



Utlåtande Granskning 1

Detaljplan för Mälarbanan

inom stadsdelarna Skytteholm och Huvudsta upprättad i februari 2026

Innehåll

Bakgrund	1
Sammanfattning	2
Yttranden i korthet	2
Förvaltningens kommentarer i korthet	4
Yttranden	5
Remissinstanser	5
Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen	23
Remissinstanser som inte har svarat på remissen	23
Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende	23
Övriga sakägare och boende	38
Övriga	41
Förändringar efter granskning	47
Plankarta:	47
Synpunkter som inte tillgodosetts	55

Bakgrund

Kommunstyrelsen uppdrog den 13 augusti 2018 åt byggnadsnämnden att påbörja detaljplanering för utbyggnaden av Mälarbanan genom Solna. Den 22 september 2019 gavs ett förtydligande planuppdrag åt byggnadsnämnden om att påbörja detaljplanering för utbyggnaden av Mälarbanan i Solna. Planens huvudsakliga syfte är att möjliggöra en högre kapacitet på och tillgänglighet till Mälarbanan och samtidigt utveckla en levande och integrerad stadsmiljö kring järnvägen samt skapa förutsättningar för en funktionsblandad bebyggelse i varierad skala med bostäder, kontor, centrumändamål, förskolor, stationsbyggnader, gator, parker och torg.

Den 2 februari 2021 beslutade byggnadsnämnden, § 5, att planförslaget skulle skickas på samråd. Det pågick mellan den 3 mars – 2 maj 2021. Digitala samrådsmöten hölls vid två tillfällen, 25 mars och 15 april 2021.

Byggnadsnämnden beslutade den 22 juni 2022, § 62, att detaljplanen skulle ligga till grund för granskning. Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget under granskningstiden 28 juni – 12 september 2022. Handlingarna visades på biblioteket i Solna Centrum (där även en fysisk modell i skala 1:500 ställts ut) och vid Solna forum i Solna stadshus under lokalernas ordinarie öppettider. Handlingarna har även funnits tillgängliga på stadens hemsida med adress www.solna.se/malarbanan.

Sammanfattning

Här följer en kortare sammanfattning av inkomna yttranden. Samtliga yttranden finns att ta del av i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen lyfter frågor kopplat till buller, risker med transporter med farligt gods, risk för översvämning, risk för ras och skred. De önskar en tydligare redovisning av de fall där det krävs tekniska lösningar för att hantera buller. Risksituationen för järnvägsanläggningen och bebyggelsen som ligger ovanför järnvägens tunnel behöver förtydligas, det samma gäller för de geotekniska förutsättningarna avseende risker gällande ras och skred.

Lantmäteriet framför att planförslaget bör förtydligas ytterligare i frågan om avgränsning i höjdded mellan olika användningsbestämmelser och användningsgränserna där emellan. Plankartan och planbeskrivningen behöver revideras avseende hur skyddsbarriärer är reglerade. Hur inlösen av mark ska hanteras ska förtydligas och de efterfrågar en fastighetskonsekvensbeskrivning.

SIGI anser att stabiliteten inom delområde öst behöver klarläggas på samma sätt som i delområde Mitt och Väst, oavsett om planen avser nyexploatering eller planläggning av befintlig bebyggelse. De tar också upp att informationen gällande markstabilitet och bergtekniska åtgärder ska utvecklas och fördjupas och/eller om det finns behov av eventuella förstärkningsåtgärder som kan behövas i genomförande samt vilka konsekvenser det kan få. De överlåter till kommunen och länsstyrelsen att bedöma hur frågor kopplat till det kan säkerställas och att åtgärder utförs utanför planområdet.

Region Stockholm ser inget behov av en ny station längs Mäljarbanan. Det efterfrågar förtydliganden kopplat till hur informationen om den nya stationen mot Solna Business Park och tvärbanan samt att det i Blad fyra av plankartan ska inkluderas ett område med schaktdjupsbegränsning för den befintliga tunnelbanan. Det tar också upp att de behöver en personallokal för bussförare intill Sundbybergs station i anslutning till den reglerplats

som är planerad intill kv. K. De efterfrågar ett nära samarbete med Trafikverket och Solna stad.

StorStockholms brandförsvaret (SSBF) kommenterar den befarade risknivån i underlagen och de behöver klargöras. Specifikt SSBF ifrågasätter de om det är lämplig markanvändning med bostäder intill och ovan överdäckningen då olyckor med vissa ämnen kan medföra katastrofscenarier. Frågan om suicidrisk behöver lyftas i planarbetet. De tydliggör att framkomlighet och åtkomst till byggnader för räddningsfordon och stegar måste beaktas.

Ledningsägarna **Norrenergi och Skanova** informerar om att de har ledningar i området och om någon av dem behöver flyttas ska det bekostas av exploitören.

Vattenfall klargör att informationen om hur förutsättningarna för de inhysta nätstationer är i de olika områdena där de ska placeras. Nätstationerna ska placeras på ett avstånd av minst fem meter från områden där människor vistas varaktigt. De tar också upp att det är viktigt att områdena, som är utpekade att hantera fördröjning av vatten, intill regionnätstationen släpper in vatten till fastigheten. Vattenfall ser ett behov av att i framtiden få mer utrymme runt regionnätstationen då den behöver förnyas.

Hyresgästföreningen anser att satsningen på fler bostäder är bra och de önskar att en rimlig del av dem ska vara hyresrätter. De efterfrågar en länk mellan Solna strand och Solna Business Park.

Solna Vatten tar upp att befintliga ledningar är i konflikt med planerad bebyggelse. De upplyser om att u-områdena i detaljplanen behöver ses över och att i det kommande anläggningsarbetet inte placeras dagvattenhantering, träd, trappor mm. ovan ledningarna.

Sundbybergs stad och Sundbybergs avfall och vatten är positiva till utvecklingen i Solna och det samarbete mellan kommunerna och deras respektive ledningsägare för att hantera skyfalls- och dagvattenutmaningarna i gränslandet Solna och Sundbyberg.

Brf Anderstorp efterfrågar en dialog kring den del av deras fastighet som i detaljplanen är planlagd som GATA4. Det är frågande till varför de trafiksiffror som redovisas i utredningsunderlaget är från år 2010.

Brf Ingenjören 3 och 4 och Brf Rudtorp 6 menar att bebyggelseförslaget inte är förenligt med Solna stads översiktsplan, den antikvariska konsekvensanalysen eller plan- och bygglagen. Det har inte visats tillräcklig hänsyn till de värden som finns i området Skytteholm. De efterfrågar en tydligare redovisning av de överväganden som har gjorts mellan enskilda och allmänna intressen. Den föreslagna bebyggelsen innebär stora konsekvenser på fastigheterna i form av försämringar avseende solljus, skuggning utsikt och insyn. Det framför att den vegetation som finns intill deras fastighet är viktig att bevara och är en viktig del av stadsbyggnadskaraktären som Skytteholm är uppbyggd efter. Föreningarna ifrågasätter behovet av Huvudsta station. Brf Ingenjören upplyser om att de i

anslutning till deras byggnad i dag finns problem med avvattningen och att det är viktigt att det tas hänsyn till i förslaget. Föreningarna ifrågasätter behovet av fler kontorshus i Solna. De tar också upp passagen under järnvägen mellan Skytteholm och Huvudstafältet är den populära vägen att ta och om den försvinner är det viktigt att en bra lösning, där barriäreffekterna minimeras, skapas.

Brf Kranen 1 anser att deras fastighet inte belysts tillräckligt. De frågor som specifikt lyfts är vad öppnandet av Oskarsrogatan innebär, hur parkeringssituationen blir och den kommande bullerskärmen längs med järnvägen. Gällande parkeringen efterfrågar de parkerings- och angöringsmöjligheter längs husen.

Fabege efterfrågar förtydliganden inverkan på deras fastigheter inom kv. Fräsaren. Även frågor kopplat till trafik, parkering och skyfall anses behöva klargöras och om de eventuellt påverkar deras fastigheter.

Sagax lyfter att detaljplanen innebär ett direkt fysiskt intrång i fastigheten Verkmästaren 4. Marken inom fastigheten är planlagd som allmän plats. Förslaget innebär att användningen av fastigheten hindras eller avsevärt försvåras. Alternativa lösningar för att minimera påverkan på Fastigheten måste utredas och föranleda justeringar i Detaljplanen.

Miljöpartiet (MP) efterlyser en tillgänglighetsutredning och att planen ska hålla öppet för fler passager över järnvägen, t ex. vid Huvudsta torg och en bro mellan Solna strand och Solna Business Park. De anser de att placeringen av husen vid Framnäsbacken ska ses över i syfte att försäkra minimalt ingrepp i parkmark/lekplats.

Studieförbundet och Stora Blå Kultur uppmärksammar förvaltningen om att situationen avseende parkeringsplatser och lastplats vid Studio32 på Ankdammsgatan 32.

9 privatpersoner har lämnat yttranden som behandlar borttagandet av passagen mellan Ankdammsgatan och Huvudstafältet och förslagen att ersätta dem. De ifrågasätter att utredningar är baserade på trafiksiffror från år 2010 och behovet av en ny station Huvudsta. De tar upp att bevarandet av så mycket av vegetationen är en viktig utgångspunkt.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Planhandlingarna och underlagsutredningar har kompletterats avseende översvämningsrisk, geoteknik inklusive risk för ras och skred, buller, kulturmiljö, natur och möjligheter till räddningsinsatser. De har även reviderats för att tydliggöra fastighetsfrågor. Förvaltningen ser att en ny station med entré från Huvudstagens bro kommer att medföra en nytta i kommunens tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Förvaltningen har vägt olika intressen mot varandra och anser utifrån en sammanvägd bedömning att förslaget inte innebär någon betydande olägenhet för befintliga boende eller betydande påverkan ur kulturmiljöhänsyn. Planens fördelar överväger de inskränkningar som planen eventuellt innebär. Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära en betydande olägenhet för befintliga bostäder inom

området. Planförslaget bedöms vara i enlighet med översiktsplanen, förutom de delar där järnvägsmark överläts till kommunen i och med planens genomförande och vissa delar kommunal mark som behövs för järnvägens utbyggnad och övergår till Trafikverket.

Dialog pågår eller har initierats med de fastighetsägare vars fastigheter är en del av detaljplanens planområde för att hitta lösningar, där önskemål tillgodoses så långt som möjligt. Vilken upplåtelseform som bostads kvarteren i förslaget i framtiden kommer att ha är inte en fråga för detaljplanen utan det hanteras närmare genomförandet av byggnationen. Ledningsamordning har skett med ledningsägare. Kvarstående frågor handlar främst om dialog med Vattenfall om var de nya elnätstationerna ska placeras och hur den befintliga nätstationen ska hanteras. Samarbete med Sundbybergs stad pågår i frågor kopplat till trafik- och vattenfrågor.

Yttranden

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör buller samt säkerhetsrisker kopplade till transporter med farligt gods, översvämning samt ras och skred. Länsstyrelsen lämnar även rådgivande synpunkter om planbestämmelser. Länsstyrelsen tar också upp att de skyfallsåtgärder som föreslås i detaljplanen

Buller

Gällande buller så framgår det av planhandlingarna att det i vissa fall kan krävas tekniska lösningar, ”i mycket begränsad omfattning”, för att för att följa de riktvärden som finns angivna i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare redovisning av var och i vilken omfattning dessa tekniska lösningar är aktuella. Om tekniska åtgärder krävs är det endast acceptabelt att det gäller för ett fåtal bostäder och för att skapa en god helhetslösning, För att säkerställa detta kan det behöva regleras platsspecifikt i plankartan.

Risker med transporter av farligt gods

Länsstyrelsen gör avvägningen att det vid korta avstånd läggs större vikt vid eventuella konsekvenser av en olycka med farligt gods än sannolikheten för att en sådan olycka ska inträffa. Den bedömningen behöver kommunen förhålla sig till för den byggnad som planeras ovanför järnvägen. Länsstyrelsen framför att det i plankartan inte finns några vidtagna åtgärder säkerställda för intunnlingen eller byggnadens konstruktion.

Det tas också upp att det i riskutredningen (Brandskyddslaget, 2022-06-16) att åtgärder som skyddar mot explosion inte är rimligt att kräva, bl.a. utifrån begränsningar av byggmetod och materialval samt kostnad. Men Länsstyrelsen menar att vid bebyggelse ovan och på kort avstånd från transportleder för farligt gods är ökade kostnader väntade mot bakgrund av de konsekvenser som kan uppstå. Kommunen behöver redovisa vilka konsekvenser som

kan uppstå för denna byggnad och säkerställa eventuella åtgärder som behövs för att marken ska bli lämplig för föreslagen användning.

Enligt planhandlingarna ska ytor inom 20 meter från Mälarbanans tråg eller tunnelmynning utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Utifrån de olycksscenario som kan uppstå anser Länsstyrelsen att kommunen behöver visa och motivera att det är lämpligt att oskyddade människor uppmuntras att vistas på så korta avstånd från Mälarbanan utifrån de konsekvenser som kan uppstå. Torget som planeras intill den norra uppgången från Sundbybergs station ligger inom 20 meter från järnvägen, om det är möjligt att anordna ett torg med sittplatser enligt förslaget behöver utredas.

Risk för översvämning

Det finns i framtagna skyfallsutredning (Tyréns, 2022-06-14) en rad åtgärder som behöver vidtas för att undvika översvämningens risk för bebyggelsen inom planområdet, järnvägsanläggningen samt omgivande bebyggelse. För att vara säker på att dessa verkligen genomförs behöver kommunen redovisa hur samtliga åtgärder ska säkerställas.

Risk för ras och skred

Länsstyrelsen anser att det inom ett flertal områden är mark- eller bergstabiliteten inte tillräcklig utredd. De åtgärder som föreslås behöver säkerställas inom ramen för planprocessen. Det behöver vidare framgå att åtgärderna kan genomföras.

Uppfyllnaderna som planeras inom planområdet medför förändrade stabilitetsförhållanden. Enligt PM Geoteknik (ELU konsult AB, 2022-04-29) uppnås inte tillräcklig säkerhetsfaktor i sektion G, vilken går genom Huvudstafältet. Inom detta område planeras en skyfallsyta, med en volym på 2 030 m³. I planhandlingarna framstår det som att volymerna kan omhändertas med dagens marknivåer, men att marken intill befintlig fjärrvärmekammare kommer att höjas upp som skydd mot översvämning. Vid den tillkommande pumpstationen planeras ett dike.

Kommunen behöver tydliggöra om planerade förändringar har beaktats i stabilitetsutredningen samt bedöma om särskilda åtgärder behöver vidtas för att säkerställa lokalstabiliteten. Kommunen behöver även redovisa om stabilitetsförhållandena påverkas av ett förändrat klimat, med till exempel ökad nederbörd och förändrade portryck i marken. Eftersom utveckling av planområdet kommer ske etappvis behöver kommunen bedöma om stabiliteten påverkas av om delar av planförslaget inte genomförs samt redovisa en lämplig tidplan för utbyggnaden ur stabilitetssynpunkt.

I PM Geoteknik framgår att förstärkningsåtgärder kommer att göras inom järnvägstunnelns skyddszon. Genomförbarheten avseende grundläggning och förstärkningsåtgärder behöver verifieras med Trafikverket inför antagande och redovisas i planhandlingarna.

Övrigt

Till sist ger Länsstyrelsen rådgivande synpunkter kring utformningen av och tydligheten i planbestämmelsen. En bestämmelse anger att riktvärdet 65 dBA inte ska överskridas vid fönster till små lägenheter på upp till 35 kvm och en annan bestämmelse som anger att bullerkravet för lägenheter om högst 35 kvm gäller vid fasad. Kommunen bör justera bestämmelsen så att det blir tydligt att bestämmelsen avser fasad.

Förvaltningens kommentar:

Buller

Förvaltningen bedömer att det inte finns behov av särskilda tekniska lösningar för att kunna skapa bostäder i enlighet med bullerförordningen. De bostadskvarter, längst i öster respektive väster, där bullernivåerna är som högst uppgår värdena till 65 dB(A) ekvivalent, vilket innebär att det går att skapa lägenheter som uppfyller bullerförordningen. Det kan göras, antingen med genomgående lägenheter som har en ljuddämpad sida (med som mest 55 dB(A)) eller med enkelsidiga lägenheter om max 35 kvm. Planhandlingarna har reviderats och det som tidigare sa att tekniska lösningar ”i mycket begränsad omfattning” kan vara nödvändiga har tagits bort.

Risk med transporter med farligt gods

Risikutredningen (Brandskyddslaget 2026-01-08) har utvecklats med beräkningar på hur tunneln och olika djup på markfyllnaden ovan den skyddar vid en explosion bl. a. i anslutning till den östra tunnelmynningen. Utifrån det har plankartan reviderats med en planbestämmelse (skydd₁) som säkerställer ett jorddjup på 1,5 m ovan tunneln, från tunnelmynningen i öster och vidare under överbyggnaden med bostäder ovan tunneln. Det för att möjliggöra överbyggnaden som finns ovan tunneln och att den har risknivåer som är acceptabla.

Inom de ytor som ligger inom 20 meter från järnvägens framtida tråg har planbestämmelsen ”ej stadigvarande vistelse” lagt in för att ytorna inte ska utformas så att de uppmanar till stadigvarande vistelse.

Risk för översvämning

En redovisning av samtliga åtgärder har lagt in i planbeskrivningen och samtliga är placerade på mark som ägs av kommunen själva. De åtgärder som inte ligger inom aktuell detaljplan har särskilt specificerats med information om vilken detaljplan som gäller inom området och vilken markanvändning området har i gällande detaljplan. Då kommunen själva har rådgivningen över marken, antingen redan nu i de fall området ligger utanför aktuell detaljplan eller inom allmän plats i aktuell detaljplan, kan åtgärdernas genomförande säkerställas. En planbestämmelse ”dike” har lagt in i anslutning till pumpstationen (E₂) för att säkerställa att vattnet leds ner till den fördröjningsyta (PARK fördröjning) som finns direkt sydost om. En extra +-höjd, +16,3, intill dikets mynning mot GATA₃ har lagts till så att vattnet tar sig dit och vidare

till parkytan intill. Det har även lagts in i en planbestämmelse (m₅) som säkerställer att pumpstationen inte har teknisk utrustning under nivån +15,6 meter över angivet nollplan.

Intill elnätstationen inom Huvudsta 3:27 har planbestämmelser som säkerställer skydd så att vatten från intilliggande gata inte ska rinna ner till stationen reviderats och lags in både väster (skydd₃) och norr (skydd₄) om. Dialog mellan förvaltningen och Vattenfall pågår för att så över möjligheterna för att det även i framtiden ska finnas en nätstation på platsen. Se svar på Vattenfalls yttrande nedan för mer information.

Exakta lösningar för åtgärderna projekteras inte i detta skede, men att samtliga området där åtgärder är nödvändiga finns redovisade med förslag. Förvaltningen anser att det är tillräckligt för att frågan ska finnas med som en viktig del i genomförandet av projektet. Det är också viktigt att beakta att genomförandet av all allmänplats och bebyggelse är något som kan ske först efter att Trafikverkets anläggning är genomförd, i dagsläget säger tidplanen att den är klar någon gång år 2042-2045, och att det därför inte rimligt att ange några detaljerade lösningar i detta skede.

Risk för ras och skred

Utredningen PM Geoteknik (ELU 2026-01-09) har utvecklats med tydligare information och redovisning av hur riskerna avseende ras och skred ska hanteras. Även planbeskrivningen har reviderats med mer ingående information om hur riskerna planeras hanteras.

Det kommer inte att ske några förstärkningsåtgärder för den nya bebyggelsen och ny allmän plats inom järnvägens skyddszon och vise versa gäller, dvs att järnvägsanläggningen inte kommer att ha några permanenta förstärkningsåtgärder utanför sin fastighet. Solna stad och Trafikverket har en pågående dialog om detta och frågorna hanteras i ett genomförandeavtal mellan parterna.

Lantmäteriet

Planförslaget bör förtydligas i frågan om avgränsning i höjdled mellan olika användningsbestämmelser och användningsgränserna där emellan. Främst behöver avgränsningen mellan allmän plats och kvartersmark förtydligas i planbestämmelserna.

Lantmäteriet anser att plankartan, avseende bestämmelse om att skyddsbarriär, inte uppfyller det som anges i 4 kap. 9 § PBL då dessa endast får läggas mot allmänna platser. De menar också att bestämmelsen dessutom indirekt reglerar något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se s. 59 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser.

Plankarta och planbeskrivning

I planförslaget kombineras kvartersmark för annat än enskilt bebyggande (S respektive S1) med kvartersmark för enskilt bebyggande (B). För kvartersmark för annat än enskilt

bebyggande kan reglerna om inlösen i 6 kap. 13 § och 14 kap. 14 § PBL aktualiseras. Någon redovisning av konsekvenserna av möjligheten till frågor om inlösen av sådan kvartermark framgår inte. Eftersom användningarna föreslås gälla inom samma användningsområde och alltså inte på något sätt är avgränsade från varandra kan det även vara så att en eventuell inlösen då sker för hela användningsområdet. Det måste förtydligas hur detta avses genomföras, t.ex. genom avgränsning av användningarna eller förtydligande i planbeskrivning.

Inlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Det finns inte någon beskrivning om den rätt, enligt 6 kap. 13 § PBL, eller skyldighet på fastighetsägarens begäran, enligt 14 kap. 14 § PBL, som kommunen har att lösa in de allmänna platserna med kommunalt huvudmannaskap utan stöd av överenskommelse. Detta bör beskrivas i planbeskrivningen.

Exploateringsavtal aktuellt med men otydlig ansvarsfördelning

Lantmäteriet har tidigare påpekat att det i planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede, men att redovisningen av avtalens innehåll är något otydlig. Om genomförandet av planförslaget är beroende av olika exploateringsavtal bör det i planförslaget framgå vilka åtgärder som exploatörerna ska bekosta samt de åtgärder som de ska ansvara för.

Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte uppfyller lagens krav på redovisning och därför behöver kompletteras.

Lantmäteriet klargör att det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser för t.ex. den egna fastigheten. I det aktuella planförslaget finns beskrivningar i texten om en del åtgärder som krävs för planens genomförande, men plangenomförandet och dess konsekvenser behöver beskrivas på ett samlat sätt där respektive fastighetsägare kan förstå vad detaljplanens genomförande innebär för den aktuella fastigheten. Detta kan t.ex. illustreras med en fastighetskonsekvenskarta där förändringar i fastighetsindelning redovisas, med plankartan som bakgrund.

Förvaltningens kommentar:

Höjdangivelse

I de delar där kvartersmark och allmän plats överlappar finns planbestämmelse som anger att det finns behov av en tredimensionell fastighetsbildning. Där det är särskilt viktigt har höjder lags in, det handlar i huvudsak om relationen mellan järnvägsanläggningen (T₁ och T₃) och allmän plats. Dessa frågor hanteras i det genomförandeavtal som Solna stad och Trafikverket har tecknat med varandra.

Stängselkrav

Plankartan har reviderats och nya planbestämmelser (skydd_s), i enlighet med Boverkets planbestämmelsekatalog, lagts in för att säkerställa skyddsbarriärer inom olika delar av planområdet.

Plankarta och planbeskrivning

Förslaget har fortsatt en kombination av allmän och enskild kvartersmark då det inte finns någon tanke att bilda separata fastigheter i de som innehåller användningen S-Skola eller S₁-Förskola. Detta tydliggörs i planbeskrivningen. Hur allmän plats med kommunalt hundmannaskap ska hanteras i enlighet med 6 kap. 13 § 2 p. och 14 kap. 14 §, Plan- och bygglagen har förtydligats i planbeskrivningens genomförandedel.

Exploateringsavtal aktuellt med men otydlig ansvarsfördelning

De tidigare byggaktörer som var en del av arbetet med detaljplanen är nu ej med längre och Solna stad driver detaljplanen själva. Det innebär att det inte kommer att upprättas några exploateringsavtal innan detaljplanen antas, så som var tänkt tidigare. Solna stad kommer istället att markanvisa respektive kvarter, men detta kommer inte göras förrän järnvägsanläggningen har färdigställts.

I planbeskrivningen redovisas nu bilder av de delar där detaljplanen gör markintrång på privata fastighetsägare. Till antagandet kommer informationen kring dessa detaljeras. De delar där Trafikverket och Solna stad ska överlåta mark till varandra regleras i det genomförandeavtal som tecknades mellan parterna år 2025.

Statens Geologiska Institut (SGI)

SGI anser att stabiliteten inom delområde öst behöver klarläggas på samma sätt som i delområde Mitt och Väst, oavsett om planen avser nyexploatering eller planläggning av befintlig bebyggelse.

SGI har synpunkter på att utredningen PM Geoteknik och planbeskrivningen behöver utvecklas och fördjupas när det gäller informationen gällande markstabilitet och bergtekniska åtgärder och/eller behovet av eventuella förstärkningsåtgärder som kan behövas i genomförande och vilka konsekvenser det kan få. De överlåter till kommunen och länsstyrelsen att bedöma hur frågor kopplat till det kan säkerställas och att åtgärder utförs utanför planområdet.

Förvaltningens kommentarer:

Vad som sker och hur marken påverkas inom område öst är något som förvaltningen anser ska hanteras i Trafikverkets järnvägsplan och i genomförandet av den delen av anläggningen.

Utredningen PM Geoteknik (ELU 2026-01-09) har reviderats och situationerna för släntområden i planområdets närhet. Slänten i anslutning till lokstallet i området västra del är ett område där det inte planeras ske några åtgärder och därmed anser förvaltningen att ett utredningsförfarande inom detta område endast behöver analyseras om det i framtiden planeras åtgärder där. Behovet av bergtekniska åtgärder som redovisas i ritning G-10.1-302 är enligt förvaltningen hanterbara att beakta i den kommande projekteringen. Stabiliteten i första hand säkerställas genom att skapa en naturligt stabil slänt i samråd med bergsakkunnig. Med bergteknisk åtgärd avses förstärkning om inte annat kan påvisas i en fördjupad utredning. Det kan dock bli nödvändigt att säkra slänternas stabilitet genom att förankra enstaka block genom så kallad selektiv bultning.

Inom område mitt kommer huvuddelen av bebyggelseutvecklingen att ske och den kommer sannolikt att ske i etapper. Det är som SGI tar upp en viktig fråga hur markstabiliteten påverkas i ett sådant scenario. Detta tas upp i PM Geoteknik och förvaltningen känner sig trygga med det underlag som är framtaget nu i planskedet och att det belyser det behov som kommer att finnas när genomförandet av bebyggelsen ska ske. Bebyggelsen kommer ske efter det att järnvägsanläggningen är färdigbyggd och när det är gjort så kommer aktuella förutsättningar för markförhållanden att finnas att ta ställning till och som utgångspunkt i den detaljerade projekteringen som sker inför byggnation.

Se förvaltningens kommentarer under Länsstyrelsens yttrande ovan för mer information.

Region Stockholm

Tillkommande stationer och entréer

Trafikförvaltningen vill förtydliga att en tillkommande pendeltågsstation i Huvudsta förvisso ökar tillgängligheten för resenärer till och från just Huvudsta, men medför samtidigt att alla resenärer som passerar Huvudsta kommer att få längre restid. Regionens bedömning är att restidsförlängningen inte väger upp den nyttoökning som finns för de resenärer som skulle använda en ny station. Regionens bedömning är att den nya stationen inte ger någon ökning av det totala kollektivtrafikresandet. Deras bild av den samlade samhällsekonomiska effekten av en ny station är därför negativ. Regionen framför också att det saknas beslut avseende genomförande och trafikering av Huvudsta station hos dem. I det fall en station finns i Huvudsta så klargör inte planhandlingarna hur angöring för servicefordon och utryckningsfordon ska lösas, inte heller om det finns en lösning för sk. "kiss and ride". Planbeskrivningen och andra underlag behöver förtydliga att en bro över spåren ska anläggas och att det är via den som Solnas entré till Sundbybergs station ska finnas.

Tvärbanan

Planbeskrivningen behöver kompletteras med information om att tvärbanan korsar järnvägen på bro. Regionen konstaterar att Mälärbansans tunnelmynning planeras precis där Tvärbanebron passerar över spåren. Det är viktigt att trafikslagen ska kunna framföras oberoende av varandra. Närheten till tunnelmynningen gör att Region Stockholm undrar om Tvärbanans trafik kan upprätthållas i händelse av brand i tunneln. Detta behöver klargöras. Tvärbanans upplåtelse har inte beskrivits. Inte heller om och på vilket sätt upplåtelsen kan komma att påverkas.

Tunnelbanan

Regionen uppmärksammar att det på plankartans blad 4 saknas markering för tunnelbanans blå linje. Den behöver läggas och tunnelbanans skyddszon ska anges med schaktdjupsbestämmelse +4,0.

Anläggningar och avtal

Det är viktigt att genomförandet av detaljplanen sker i nära samverkan mellan Solna, TRV, Sundbyberg och regionen. Avtal om genomförande, framtida förvaltning m.m. ska upprättas mellan Trafikverket och Region Stockholm. Avtal om genomförande ska föreligga innan detaljplanen antas och genomförande påbörjas.

Genomförande

Anläggningar som byggs nära Tvärbanan ska utformas så att ingen elsäkerhetsplanering krävs vid underhåll av den nya byggnaden. Utrymme ska också finnas för åtkomst så att trafikförvaltningen kan underhålla spåranläggningen. Regionen framför att innan planen antas ska "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" skickas in till trafikförvaltningen, angående arbeten nära Tvärbanans bro och att SL:s föreskrifter ska följas. Även placering av etableringsobjekt, såsom byggnadsdel, bodar och upplag, ska godkännas av trafikförvaltningen.

Inkludering och tillgänglighet

Planen kan precisera tydligare om det vid varje nämnd hiss är en eller flera lyftanordningar som menas, framförallt vid de publika som syftar till att underlätta passage till och från kollektivtrafikanläggningen. Om det endast är en hiss vid varje punkt finns risken att en person som har gått genom parken och behöver använda hissen men upptäcker denna är trasig, kan behöva gå långa omvägar för att nå samma punkt utan hiss. Det innebär att den som redan har svårast att ta sig fram får längst sträcka jämfört med personer som kan röra sig obehindrat.

Buss

Trafikförvaltningen har kommunicerat och framfört ett behov av en personallokal för bussförare i byggnad med beteckning KCP1. För att busstrafiken ska fungera behövs en yta för som möjliggör vändning av bussar samt uppställningsplatser för reglering, paus och rast. Solna stad har kommunicerat att dessa funktioner ska beredas plats i aktuell detaljplan men det är mycket svårt att utläsa av planhandlingarna. Regionen anser att det behöver tydliggöras i planbeskrivning och plankartan att utrymme för vändning och reglering säkerställs. GATA2 och (GATA2) behöver kompletteras med bussterminal för att säkerställa vändning och uppställning av bussar.

Förvaltningens kommentarer

I det följande avsnittet kommer Regionens yttrande besvaras tematiskt utifrån de rubriker som finns inom yttrandet.

Tillkommande stationer och entréer

En ny station i Huvudsta kommer att förbättra den lokala tillgängligheten till kollektivtrafik i närområdet, vilket bedöms förbättra möjligheter till bostadsutveckling i kollektivtrafikenära läge något som kommunen har som mål i sin stadsutveckling och som är positivt ur hållbarhetsynpunkt. Med stadsutvecklingen som pågår och kommer att fortsätta inom närområdet är Solna stads bedömning att en station i Huvudsta definitivt har en nytta. Dialogen om stationen fortsätter i den framtida processen.

Det har i planbeskrivningen förtydligats vad som gäller för den nya gångbron vid station Sundbybergs stations från vilka entréer till/från Solna Business Park och Solna strand skapas.

Tvärbanan

Att tvärbanans trafik säkerställs både under byggandet av järnvägen och efter den nya anläggningen är klar är något som förvaltningen anser att Regionen främst ska diskutera med Trafikverket. När kontorsbyggnaden (kv. K) ska byggas är det lämpligt att ett avtal mellan den framtida byggaktören och regionen upprättas.

Tunnelbanan

Planbestämmelser för tunnelbanan (t₁) har lagt in på blad 4 av plankartan för att ange att tunnelbanan därunder har ett markreservat för tunnel för allmännyttig trafik samt att en schaktdjupsbegränsning om + 4,0 i meter över nollplanet lagt in för att skydda anläggningen.

Anläggningar och avtal

Det finns upprättade kontakter och mötesforum där regionen, Solna stad, Trafikverket och Sundbybergs stad medverkar för att hitta samverkan och lösningar på gemensamma frågor.

Förvaltningen anser det viktigt att regionen och Trafikverket säkerställer att nödvändiga avtal mellan parterna finns framme till detaljplanens antagande.

Genomförande

Planbeskrivningen har förtydligats med information om vilken upplåtelse som tvärbanan har inom Solna stads mark. Även information om att de olika trafikslagen ska, på samma sätt som idag, fortsätta trafikera sina respektive anläggningar har lagts in i planbeskrivningen. I och med att tvärbanan har stöd av järnvägsplan så ger det Regionen rätt att nyttja stadens mark.

När det gäller upplåtelsen för tvärbanans bro över Trafikverkets järnvägsanläggning så hänvisar förvaltningen regionen att ta den frågan med Trafikverket. Frågan gällande om trafiken på tvärbanans bro kan fortsätta trafikera vid en brand i tunneln hänvisar förvaltningen till Trafikverket.

Förvaltningen anser att det med anledning av projektets långa genomförandetid inte är nödvändigt att "Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken" skickas in till Regionen. Det föreslagna huset intill tvärbanan är inte aktuellt att bygga innan järnvägsanläggningen är färdigställd, vilket är om cirka 10 år. När det blir aktuellt för byggande kommer nämnda blankett att skickas in. Detsamma gäller om etablering av bodar mm. Om Trafikverket under sitt genomförande på något sätt kommer i kontakt eller konflikt med elledningarna så utgår förvaltningen att detta hanteras mellan Trafikverket och Regionen.

Inkludering och tillgänglighet

Avsnittet om tillgänglighet har utvecklats och bssituationen i förslaget har klargjorts.

Buss

Förvaltningen har i det pågående arbetet med Sundbyberg och regionen klargjort möjligheterna för uppställningsplats och personallokal för bussförare. Förslaget säkerställer värdmöjlighet och flera uppställningsplatser, men möjligheten till lokal för bussförare är något som förvaltningen anser är en fråga för regionen själva att lösa genom att t.ex. ta kontakt med intilliggande fastighetsägare. För att säkerställa uppställningsplats inom GATA2 föreslår förvaltningen att detta hanteras genom att dialog mellan Solna stad, som markägare, och Regionen startar upp så snart det anser vara nödvändigt.

StorStockholms brandförsvaret (SSBF)

Hantering av olycksrisker

Utifrån tillgängligt underlag kommer byggnader att uppföras intill och ovan en överdäckning. Det kan finnas olycksrisker i tunneln som kan påverka överdäckningens konstruktion i den grad att bebyggelsen ovan och intill hotas. Eftersom Trafikverket ännu inte angett vilka belastningar tunneln kommer hålla för, önskar SSBF att det klargörs att det kan finnas osäkerheter i bedömningen av påverkan från explosioner.

Det behöver klargöras hur skyddet för garage och andra undermarksanläggningar ska utformas. Skyddseffekten beror på hur utrymmet mellan tunnelvägg och grundläggningen utformas, och huruvida här finns ett hålrum (exempelvis teknikrum eller garage). Om åtgärder behövs i tillkommande bebyggelse skall detta regleras i plankartan och det bör tydligt framgå om något slags utformning av undermarksanläggning/garage omöjliggörs på grund av ökad rasrisk eller liknande då hålrum placeras bredvid hålrum.

Om ett tåg börjat brinna och fastnar i ett tunnelrör förväntas räddningstjänsten göra insatser via det drabbade tunnelröret. Detta innebär mycket långa inträngningsvägar och det kan inträffa olyckor där räddningstjänsten i praktiken inte kommer kunna släcka eller dämpa en tågbrand. Riskanalysen har inte beskrivit om tunneln kommer dimensioneras för att klara en fullt utvecklad tågbrand. Kan brandens påverkan på konstruktionen innebära rasrisk och fara för de personer och den bebyggelse som finns ovanpå överdäckningen?

SSBF anser att det bör tydliggöras i rapporten, och inte bara i bilagan, vilka scenarion som överdäckningen, bebyggelsen intill och överkragningen inte tål. Detta så att kommunen kan ta beslut om att acceptera dessa värsta scenarion eller bedöma att det krävs större avstånd, större jordlager eller åtgärder i bebyggelse. Sådana åtgärder behöver sedan regleras i detaljplanen.

Riskanalysen beskriver att det saknas allmänt vedertagna eller beslutade acceptanskriterier som hanterar katastrofscenarier med fler än 1 000 omkomna. SSBF vill lyfta att det dock finns en princip, av fyra, som utarbetats av Räddningsverket (nuvarande MSB) som behandlar detta. ”Principen om undvikande av katastrofer” - Om risker realiserats bör detta hellre ske i form av händelser som kan hanteras av befintliga resurser än i form av katastrofer.

SSBF ifrågasätter om det är lämplig markanvändning med bostäder intill och ovan överdäckningen då olyckor med vissa ämnen kan medföra katastrofscenarier. Diskussionen i nuläget bör kretsa kring huruvida grundläggning och avstånd är tillräckliga för att bygga enligt förslaget och om det är lämplig markanvändning med bostäder i länkbyggnaden som överbryggat intunnlingen.

SSBF anser att det är felaktigt att jämföra föreslagna åtgärder mot skyddsnivån som ges av de rekommenderade skyddsavstånden i Länsstyrelsens riktlinjer. De vägledande avstånden är inte upprättade för att utgöra acceptanskriterier. SSBF anser att resonemang istället bör föras kring om alla rimliga åtgärder vidtagits då risknivån är inom ALARP-området. Till exempel kanske det är rimligt att vidta åtgärder för all typ av bebyggelse inom 75 meter. Åtgärder bör även vara relaterade till riskernas konsekvensområde och det kan därför vara relevant att vidta åtgärder bortom 75 meter om de bedöms ha effekt på risknivån. Sammanfattat anser SSBF att åtgärder bör diskuteras utifrån risknivån och åtgärdernas effekt på denna och inte utifrån Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. SSBF önskar att förtydligande görs gällande varför skyddsåtgärderna endast har bedömts rimliga

att vidta på korta avstånd från tunnelmynning/järnväg då en olycka t.ex. med giftig gas kan ha långa konsekvensavstånd.

Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för Miljö- och byggnadsförvaltningens beslut. I planbeskrivningen beskrivs att riskanalysen föreslår hur riskerna ska hanteras så att en acceptabel säkerhet uppnås. Detta stämmer inte helt då risknivån efter åtgärder endast sänks marginellt. I slutändan är det Miljö- och byggnadsförvaltningen som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. SSBF önskar att Miljö- och byggnadsförvaltningen i planbeskrivningen redovisar sitt ställningstagande avseende riskbilden.

SSBF saknar ett resonemang om planens påverkan på riksintresset i form av järnvägstrafik. Det behöver framgå om en olycka i tunneln kan ha sådan påverkan på järnvägstrafiken att denna inte kan accepteras. Vissa olycksscenarier, exempelvis en explosion i tunneln eller brand i ett tåg, skulle kunna ha långvariga konsekvenser på grund av till exempel skador på tunnelkonstruktionen, järnvägen, elförsörjning eller liknande. Kommunen behöver tydliggöra hur planförslaget och överdäckningen kan påverka riksintresset vid en olycka i tunneln.

SSBF saknar reglering av den skyddsmur som i järnvägsplanens riskanalys utgör ett krav för en acceptabel risknivå i delområde öst.

I riskanalysen framgår att om utrymningsstrategin från byggnader utformas med tillgång till enbart utrymningsvägar, som utgörs av trapphus som vetter mot riskkällan, så behöver fasaden mot riskkällan utformas så att strålningsnivån på utrymmande inte överstiger 2,5 kW/m² vid ett brandscenario med brännbara gaser eller brandfarliga vätskor. SSBF undrar om det i byggnadsfasader mot Mäljarbanan i öppet läge finns trapphus som utgör enda utrymningsväg eftersom kommunen inte reglerat detta?

Suicidrisk

I och med att det inom planområdet planeras för allmänna ytor nära spårområdet vilka kan medföra risk för suicid, anser SSBF att frågan vad gäller suicidrisk bör lyftas under planarbetet. Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning eller liknande.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-092 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Om ett garage under jord etableras inom området bör hänsyn tas till om garaget avses vara körbart för tyngre räddningsfordon. Med hänsyn till garagets placering kan det bli nödvändigt att garaget är körbart för att framkomlighet till bebyggelsen ska vara fullgod. Om garaget inte avses vara körbart, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras att köra över garaget.

Stegutrymning/ Åtkomlighet

Riskanalysen tydliggör att en insatsyta om 500 kvm ska finnas i anslutning till respektive tunnelmyning. Denna plats är mycket viktig för att räddningstjänsten ska kunna ställa upp räddningsfordonen vid en räddningsinsats i tunneln och för att personer som utrymmer ut ur tunneln behöver någonstans att ta vägen. Insatsytan bör därför markeras ut i plankartan och det bör anges i planhandlingarna hur stor den är, så att det framgår att det finns tillräckligt med utrymme för både räddningstjänst och personer som utrymmer. Om ytan redan möjliggörs i en annan detaljplan bör detta också framgå. Utöver detta saknar SSBF reglering av de trappor ner till spår som behöver säkerställas i anslutning till respektive yta för uppställning.

SSBF förespråkar att den nya bebyggelsen planeras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning, exempelvis genom implementering av Tr2-trapphus. Detta då tillgängligt underlag visar flera faktorer som kan påverka stegutrymning; exempelvis trädplanteringar, indragna takvåningar och oåtkomliga innegårdarna. Vissa delar av kvarteren är dessutom för höga för stegutrymning. SSBF förespråkar ett enhetligt utrymningskoncept utan räddningstjänstens stegutrustning.

SSBF önskar att kommunen tydliggör om överdäckningen kommer vara körbar med räddningsfordon. Det kan vara nödvändigt att överdäckningen är körbar för att framkomlighet till bebyggelsen och insatsvägarna till Mälarbanan ska vara fullgod. Om överdäckningen inte avses vara körbar, och framkomlighet ändå kan tillgodoses, krävs att detta markeras – antingen genom tydlig skyltning alternativt att räddningsfordon hindras från att köra ut på överdäckningen av misstag.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd på minst 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, det vill säga som mest 150 meter

mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-123.

Stadsbyggnadsavdelningen bör även ta dialog med Trafikverket om brandvattenförsörjning till tunneln och stationen för att möjliggöra att järnvägsanläggningen får det brandvatten som behövs.

Övrigt

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

Förvaltningens kommentarer:

Hantering av olycksrisker

Planförslaget hanterar all bebyggelse inom planområdet. Den bebyggelse som finns utanför planområdet har planförslaget inte behandlat deras utrymningsvägar. Hur en utbyggd järnvägsanläggning påverkar risknivåerna för den bebyggelse som ligger intill den nya anläggningen i öppet läge är något som förvaltningen hänvisar till Trafikverkets järnvägsplan.

Då den skyddsmur som SSBF tar upp inte har ett utpekat läge i järnvägsplanen kan detaljplanen ej reglera dess läge. Förvaltningen föreslår att detta är en fråga som Trafikverket hanterar i samband med sin detaljprojektering inför utbyggnaden av den utökade järnvägsanläggningen.

Risikutredningen (Brandskyddslaget 2026-01-08) har kompletterats med avsnitt som behandlar suicidrisk och hanteringen av utformningen för att förhindra suicidrisk sker i dialog mellan Solna stad och Trafikverket i den, för Trafikverket, kommande detaljprojekteringen.

Hur riksintresset järnväg påverkas vid en olycka i tunneln är något som förvaltningen hänvisar till järnvägsplanens analys. Planförslaget analyserar riskerna som uppkommer vid en olycka och inte hur trafiken på järnvägen påverkas.

Risikutredningen har utvecklats för att klargöra efterfrågade brister och den specifika åtgärd, i form av ytterligare markuppfyllnad på tunneltaket under överbyggnaden i den östra delen, har vidtagits efter att ha haft dialog med Länsstyrelsen.

Sammantaget bedömer förvaltningen att planförslaget är genomförbart avseende risker och det har förtydligats i planbeskrivningen. Förvaltningen ser gärna att en dialog med SSBF i den framtida processen.

Möjlighet till räddningsinsatser

Det kommer inte vara möjligt att köra på bostadsgårdar då samtliga kommer att vara upphöjda från intilliggande gator, så access till kvarteren vid bl.a. brand löses på annat sätt. I övrigt tar förvaltningen med SSBF:s synpunkter gällande åtkomlighet och brandvatten till den framtida genomförandeskedet.

Norrenergi

De informerar om att de har befintliga ledningar med värme och kyla inom och i anslutning till området och förutsätter att de beaktas i detaljplanearbetet. Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår vi från att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av exploitören. Vid en eventuell omläggning skall väderförhållande och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande värme och kyla kunder ej drabbas mer än nödvändigt.

Förvaltningens kommentar:

Samordning pågår med Trafikverkets planerade omläggning av fjärrvärme och fjärrkyla i syfte att i möjligaste mån anpassa dessa till kommande exploatering. Ledningsomläggningar som krävs för att möjliggöra exploatering hanteras via vidare dialog med Solna stad och Norrenergi. Kommande planeringskedan, samt genomförandeskedet, kommer att innefatta mer detaljerad ledningsprojektering/ samordning

Skanova

De informerar om att de har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet Telia önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Om det krävs undanflyttningsåtgärder eller skydd av telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Telia att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Förvaltningens kommentar:

Ledningsomläggningar som krävs för att möjliggöra exploatering hanteras i vidare dialog med Solna stad och Telia. Pågående och kommande planeringskedan, samt genomförandeskedet, kommer att innefatta mer detaljerad ledningsprojektering/ samordning.

Vattenfall Eldistribution AB

De vill förtydliga att det är viktigt att staden säkerställer att kablarna får plats för hela ledningssträckan, från regionnätstationen på Oskarsrogatan ner till Solna Strand. De vill även ha i framtiden redundanta förband. I plankartan där U-område finns för våra ledningar (kvarter J) är det korsprickad mark. Inom kvartersmark ska u-området vara prickmark. Inom detta område får byggnad inte uppföras eller markanläggning t ex träd och buskar planteras. Vattenfall Eldistribution önskar att detta justeras.

I plankartan redovisas PARK samt fördröjning i närheten av Vattenfall Eldistributions regionnätstation. Ny fördröjningsdamm får inte anläggas i närheten av Vattenfall Eldistributions stationer så att detta påverkar underhåll, tillgänglighet och drift. Vid

händelse av översvämning från fördröjningsdamm ska vattnet från fördröjningsdammen ledas från våra stationer och inte mot. I framtiden kommer det även finnas behov av mer utrymme när regionnätstationen förnyas.

Nätstationer

Vattenfall uppmärksammar förvaltningen på att det är viktigt att förutsättningar för inhyrda nätstationer beskrivs i planbeskrivningen och för kommande byggaktörer. Ansvarig för lokalnätet behöver se en detaljritning/byggritning på hur nätstationen ska se ut under trappan för att kunna göra en bedömning ifall den är lämplig. Ansvarig för lokalnätet ser gärna att staden förser Vattenfall Elddistribution med ritningar för nätstationen. En förutsättning för att Vattenfall Elddistribution går med på en sådan lösning behöver placeringen bland annat säkerställa god ventilation, transportvägar och åtkomst för underhåll- och driftsarbete under dygnets alla timmar.

Vidare anger Vattenfall att placeringen av nätstationerna inte bör finnas i närheten där människor vistas varaktigt. Avståndet ska vara minst 5 meter från stationen med anledning av elektromagnetiska fält. Eventuella åtgärder för att begränsa elektromagnetiska fält ska utföras i förväg och bekostas av fastighetsägaren.

Förvaltningens kommentarer:

Ledningarna mellan regionnätstationen på Oskarsrogatan till Solna strand är en del i den pågående ledningssamordningen och plats säkerställs i det arbetet. Den tidigare korsmarken intill kvarteret Rörmokaren (kv. J) har ersatts med prickad mark. Förhållandet till ledningarna har vägts in i arbetet med landskapsplaneringen inom u-området.

Förvaltningen har i sitt förslag till skyfallsbantering sett det mycket viktigt att säkerställa att regionnätstationen inte ska påverkas i händelse av ett kraftigt skyfall. Med anledning av markförhållandena och dess olika nivåer är det därför viktigt att skapa ett område dit vattnet kan rinna och det föreslagna området är strategiskt viktigt. Plankartan har utvecklats med fler planbestämmelser (Skyddsbarriär) norr- och söder om som ska hindra något vatten att rinna in till Vattenfalls fastighet. Planområdet har justerats, genom att E-området och området PARK öster och söder om plockats bort ut detaljplanen. Det är viktigt att påtala att de skyfallsåtgärder som ska vidtas inom dessa områden kommer att genomföras och kommunen har äger marken kan därmed säkerställa att det görs. Anpassningen av planområdet ger en frihet att i framtiden studera hur Vattenfall och kommunen önskar att anläggningen förnyas. En dialog mellan Vattenfall och Solna stad har upprättats för att hantera frågor kopplade till regionnätstationen och dess framtid. Inriktningen från båda parter är att upprätta ett intentionsavtal där förutsättningarna för framtida arbete är specificerade.

Förvaltningen noterar det som framförs under rubriken Nätstationer och det tas med i den framtida projekteringen av bebyggelsen. Information om hur de inhyrda stationerna ska hanteras kommer planhandlingarna att kompletteras med till antagandet.

Hyresgästföreningen

De anser att satsningen på fler bostäder är bra eftersom en tilltagande kontoriserings i Solna nu får stå tillbaka i kommunens tillväxtplaner. Föreningen önskar att en rimlig del av den planerade bostadsytan blir hyresrätter och att kommunen inriktning i klimat och miljöfrågor efterlevs i byggproduktionen samt att det ekonomiska perspektivet med billigare byggproduktion (rimlig hyressättning) får ett genomslag i den planerade förändringsprocessen.

Föreningen vill att passager över järnvägen arrangeras på ett sätt som inte medför en försämring för cyklister och gångtrafikanter. De vill se en konsekvensanalys av förslaget för att på bästa sätt harmoniera de båda stadsdelarna. En viktig länk är att binda ihop Solna strand och Solna Business Park genom att leda trafiken över en bro mellan kv. Stenhöga i Solna strand och kv. Fräsaren i Solna Business Park. Det är positivt att en ny pendeltågsstation anläggs i Huvudsta.

Föreningen instämmer i bedömningen att förslaget riskerar att innebära betydande miljöpåverkan och är positiva till att bedömningen hanteras i en miljökonsekvensbeskrivning.

Förvaltningens kommentarer:

Upplåtelseform är inget som detaljplanen reglerar. Samtliga byggrätter i detaljplanen är kommunens, det finns inte längre några byggaktörer som har rätt till dem. Det ger kommunen en möjlighet att vid utbyggnaden av respektive bostads kvarter sätta upp kriterier som Solna stad anser vara rätt. Det kan handla om upplåtelseform, boendeform, miljöfrågor eller annat.

En helt ny gång- och cykelstruktur skapas och som generellt förbättrar framkomligheten för gående och cyklister och knyter ihop olika målpunkter inom och utanför kommunen. Flera nya kopplingar tillkommer vilket skapar tydliga, gena stråk mellan målpunkter av hög standard. En tillgänglighetsutredning kommer att tas fram till antagandet. En brokoppling mellan Solna strand och Solna Business Park är inget som hanteras i denna detaljplan.

Solna Vatten

Solna Vatten tar i sitt yttrande upp att de har befintliga ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten som är i konflikt med planerad bebyggelse. Ledningarna behöver flyttas till nya läge och kostnaden ska exploitörerna bekosta. Solna Vatten tydliggöra att ett avtal mellan dem och exploitörerna måste tecknas innan detaljplanen antas.

Även utbyggnaden av Mälarbanan påverkar flera av Solna Vattens befintliga ledningar, det behöver Trafikverket ta hänsyn till. Innan detaljplanen antas efterfrågas ett avtal mellan Trafikverket, Solna Vatten och fastighetsägaren av Fräsaren 9 och 12 belägna på norra sidan av tråget.

Solna Vatten upplyser om att avståndet mellan kv. Ingenjören och järnvägsområdet är för smalt för att få plats med VA-ledningar för att försörja kvarter A. Det är viktigt att få tillräckligt med fall på ledningarna vid en anslutning. Det är även viktigt att ledningar i u-området förbi kvarter J inte förläggs för djupt.

Solna Vatten informerar om att E-området för pumpstation (E₂) på södra sidan intunningen bara ligger 4,2 m från Norrvattens ledning och det är viktigt att pumpstationen kan nås av driftfordon.

I det östra området behövs ett u-område för längsgående dagvattenledning om den inte kommer läggas om i nytt läge.

Solna Vatten tar upp att alla deras ledningar behöver beaktas i det framtida anläggningsarbetet, bl. a. ska träd samt anläggningar för omhändertagande av dagvatten t. ex. skelettjordar, växtbäddar och avsättningsmagasin), trappor eller bänkar, inte placeras över VA-ledningar eller begränsa åtkomsten till VA-ledningarna.

Förvaltningens kommentarer:

Då det inte längre finns några exploatörer så är det Solna stad och Solna Vatten som får upprätta ett avtal gällande kostnader för ledningsflytt mm.

Det avtal som Solna Vatten tar upp där Trafikverket och Solna stad samt fastighetsägaren för Fräsaren 9 och 12 är en fråga som ligger hos Trafikverket.

Hur lösningen intill kv. Ingenjören blir under genomförandet är något som behöver studeras detaljerat för att hitta bästa möjliga lösning. Det gäller även hur ledningarna läge i andra delar av allmän plats där vi har dagvattenhantering och annat. Frågan har redan studerats och det som föreslås i detaljplanens underlag ska vara möjligt att genomföra, även om det i senare skede kommer att detaljprojekteras.

Ett u-område har lagt till i den östra delen enligt Solna Vattens önskemål.

Sundbybergs stad

Sundbybergs stad är positiva till den utveckling som föreslås i Solna och förslaget även ger förutsättningar för projektet Sundbybergs nya stadskärna att genomföras enligt plan. Sundbyberg är också positiva till det samarbete som pågår mellan kommunerna, där skyfallsfrågan varit en gemensam utmaning att lösa i gränslandet mellan kommunerna.

Förvaltningens kommentarer

Förvaltningen välkomnar också det samarbete som har skett och kommer att fortsätta för att nå fram till en detaljplan och en utveckling av områdena.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen

- Trafikverket
- Norrvatten
- Svenska kraftnät
- Luftfartsverket
- Stockholm Exergi
- Swedavia
- Tekniska förvaltningen
- Förvaltaren

Remissinstanser som inte har svarat på remissen

- Försvarsmakten
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Stockholm gas
- Ellevio AB
- Polismyndigheten Region Stockholm
- Solna hembygdsförening
- Fastighetsägareföreningen
- Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg
- FTI AB, Förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Kommunstyrelsen
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Solna Stad
- Barn- och förskolenämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor, Solna Stad

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

Bostadsrättsföreningar

Brf Anderstorp

De anser att de i samrådsskedet inte var med i fastighetsförteckningen där sakägare redovisas. De menar också att de inte blev formellt hörda. Brf:en tar upp att de frågor och mail som skickats in till Solna stad inte finns med i granskningshandling, Brf:en menar därmed att de inte haft en rimlig och rättvis möjlighet att påverka framtida planering.

De efterfrågar en dialog gällande den mark, planlagd som allmän gata, som Solna stad i och med detaljplanen behöver lösa från Brf:en. Motivet bakom markinträngen finner inte Brf:en motiverat i handlingarna. De kräver att Solna stad ekonomiskt ersätter Brf:en för den mark som Solna stad vill lösa in. Den berörda marken är idag en del i Brf:ens

dagvattenhantering och de efterfrågar en dialog kring ansvaret och helhetsbilden i området. Området av Brf:ens mark som tas i anspråk är idag en lågpunkt och med den kommande utvecklingen riskerar Brf:en mark få en ökad belastning från delar som idag inte rinner dit.

Dagvatten och skyfallsanalyser baserar sig på underlag för planområdet istället för att samtliga delavrinningsområdena ingår i analysen. Detta är en stor felkälla och en stor risk för framtida översvämningar då vattenmängder utanför planområdet naturligt rinner in i planområdet utan att det tas hänsyn till. (t ex norr om vår fastighet)

Dagvattenledningar och dagvattentunnlar inom och invid fastigheten Salladen 1 bör undersökas om de klarar eventuella ökade kapacitetskrav om mer ytor hårdgörs. Har till exempel dessa dagvattenledningar/tunnlar filmats, besiktigats, relinjeats och lagats för att undvika framtida slukhål i marken. Det är även otydligt om det finns en dagvattenanläggning som har kapacitet att rena vattnet som leds bort via dagvattensystemet.

I riskanalyser och trafikberäkningar för Mäljarbanan används siffror från 2010 för att beskriva nuläget av tågtrafiken på banan. Vi ser att det är svårt att de ger en rättvis bild om nuläget då de är minst 10 år gamla siffror. Det saknas siffror och beräkningar som nuläge och framtid gällande buller och vibrationer i 3D, det vill säga för olika våningar på.

I övrigt anser BRF Anderstorp att Solna stad ska ta bort de schaktmassor som staden dumpade på fastigheten Salladen 1 när de byggde förskolan på Huvudsta 3:9 och 3:10 under år 2015-2016.

Förvaltningens kommentarer:

Solna stad har inför både samrådet och granskningen tagit fram en fastighetsförteckning där både fastighetsägare inom planområdet och angränsande, sk. sakägare, redovisas. Brf Anderstorp och kvarteret Salladen är i båda fallen med som en av sakägarna och information till dem har skickats och på sätt har de gett möjlighet till att lämna synpunkter. Även till granskning 2 finns de med i fastighetsförteckningen. Det som tyvärr fallit bort i samrådsredogörelsen, en del av handlingarna till granskningskedet, är innehållet i det av Brf:en inskickade yttrandet under samrådet. Det som framfördes i yttrandet handlade om den fastighetsdel som detaljplanen har planlagt som GATA och att föreningen vill ha en dialog kring denna. En dialog som nu är upprättad. I övrigt framfördes inget som skulle ha inverkan på detaljplanens utformning och därmed inte något som skulle påverka förvaltningens förslag.

På samma sätt som i samrådet tar Brf:en upp detta i sitt granskningsyttrande och den efterfrågade dialogen har initierats, precis som med alla andra fastighetsägare vars mark detaljplanen föreslår allmän plats, för att hitta en lösning på det markintrång som planförslaget innebär. Innan detaljplanen antas ska ett avtal mellan bostadsrättsföreningen och Solna stad ha upprättats.

Både dagvatten- och skyfallutredningarna omfattar ett större område än detaljplanens planområde. Det är nödvändigt för att kunna se hur vattnet kommer till planområdet och om möjligt kunna hantera det innan

det när området. Kvarteret Salladen, föreningens fastighet, påverkas inte av förslaget i och med dess läge på en höjd. De delar som ligger mer på samma nivå som planförslaget påverkas inte annat än att vatten vid skyfall kan samlas likt idag.

Den i det nordöstra hörnet belägna dagvattentunneln är en bergtunnel som har sitt tak cirka 10 meter under marknivån och vid arbeten ovan eller intill läget för tunneln ska särskild hänsyn tas. Bedömningen är att risken för att dagvattentunneln ska gå sönder och orsaka försämrade markstabilitet anses vara mycket liten. Någon filmning och besiktning bedöms inte vara nödvändig.

En förutsättning för projektet är att reningen av dagvattnet ska vara minst lika bra som idag och nödvändiga åtgärder finns föreslagna och redovisas i dagvattenutredningen. Dagvattnet ska renas och fördröjas innan det släpps in i dagvattentunneln. Andelen hårdgjord yta minskar i jämförelse med dagens situation och föreslagna dagvattenåtgärder kan hantera vattenmängderna enligt uppsatta riktlinjer. Förvaltningen anser att med aktuellt detaljplaneförslag kommer bostadsrättsföreningens dagvattenhantering fortsatt fungera så som idag.

I trafikutredningen och bullerutredningen har reviderats med mer aktuella siffror och en ny bullerutredning ÅHA, rapport 25084, 2026-01-09) har tagits fram för att redovisa situationen för de befintliga bostäderna.

Gällande schaktmassor som enligt uppgift ligger på brf:ens fastighet är det inte något som hanteras i denna detaljplan, men förvaltning för uppgifterna vidare till den förvaltning inom Solna stad som berörs av detta.

Brf Ingenjören 3 och 4

Föreningens synpunkter redovisas under respektive rubrik nedan.

Kulturmiljö

De tar upp att det i kulturmiljöanalysen (AIX Arkitekter, 2020-04-24, rev. 2021-01-21) framgår att fastigheterna Ingenjören 3 och 4 är gulklassade med motivet att flerbostadshusen i kvarteret är ursprungliga och typiska representanter för detta område. Föreningen vill att bebyggelsen utformas på ett sätt som är *lämpligt* med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan i enlighet med (2 kap. 6 § p. 1 PBL).

Föreningen noterar att förvaltningen inför granskningskedet har tagit fram en antikvarisk konsekvensanalys tillhörande detaljplanen (AIX Arkitekter, 2022-05-23). I den framgår att stadsbilden blir påverkad pga. den tillkommande stadsmässiga bebyggelsen intill intunnlingen. Det föreningen särskilt tar upp är vad som händer på den norra sidan av järnvägen där den nya bebyggelsen inkräktar på den miljö som finns från det att den intilliggande delen av Skytteholm byggdes upp på 1960-talet. De nya volymerna riskerar att bli för dominerande med sin höjd jämfört med befintlig bebyggelse. Föreningen hänvisar

till framtagna antikvariska konsekvensanalys där det står ”*Läsbarheten av efterkrigstidens planeringsideal som präglar områdena både norr och söder om spåret försvagas kraftigt.*” Föreningen konstaterar att även innehållet i den antikvariska konsekvensanalysen talar emot de föreslagna storskaliga kontorsbyggnaderna. De tycker inte att kontorsbyggnaderna inte har anpassats till befintlig bebyggelse då de är 15 – 18 meter högre än deras byggnad.

Föreningen anser att det inte har tagits tillräcklig hänsyn till att samtliga större träd fortfarande förlorade trots att dessa tydligt redovisas som värdefulla för kulturmiljön och biologisk mångfald. Förloras naturmarken så förloras också bebyggelsen mycket i värde. Föreningen uppmärksammar också att en del av föreningens hus redovisas med fasad (vilket kan tolkas som ett nytt hus i och med att alla nya hus har fasad och de befintliga är vita volymer) i några av de redovisade bilderna i den antikvariska konsekvensanalysen vilket anses missvisande i analysen.

Föreningen kräver att planen ska utformas så att den skyddar de kulturhistoriska värden som finns på platsen, samt förstärker och utvecklar samband så att läsbarheten och förståelsen för kulturmiljön inte raderas.

Föreningen menar att det förslag som presenteras i granskningshandlingen medför lika stor påverkan på naturmiljön väster om fastigheten och större påverkan sydöst om vid den befintliga lekplatsen som det tidigare samrådsförslaget. Föreningen anser att planförslaget helt raderar ut den dominans och det stöd av befintliga variationer i topografi och stora fullvuxna tallar och ekar som Skytteholm har idag och som kulturklassats som värdefull.

De konstaterar att de storskaliga träden i läget för den planerade förskolan och angränsande bostadshus skär in i berget och medför att befintlig naturlekplats och fullvuxna tallar och ekar inte kan behållas samt att sprängning av befintligt ytberg kommer att krävas. Föreningen anser att en så omfattande detaljplan som denna måste kunna beakta dessa värden i randområdet av planen genom att disponera den stora yta som detaljplanen berör på ett mer hänsynfullt sätt.

Med hänsyn till de slutsatser som framgår av den antikvariska konsekvensanalysen kan konstateras att det bör föreligga såväl ett enskilt som ett allmänt intresse av att bevara befintlig kulturmiljö.

Föreningen framför att en planbeskrivning ska innehålla en redovisning av de överväganden som legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser, 4 kap. 33 § PBL. Föreningen kan inte se att planbeskrivningen innehåller någon sådan redovisning och anser att detta utgör en allvarlig brist i planhandlingarna. De ställer sig frågande till varför kommunen inte har tagit till sig, och inte tagit upp, de slutsatser som framgår varken av kulturmiljöanalys eller antikvarisk konsekvensutredning.

Markanvändning

Enligt nu gällande detaljplan (0424/1965) är området norr om järnvägen/väster samt söder om föreningens fastighetsgräns avsatt för *park*. Föreningen är fortfarande mycket kritisk till den förändrade markanvändningen och anser att Skytteholm, så som förutsatts i Solna stads översiktsplan och i nu gällande detaljplan, även fortsättningsvis ska bestå av bostadsbebyggelse och park. Föreningen anser inte att befintliga grönytor bör exploateras med kontorsbyggnader. Förändringen i markanvändningen är inte sådan som de boende, med hänsyn till innehållet i översiktsplanen, har haft att förvänta sig. Föreningen anser att planhandlingarna saknar redovisning av de överväganden som gjorts, vilka skulle motivera motivet att ta områden för park i anspråk för kontor.

Föreningen menar att det inte finns behov av tillskott av mer kontorsytor.

Olägenheter

Föreningen ställer sig kritisk till kontorshus med mycket stora byggnadsvolymer i direkt närhet av föreningens fastighetsgräns och särskilt till att den maximala tillåtna nockhöjden har ökat från +50 (samrådsförslaget) till, nu föreslagna, +59. De tar också upp att övriga kontorshus inom detaljplanen är lägre än det kontorshus som föreslås byggas i direkt anslutning till föreningens fastighet. Ingen av de nya förslagna byggnaderna inom planområdet är lägre än nockhöjden på föreningens fastighet. De anser att det 4,5 meter breda ”gröna stråket” mellan kontorshuset och föreningens tomtgräns är en alldeles för smal remsa för att befintliga ekar kommer att kunna överleva.

Föreningen tar också upp den intilliggande detaljplanen i närområdet, Detaljplan för kv Yrket och Fräsaren m fl., BND2019:131, som medger betydligt högre byggnader än vad som idag finns och som också påverkar boendemiljön för föreningen. Tillsammans innebär de föreslagna detaljplanerna att den fria känslan och möjligheten till fri utblick från föreningens fastigheter helt försvinner, när nya höga byggnader tillkommer i alla väderstreck.

Förlorad utsikt och ökad insyn

Föreningens fastighet ligger i ett högt och fritt läge som skapar ljus och frihetskänsla både inne och ute. Med de högre nockhöjderna som förslaget har skapas en helt oproportionerlig byggnadsstruktur som leder till att upplevelsen av gården helt försvinner och att vara privat på sin balkong helt går förlorad. De boende kommer att känna sig övervakade och iakttagna av den planerade bebyggelsen som uppfattas som dominerande och påträngande. Föreningens gård med uteplats och balkonger och takterrasser åt väster kommer att få direkt insyn. Känslan att föreningens hus, en hög och stor fastighet med helt utan insyn, kommer bli helt uttraderad med en förändrad marknivå p g a överdäckningen och den planerade bebyggelsen.

Föreningen föreslår att kommunen istället borde se över ett förslag där kontorshusen hålls parallella med, och närmare, Frösundaleden och att nockhöjder genomgående ses över för att möjliggöra att utsikten för Ingenjören 3 och 4 kan bibehållas.

Solljus

Föreningen ifrågasätter framtagna ljusstudier och anser att skillnaden mellan nuläge (utan kontorsbyggnader) och planförslag ser mindre ut än vad den är i verkligheten. De träd som finns i modellen och som ska motsvara befintliga förhållanden (nuläge) är starkt överdriven. Föreningen uppfattar att den nu föreslagna kontorsbyggnaden skulle medföra att två av föreningens hus, liksom dess balkonger, skuggas helt i juni kl. 16. I mars kl. 16 skuggas samtliga föreningens tre hus och samtliga balkonger helt. Balkongerna och terrasserna med eftermiddagssol har ett stort trivselvärde för de boende. Föreningen anser att föreslaget kontorskvarter/kontorsbyggnad, med ny föreslagen placering, höjd och utformning, utgör en betydande olägenhet (2 kap. 9 § PBL), med hänsyn till de konsekvenser den skulle medföra för föreningen i form av helt förlorad utsikt, väsentligt ökad insyn i lägenheterna, och mistat solljus på balkonger och gård.

Föreningen framför att detaljplanen ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande (2 kap. 1 § och 4 kap. 36 § PBL). Föreningen ifrågasätter vilka överväganden som kommunen har gjort i detta avseende.

Kommunikationer

Det efterfrågas att den passage som finns under Frösundaleden behöver finnas kvar, både under genomförandeskedet och efter ett färdigställande av projekten.

Föreningen ser inget behov av att skapa en ny pendeltågsstation Huvudsta station och de har svårt att se vilka övriga Solnabor som skulle ha nytta av den nya pendeltågsstationen i Huvudsta. De tar också upp det som Trafikförvaltningen skriver i sitt yttrande, dvs. att man bedömer att restidsförlängningen inte vägs upp av den nyttoökning som finns för de resenärer som skulle använda en ny station. Föreningen instämmer till fullo i detta.

Buller

Föreningen ställer krav på att bullersituationen för föreningen redovisas i utredning. De ställer krav på åtgärder.

Gräns mellan privat mark och allmän plats

Föreningen efterfrågar redovisning av hur gränsen mellan privat mark (föreningens fastighet) och allmän plats (parkstråk och gång- och cykelväg) ska göras tydlig, t ex. i form av staket, mur, plantering.

Dagnatten

Föreningen vill upplysa om att det finns stora problem med avvattningen från föreningens tomt. Vid skyfall har det uppstått översvämningar in i trapphuset på västra sidan, där det finns en lågpunkt på + 19,2. De önskar att det förslag på fördröjning inom parkmark som föreslås intill deras fastighet inte.

Förvaltningens kommentarer:

I det följande avsnittet kommer brf Ingenjören 3 och 4:s yttrande besvaras tematiskt utifrån de rubriker som finns inom yttrandet och avslutas med en sammanfattande bedömning.

Kulturmiljö

Det stämmer att Ingenjören i Riksantikvarieämbetets bebyggelseregister har klassningen Gul, "Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/ eller av visst kulturhistoriskt värde" och att byggnaden är ett tidstypiskt exempel på friliggande byggnader uppförda under 1960-talet. Även med den i detaljplanen föreslagna bebyggelsen kommer kv. Ingenjören vara ett tydligt och viktigt inslag i Skyttholms stadsbild. Kvarteret närmiljö, den omkringliggande vegetationen, kommer i stora delar att bevaras och byggnaden kommer därmed att fortsätta att stå i en tidstypisk miljö. Att det tillkommer byggnader i omkringliggande områden är något som förvaltningen anser vara normalt när man bor i centrala delar av Stockholms inre region. Förvaltningen bedömer att byggnadens kulturvärden inte försvagas. Det intilliggande kontorskvarteret omarbetades rejält mellan samråd och granskning för att lyfta på ett bättre och tydligare sätt lyfta fram kv. Ingenjören i stadsbilden. En stor del grönska bevaras för att byggnaden även fortsättningsvis ska uppfattas som en byggnad som står i en naturlig miljö. Förvaltningen a bedömer att förslaget stämmer väl överens med intentionen i 2 kap. 6 § p. 1 PBL gällande god helhetsverkan.

Den utveckling som genom utbyggnaden av Mäljarbanan och den till intunnlingen angränsande bebyggelsen är något som ritar om landskapet och som tydligt kommer att bli ett nytt positivt inslag i stadsväven och blir en brygga mellan stadsdelarna Skytteholm och Huvudsta.

Planförslaget har i flera steg reviderats för att bibehålla stora delar av de naturvärden som finns både öster och väster om fastigheten. Det bearbetade förslaget bevarar också de mest värdefulla delarna av den berg och naturområde som finns mellan kv. Ingenjören och kv. Rudtorp som en av karaktärerna i området sett ur ett kulturmiljöperspektiv. Det är endast i delarna närmast kv. Rudtorp som föreslagna bebyggelse går upp i berget och värdet i de delarna anses inte vara av samma värde som delarna närmare kv. Ingenjören. Omarbetningen, från samråd, av den föreslagna bebyggelsen innebär att fler stora ekar kan bevaras i väster och i östra delen bevaras fler stora tallar och den största eken om står sydöst om kv. Ingenjörens gavel mot söder. Det ger ett respektavstånd mellan den befintliga och nya bebyggelsen samt att förskolan visuellt inte blir lika synlig. Den för området grönskan intill kvarteren kommer att bibehållas med förslaget. Även om det i utkanten i väster försvinner träd närmast Frösundaleden och Järnvägen så bevaras ett brett trädbeväxt område mellan den nya kontorsbyggnaden och kv. Ingenjörens fastighet. Höjden på kontorsbyggnaden syftar till att markera det nya området och promenadstråk som skapas ovan järnvägsanläggningens tunnel.

Byggnadens höjd är inget nytt inom stadsdelen Skytteholm då det på flera ställen finns punktbus som i flera fall har en byggnadshöjd som är högre än föreslagen kontorsbyggnad. Även i öster tack vare att den stora eken bevaras skapas ett respektavstånd mellan den nya och den befintliga bebyggelsen.

Planbeskrivningens avsnitt har kompletterats med motiv till föreslagen bebyggelse.

Markanvändning

I den gällande Översiktsplanen för Solna stad är det område som föreningens byggnad är belägen i angiven som ett område för huvudsakligen bostäder. Det vi nu föreslår i aktuell detaljplanen är att komplettera bostadsbebyggelsen, tillgodose behovet av förskola i området och skapa kontorsbyggnader för att blanda upp markanvändningen. Förvaltningen menar att även om det tillförs en kontorsbyggnad så utgörs området av i huvudsak bostäder. Anpassningar av bebyggelsen har stegvis gjorts för att bibehålla den karaktär som finns i området med bebyggelse som mellan sig har natur/park. Den parkmark som föreningen hänvisar till finns i gällande detaljplanen har förvaltningen jobbat med att bevara så mycket som möjligt för att bevara den typologi som är karaktäristiskt för området. Planhandlingarna har kompletterats med motiv till den nya bebyggelsen.

Även om kontorsmarknaden idag innebär att det finns flera vakanser så ser förvaltningen att detta kan komma att förändras under de cirka 20 åren som kommer passera innan det är möjligt att uppföra de i detaljplanen föreslagna kontorsbyggnaderna.

Olägenheter

Den smalaste passagen mellan det nya kontorskvarteret och föreningens fastighet är avståndet 4,5 meter och det är i noröstra hörnet på kontorskvarteret. Parkmarken blir sedan bredare och bredare ju längre västerut man kommer och i nordvästra hörnet av kontorskvarteret är avståndet till föreningens fastighet cirka 20 meter. Något som förvaltningen anser är ett respektavstånd som är gott. Det ger bättre förutsättningar för att ännu fler befintliga träd kan bevaras.

Den detaljplan som föreningen hänvisar till, Detaljplan för kv Yrket och Fräsaren m fl, BND2019:131, har sedan Mäljarbanans granskningskede förändrats och de delar som var placerade längs Frösundaledens norra sida har tagit bort. Detaljplanen omfattar därefter bara kv. Yrket 3 och 4 samt den del av fastigheten Skytteholm 2:1 och den har nu vunnit laga kraft och är i ett genomförandeskede.

Förlorad utsikt, ökad insyn och solljus

Den nya kontorsbyggnaden är som närmst, vid dess nordöstra hörn, placerad 30 meter från föreningens byggnad och det är enligt förvaltningen ett avstånd som gör att den nya bebyggelsen håller ett ordentligt respektavstånd. Inom de 30 metrarna kommer stora delar av det beväxta området, som idag finns mellan föreningen och Frösundaleden, att bevaras vilket hjälper till att skapa en slags barriär mellan det nya och föreningens byggnad. Utsikten och solljusförhållandena kommer att påverkas, men bedömningen är att den pga. det respektavstånd som den nya kontorsbyggnaden håller inte kommer att försvinna helt. I en växande stad och region kan det i olika fall innebära att de byggnader som under flera årtionden stått själva kan

komma att få ny bebyggelse i dess närhet. Solljuset på den västra fasaden är påverkad av den nya byggnaden under eftermiddagen/ kvällen enligt solens rörelse. Sett till byggnadens storlek i bredd så bedöms påverkan inte vara under hela eftermiddagen/ kvällen utan under kortare period, om man ser till varje balkongs specifika läge, i och med att solen hela tiden rör sig. Då den nya föreslagna byggnaden är planerad som ett kontorshus kommer det under sen eftermiddag och kväll samt på helger sannolikt inte vara aktivitet i byggnaden vilket innebär att det inte finns någon risk för insyn under dessa tider. Det är även relevant att ta upp trädens inverkan på skuggningen då med anledning av de stora antalet träd som finns skapar de en tät och skuggbildande skärm för solljuset på föreningens fasad. Förvaltningen kan inte se att de skäl om betydande olägenhet som omnämns i 2 kap, 9 § PBL är relevanta i detta fall. Förvaltningen vill tydliggöra att det inte är så att föreningen helt förlorar utsikt och solljus. Detaljplanens planområde är noggrant studerat för att inte vara inne på föreningens fastigheter.

Kommunikationer

Det är korrekt att tunneln under Frösundaleden kommer att försvinna och ersättas med en korsning in plan. Det framtida gång- och cykelstråket kommer att ligga på tunneltaket för att sedan via en passage ansluta till gång- och cykelstråket på norra sidan av Frösundaleden. En framtida bro parallellt med järnvägen planeras i den kommande detaljplanen för fastigheterna Fräsaren 9 och Fräsaren 10.

Huvudsta station

Detaljplanen möjliggör för att en ny pendeltågsstation ska kunna anläggas genom att området för järnvägsmark (J1) har en tillräcklig bredd. Dessa gränser är i enlighet med Trafikverkets järnvägsplan och byggandet av en ny station ligger inom Trafikverkets ansvar. Sen är det upp till Regionen att se till att stationen trafikeras. Förvaltningens ser att det i framtiden finns ett behov av en station för att möta upp målen som säger att Solna ska fortsätta växa och att det ska vara nära till kollektivtrafik.

Buller

Till bullerutredningen har en bilaga (AHA, Rapport 19175, 2026-01-09) tagits fram vilken redovisar bullersituationen för de intilliggande bostadskvarteren längs med intunnlingen. Det framgår att bullersituationen för fastigheten kommer att förbättras efter genomförandet av projektet, det är främst pga. den nya järnvägstunneln men även den nya kontorsbyggnaden hjälper till att skärma av bullret från fordonstrafiken på Frösundaleden. Med anledning av att planförslaget förbättrar situationen för föreningen anser förvaltningen inte att några ytterligare åtgärder ska vidtas.

Gräns mellan allmänt och privat

Gränserna mellan den allmänna marken och kvarterets mark kommer att ses över och förtydligas under efter det att detaljplanen vunnit laga kraft genom en dialog med föreningen för att komma överens om på vilket sätt ska avgränsas och om det är nödvändigt. Detaljplanen håller sig till föreningens befintliga fastighetsgränser. Någon planläggning av åtgärder föreslås inte i detaljplanen med anledning av att det ska finnas en flexibilitet att komma överens om gränserna mellan allmänt och privat ska markeras.

Dagvatten

I samband med genomförandet av projektet kommer ledningssystemet att byggas och ge förutsättningar att hanteras vatten enligt de föreskrifter som finns. I projekteringen av den fördröjningsyta som är placerad intill kvarterets södra sida kommer hänsyn tas till de förutsättningar som finns inom kvarteret.

Sammanfattande bedömning

Förvaltningen har vägt olika intressen mot varandra och anser utifrån en sammanvägd bedömning att förslaget inte innebär någon betydande olägenhet för befintliga boende eller betydande påverkan ur kulturmiljöhänsyn. Planens fördelar överväger de inskränkningar som planen eventuellt innebär. Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära en betydande olägenhet för befintliga bostäder inom området. Planförslaget bedöms vara i enlighet med översiktsplanen, förutom de delar där järnvägsmark överläts till kommunen i och med planens genomförande och vissa delar kommunal mark som behövs för järnvägens utbyggnad och övergår till Trafikverket.

Brf Kranen 1

Föreningen anser att konsekvenserna på deras fastighet inte belyst i tillräcklig omfattning. Det är främst öppnandet av Oskarsrogatan för genomfartstrafik som de vill ska redovisas i bullerutredningen och i planhandlingarna. De vill att det sätts begränsningar på vad om får nyttja gatan i framtiden.

I och med järnvägens utbyggnad så försvinner möjligheten att ha de tvärställda parkeringsplatserna längs dagens gata kvar. Brf:en föreslår istället snedparkering längs med järnvägen och de anser att det är viktigt att fickor för angöring skapas längs husen.

De ser fram emot dialog med Trafikverket om gestaltningen av det kommande bullerplanket längs järnvägen. De ifrågasätter hur redovisningen av bullerredovisningen i samrådet då det står att "Avståndet mellan den planerade nya stationen i Huvudsta och planerade bostäder är minst 200 m. Ljudnivåerna vid bostäderna kommer inte att överstiga 40 dB(A)." Detta är felaktigt.

Förvaltningens kommentarer:

För att få en bättre bild av hur Brf:en påverkas av den nya gatustrukturen har det till bullerutredningen tagits fram en bilaga (AHA, Rapport 19175, 2026-01-09) vilken redovisar bullersituationen för de intilliggande bostadskvarteren längs med järnvägen och intunningen. Förvaltningen vill uppmärksamma föreningen om att du enligt Trafikverkets järnvägsplan har rätt till fönster och andra åtgärder som ska hjälpa till att förbättra bullersituationen.

I utformningen av den framtida Oskarsrogatan ska parkering och angöring placeras längs med den södra sidan intill befintlig bebyggelse inom kvarteret.

Gestaltningen av de av Trafikverket föreslagna bullerskyddsskärmarna kommer att tas upp i gestaltningsprogrammet som kommer vara en handling till antagandeskedet och förvaltningen ska inför den kommande bygglovsförfarandet bevaka och säkerställa att skärmarna ges en bra gestaltning.

Brf Rudtorp 6

Föreningens synpunkter redovisas under respektive rubrik nedan.

Tunnelbygget

Föreningen vill informera om att de arbeten som hittills gjorts inom det befintliga spårområdet, reflekteras med höga ljudnivåer mot fasaderna. Föreningen önskar därför få ersättning med nya fönster för samtliga boende på våning 1–8 i föreningen hela vägen runt, med anledning av upplevda osäkerheter i beräkningen av framtida bullernivåer, ljudbilden kommer även att påverkas mot Framnäsbacken/gatusidan av fastigheten med liknande buller och ekoeffekt. Föreningen önskar dialog med Trafikverket angående deras åtagande och erbjudande av skyddsåtgärder.

Byggnationen

Föreningen vill informera om att de balkonger och fönster som finns på fastigheternas västra sida samt gaveln och därmed vetter mot järnvägsspåren har ett mycket högt värde för de boende. Därav följer att de hus som finns inplanerade, inkräktar på den sfär av frid och enskilt läge som hittills avnjutits.

Föreningen ställer sig frågande till behovet av fler kontorshus i Solna. Om de ändå ska finnas med så anser de att höjden för kontorshusen ska dras ner så de anpassas till rådande bebyggelse samt att de inte ligger så nära som de gör nu.

Det finns en kulturmiljöanalys och sol-/ljusstudier, vilka tagits fram i samband till det omarbetade granskningsförslaget. Sammantaget ser inte föreningen att planförslaget inarbetat de resultat som studierna kommit fram till på ett hänsynsfullt sätt för bevarande av kulturmiljövärden och en god boendemiljö. Föreningen anser att slutsatsen i antikvarisk konsekvensanalys tillhörande detaljplanen är tydlig att förslaget innebär stor påverkan, men i planhandlingarna och MKB frångås bedömningen och en egen bedömning görs om att påverkan inte är betydande. Föreningen menar att genvägar tagits för att snabba på processen.

Den storskaliga bebyggelsen i Skytteholm får en helt annan skala i förhållande till planerade kontorshus och ny bebyggelse än vad de har idag. Planförslaget raderar helt ut den dominans och det stöd av befintliga variationer i topografi och stora fullvuxna tallar och ekar som Skytteholm har idag och som kulturklassats som värdefull. Bland annat försvinner de stora träden i läget för den planerade förskolan i och omkring lekplatsen och medför att

befintlig naturlekplats inte kan behållas. Föreningen anser att i en så stor detaljplan måste kunna dessa värden i randområdet av planen kunna beakta genom att disponera de stora ytorna på ett mer hänsynsfullt sätt.

Föreningen ställer krav på att planen ska utformas så att den skyddar de kulturhistoriska värden som finns på platsen, samt förstärker och utvecklar samband så att läsbarheten och förståelsen för kulturmiljön inte raderas har inte beaktats.

De naturområden som består av gamla tallar och ekar kan inte kompenseras med nya buskar inom den nya bebyggelsen Enligt nu gällande detaljplan (0424/1965) är området norr om järnvägen/väster samt söder om föreningens fastighetsgräns avsedd för park. Föreningen är mycket kritisk till den förändrade markanvändningen. Föreningen anser att Skytteholm, så som förutsatts i Solna stads översiktsplan och i nu gällande detaljplan, även fortsättningsvis ska bestå av bostadsbebyggelse och park. Föreningen undrar hur den avvägning som ska ske enligt 2 kap. 1 § PBL genomförts i dessa fall, samt på vilken grund staden motiverar behovet av att förändra tidigare beslutad markanvändning - bostäder och park - till förmån för kontorskvarter/kontorsbyggnader på platsen (2 kap. 2 § PBL). De undrar även på vilket sätt är föreslagna kontorskvarter lämpliga i förhållande till 2 kap. 6 § PBL. Föreningen menar att förändringen i markanvändningen som föreslås i detaljplan inte är sådan som de boende, med hänsyn till innehållet i översiktsplanen, har haft att förvänta sig. Föreningen uppmanar kommunen att redovisa vilka överväganden som gjorts i denna del, särskilt i förhållande till slutsatserna i den antikvariska konsekvensanalysen. De menar också att planförslaget måste innehålla en tydlig beskrivning av de konsekvenser uppförande av byggnadernas konsekvenser för de närboende (utsikt, soltimmar, dagljusförhållanden, utemiljö). Med beaktande av dessa konsekvenser måste staden redovisa den avvägning som i gjorts mellan enskilda och allmänna intressen vid framtagande av förslaget (2 kap. 1 § och 4 kap. 36 § PBL).

De vill också ta upp att de allra flesta lägenheterna i föreningen har fönster mot väster. Från föreningens hus har man idag fri utsikt mot horisonten från de övre våningsplanen; de boende ser ända bort till Bromma. Boende kommer att känna sig övervakade och iakttaga av den planerade bebyggelsen som blir påträngande nära inpå knuten. De anser att förslaget skapar en helt oproportionerlig byggnadsstruktur som leder till att upplevelsen att vara privat på sin balkong helt går förlorad. Med föreslagen byggnadshöjd i kombination med placering i omedelbar närhet till föreningens fastighetsgräns, förmodar föreningen att även insynen i lägenheterna samt på balkonger kommer att öka väsentligt. Det höga huset intill fastigheten är ett onaturligt inslag i boendemiljön och uppfattas som påträngande.

Skulle exploatering av mark/berg för vägar komma till stånd i anslutning till föreningens fastigheter måste angränsande ytor utformas så att gränsen mellan privat mark (föreningens fastighet) och allmän plats (parkstråk och gång- och cykelväg) blir tydlig. Föreningen

efterlyser stadens förslag i den delen; t.ex. avses staket, mur, plantering eller liknande uppföras och att åtgärderna för avgränsningen planläggs.

Föreningen påpekar att även passagen mot Huvudstafältet kommer att påverkas under byggskedet. Om tunneln under järnvägen, som är den vanliga och populära vägen när man skall till Huvudsta, så ska en bra lösning, där barriäreffekterna minimeras, på hur man ska tas sig mellan Skytteholm och Huvudsta tas fram. Föreningen vill säga att de är positiva till anläggandet av Huvudstatunneln om bra lösningar att ta sig över anordnas.

Föreningen har uppmärksammat att det i bullerutredningen till granskning 1 inte inkluderat föreningens fastigheter trots att det tillkommer nya gator söder, sydväst och sydost i direkt anslutning till fastigheten. De vill också tydliggöra att Framnäsbacken 28 är befintlig byggnad och att det i handlingarna har redovisats fel och missvisande.

Föreningen informerar att det mellan deras fastigheter och Mälarbanan idag går en gång- och cykelväg. De framför att en överfart över Frösundaleden är en bra lösning.

Även situationen för kv. Ingenjören tas upp i föreningens yttrande och där framförs samstämmiga synpunkter med Brf Ingenjören 3 och 4. För mer information om vad synpunkterna handlar om hänvisas till Brf Ingenjören 3 och 4 synpunkter ovan.

Ny station Huvudsta

Det enda skäl som föreningen ser som anledning till den stora exploateringen är att kommunen behöver intäkter för att finansiera byggnationen av den nya pendeltågsstationen Huvudsta station. En pendeltågsstation som boende inte efterfrågar eller ser sig vara i behov av. Föreningen kan inte anses ligga centralt inom Solna kommun men boende har i dagsläget gångavstånd till tre tunnelbanestationer (Solna Strand, Huvudsta och Solna centrum), närhet till två pendeltågsstationer Sundbyberg och Solna. Föreningen menar att det finns andra delar av Solna som bättre behöver kollektivtrafik. Dessutom lyfter de att Trafikförvaltningen i sitt yttrande är tveksamma till en station.

Förvaltningens kommentarer:

I det följande avsnittet kommer brf Rudtorp 6:s yttrande besvaras tematiskt utifrån de rubriker som finns inom yttrandet och avslutas med en sammanfattande bedömning.

Tunnelbygget

De synpunkter som berör järnvägsanläggningen avseende buller är något som föreningen får hantera i dialog med Trafikverket. När det gäller stomljud har den aktuella detaljplanen en planbestämmelse om nivåer för de planerade bebyggelsen, detta kommer även de befintliga husen ha nytta av då nivåerna på stomljud ska hålla på en låg nivå. För övriga synpunkter hänvisar förvaltningen till Trafikverkets järnvägsplan.

Byggnationen

De planeringsförutsättningar som fanns när gällande detaljplan ((0407/1961) Laga kraft år 1961) för området med dagens kv. Rudtorp och kv. Ingenjören var helt annorlunda än idag. Det har även hänt mycket sedan översiktsplanen (Översiktsplan 2030) togs fram och det är därför det nu aktuella projektet informerar om att det delvis avviker från översiktsplanen pga. att järnvägens utveckling innebär åtgärder som man vid framtagandet av översiktsplanen inte kunnat förutse. Ett tydligt mål i översiktsplanen är att bygga en blandad stadsbebyggelse och att överbrygga barriärer, detaljplanen för Mäljarbanan är ett projekt som tydligt uppfyller dessa mål. Även byggandet av nya bostäder och arbetsplatser i attraktiva och kollektivtrafiknära lägen är för Solna stad en viktig planeringsförutsättning, så även för regionen, och ses som ett allmänt intresse. Inom stadsdelen Skytteholm görs en komplettering i den befintliga bebyggelsemiljön. I arbetet med de bostäder som föreslås har förutsättningarna i området studerats och anpassningar av struktur och höjdskalan har gjorts med hänsyn till stadsdelens karaktär. Till exempel är punktthus ett vanligt inslag i område och att dessa i många fall har en högre byggnadshöjd än den som föreslås i detaljplanen. Avståndet mellan föreningens byggnad och den nya bebyggelsen är som närmst cirka 30 meter, vilket förvaltningen anser vara ett bra respektavstånd, och där de nya byggnadernas höjder är anpassade efter både föreningen och övriga intilliggande byggnaders höjder. Stor del av den föreslagna bebyggelsen ligger inom områden som idag är hårdgjorda (parkeringar, vägytor mm.) och ligger inom delar som idag inte är möjliga att bebygga pga. risker med anledning av närheten till järnvägen. I och med att järnvägen tunnlas in skapas nya möjlighet att vidareutveckla båda sidorna av intunnlingen. Sedan samråd har anpassningar av höjder och byggnaders utbredning intill föreningen genomförts för att förbättra situationen för föreningen, bl. a. innebär förflyttningen och sänkningen av högdelen och minskningen av lågdelen inom kv. J att stor del av utsikten västerut kan bibehållas.

De konsekvenser på vegetationen i området har försökt göras så små som möjligt. För att beakta situationen gällande vegetationen inom och i anslutning till detaljplanen har det tagits fram ett dokument, PM Ekologisk kompensation. Där föreslås ett antal åtgärder som ska kompensera för de träd och annat ekologiskt värdefullt som behöver tas ner i samband med genomförandet av detaljplanen. Det handlar bl.a. om att träd längs med gator ersätts med nya träd och att hela det nya området som skapas ovanpå tunneltaket görs till ett i huvudsak "grönt" stråk. Förslaget till kvarter direkt söder om föreningens fastighet har sedan samråd anpassats i flera steg för att minimera konsekvenserna gällande antalet värdefulla träd som behöver tas ner. Den senaste anpassningen av bebyggelsen innebär att den stora eken som står i det föreslagna kvarterets västra del, intill kv. Ingenjören, nu bevaras då byggnaden har kortats av med cirka 10 meter. Att planera kontorsbyggnader längs i väster har bakgrunden att i det läget är det ej lämpligt med bostäder med anledning av närheten till riskkällan Frösundaleden. En byggnad i det läget fyller en för föreningen viktig funktion som bullerskärm vilket ger lägre bullernivåer på den sidan som nyttjas mest.

Det som för stadsdelen Skytteholm är karaktäristiskt är de naturliga vegetationsbeksädda klippområden och gräsbelagda område som finns mellan bebyggelsen. Det är något som har varit viktigt i placeringen och utformningen av den nya bebyggelsen och en karaktär som förvaltningen fortsatt kommer att vara det som är representativt i bebyggelsestrukturen i området. Sammantaget har avvägningar mellan kulturmiljö,

naturmiljö och allmänt intresse varit något som tillsammans med det statliga, regionala och rikets intresse järnvägen har beaktats i utformningen av förslaget. Järnvägens nya område sätter förutsättningar efter vilka bebyggelsen har placerats intill.

Den påverkan i form av skuggning som planförslaget har på föreningens fastighet är enligt förvaltningen liten då den endast sker under korta perioder under dagen med tanke på att solen hela tiden förflyttar sig. Det framgår i sol- och skuggstudien som finns i illustrationsbilagan och underi planbeskrivningen.

Solna stad har ett åtagande att tillgodose förskoleplatser och med anledning av det är det viktigt att i denna detaljplan säkra upp att det i framtiden. Något som är ett allmänt intresse. Vid placering av lokaler för verksamheter med barn är det viktigt att det i inom fastigheten eller i fastighetens närhet finns ytor där barn kan leka. Dessa ytor ska ha låga bullernivåer. Detaljplanen möjliggör för uppförandet av en skola/förskola i anslutning till föreningens fastighet och om behovet inte finns så kommer det inte byggas någon sådan. Placeringen intill ett naturområde med bergbällar är inbjuder till en mycket bra och utmanande gård för de barn som i framtiden får en plats.

En ny bullerutredning (ÅHA, rapport 19175, 2026-01-09) har tagits fram för att redovisa situationen för den befintliga bebyggelsen intill tunneltaket både för nuläget och framtida situation.

För svar på de frågor som föreningen har framfört gällande kv. Ingenjören och föreslagna kontorshus hänvisas till svar under Brf Ingenjörens yttrande ovan.

Förvaltningen har kontaktat föreningen för att starta upp diskussioner för att hitta en överenskommelse om delen av föreningens fastighet som föreslås bli allmän plats. De diskussionerna kommer även behandla hur gränsdragningen mellan allmän plats och föreningens fastighet ska utformas och om hanteringen av berg.

Ny station Huvudsta

Förvaltningen och Solna stad i stort har riktlinjer som säger att närmaste hållplats finnas inom 500 meter verklig gångsträcka och att närmaste hållplats för stomtrafik ska finnas 900 meter, maximal gångsträcka, ifrån. En hållplats längs med järnvägen gör att dessa riktlinjer uppfylls för många kommuninvånare som idag inte har den närheten.

Sammanfattande bedömning

Förvaltningen har vägt olika intressen mot varandra och anser utifrån en sammanvägd bedömning att förslaget inte innebär någon betydande olägenhet för befintliga boende eller betydande påverkan ur kulturmiljöhänsyn. Planens fördelar överväger de inskränkningar som planen eventuellt innebär. Sammantaget bedöms planförslaget inte innebära en betydande olägenhet för befintliga bostäder inom området. Planförslaget bedöms vara i enlighet med översiktsplanen, förutom de delar där järnvägsmark överläts till kommunen i och med planens genomförande och vissa delar kommunal mark som behövs för järnvägens utbyggnad och övergår till Trafikverket.

Övriga sakägare och boende

AK

AK är övertygad om att den planerade utbyggnaden av Mäljarbanan kommer att medföra en rejäl försämring för gående och cyklister. Två exempel som AK tar upp är varför spårövergången för gående och cyklister vid Huvudsta torg måste försvinna helt. Den framtida sättet att röra sig, via Huvudstagatan, blir en omväg. Även gångtunneln mellan Huvudstafältet och Ankdammsgatan ska försvinna och den föreslås ersättas av massa trappor och hiss vilket blir en försämring för både gående och cyklister.

Förvaltningens kommentarer:

Med den utveckling av järnvägen (från 2 till 4 spår) som planeras är det inte möjligt att ha kvar en plankorsning vid Huvudsta torg. Spårområdet blir dubbelt så brett och det innebär trafiksäkerhetsmässigt stora risker och med den ökade trafiken på järnvägen så skulle det inte vara möjligt. Passagen mellan Huvudstafältet och Ankdammsgatan ges flera alternativ med den nya lösningen. Att fortsätta att ta sig under järnvägen ses inte som en möjlighet efter järnvägens utbyggnad då det skulle bli en tung tunnel som under marken vilket ger en otrygg miljö.

BH

BH:s synpunkter fokuserar på den föreslagna pendeltågstationen i Huvudsta. Den övergripande synpunkten är att en ny pendeltågsstation i Huvudsta inte behövs då denna del av Solna redan är mycket välförsedd med kollektivtrafik. En ny station förlänger restiderna, vilket även Region Stockholm också påpekar. Den nya stationen kräver bussanslutningar, cykelparkering etc, vilka blir svåra att anordna på bron.

BH tar också upp att det idag finns stora träd på banvallen längs Ankdammsgatan. Dessa måste få vara kvar under byggtiden då de utgör en naturlig avskärmning mot järnvägen.

Förvaltningens kommentarer:

Utvecklingen av järnvägen är viktig för regionens och Mälardalens utveckling. Trafikverket möjliggör för en ny station med anslutning från Huvudstagatans bro. Solna stad ser ett stort värde i att denna station blir verklighet då det förbättrar kollektivtrafiken i Skytteholm och Huvudsta. Planering av cykelparkeringar kommer att ske under utbyggnaden av järnvägen och busstrafiken hanteras i dialog med regionen.

Fabege

De har svårt att utläsa hur stor del av deras fastigheter längs med tråglösningen som påverkas av förslaget. Hur den nya entrén för det nya läget för Sundbybergs station och kringytor ska användas önskar de tydliggörs i handlingarna, detsamma gäller generellt för trafik och parking. Fabege önskar en samordning med aktuell detaljplan och den utveckling som pågår inom kv. Yrket inom Solna Business Park för att på bästa sätt hantera de utmaningar som finns avseende skyfallshantering. Avsnittet om teknisk försörjning i planbeskrivningen behöver förtydligas.

Förvaltningens kommentarer:

För detaljerad information gällande frågor kopplat till järnvägsanläggningen hänvisar förvaltningen till Trafikverket. I planbeskrivningens genomförandedel finns information om fastigheterna inom kv. Fräsaren och att de påverkas och hur. Planbeskrivningens avsnitt om trafik och parkering har förtydligats.

Förvaltningen instämmer i att det är viktigt med en samordning kring skyfallsfrågorna. Det är viktigt att Fabege i genomförandet av den nu laga kraft-runna detaljplanen för kv. Yrket säkerställer att de lösningar som nu vidtas har en tillräcklig kapacitet för att kunna anslutas till ledningsnätet när Mälärbanan har genomförts.

MN

MN ser det som att samrådet inte är komplett då flera sakägare inte verkar ha hörts. Hen lyfter t ex. att Brf Nyboda 10 inte har hörts. Däremot har verksamheten Stora Blå, som hyr lokaler av BRF Nyboda 10, hörts.

MN noterar att den befintliga tågtrafik som anges i planhandlingarna verkar avse trafikmängder från 2010 och undrar om dessa verkligen är aktuella.

Förvaltningens kommentarer:

I fastighetsförteckningen som anger vilka fastigheter som är belägna inom planområdet och vilka som anses vara berörda finns Brf Nyboda 10 med och det har enligt förvaltningens registrerade utskick varit en del av både samråd och granskning. Planhandlingarna med färskare siffror gällande tågtrafiken.

Sagax Solna AB

Sagax lyfter att planförslaget gör intrång i deras fastighet där det bedrivs industriell verksamhet vilken i hög grad är beroende av in- och uttransporter med större lastbilar. Dessa transporter behöver fortsatt vara möjliga att genomföra och en lösning på det behöver presenteras.

Av planbeskrivningen framgår att Solna stad kommer att lösa berörd mark från genom avtal och fastighetsreglering med stöd av detaljplanen, men det finns inte någon närmare beskrivning om hur, och på vilka villkor, det ska ske. Planbeskrivningen belyser inte överhuvudtaget vilka effekter den i detaljplanen redovisade marköverföringen kommer att få för fastigheten och den verksamhet som där bedrivs.

Förvaltningens kommentarer:

Planområdet har sedan första granskningen justerats så att den allmänna gatan mellan kv. K och kv. Verkmästaren i sin helhet ligger på kommunens mark. Englundavägens sektion har smalnats av för att återställa parkeringsmöjligheter inom fastigheten. Detta har skett genom dialog mellan Solna stad och Sagax, en dialog som fortsatt pågår för att hitta fler eventuella anpassningar. Planbeskrivningen har uppdaterats med information om hur fastighetsfrågorna avses hanteras.

Studiefrämjandet och Stora Blå Kultur

De uppmärksammar förvaltningen om att situationen avseende parkeringsplatser och lastplats vid Studio32 på Ankdammsgatan 32. Det är varje vecka ca 400 personer som nyttjar lokalerna för att spela musik och de som har med sig musikutrustning har ett stort behov av lastzoner, parkeringsplatser och handikapparkeringar. Det är viktigt att den parkeringplats med bom som idag finns framför lastkajen behöver finnas kvar.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen uppskattar informationen. Tillgång till parkering och inlastning kommer att säkerställas vid projektering och anläggandet av Ankdammsgatan.

TAN

TAN tar upp passagen mellan Huvudstafältet och Skytteholmsparken när Mäljarbanan har byggts om. Hen lyfter att viadukten vid Ankdammsgatan under spåren används idag mycket flitigt av fotgängare, cyklister, dagisbarn och föräldrar med barnvagn. Det förslag som visas av Trafikverket skulle innebära ett stort problem för en fortsatt passage mellan Solna/Skytteholm och Huvudsta Centrum samt vidare mot Stockholm. TAN anser att en tunnel i marknivå såsom i dag, är den bästa lösningen för att hålla samman Solnas olika delar.

Förvaltningens kommentarer:

En gångpassage i samma läge som dagens gångtunnel är ett alternativ som utretts och som strukits pga att en sådan tunnel skulle bli mycket lång, otrygg och kosta ytterligare pengar för kommunen. Det som ersätter

dagens tunnel är olika alternativ att passera intunnlingen. Det kommer att anläggas en hiss och en gata upp från Framnäsbacken.

Övriga

AW

Hen uppskattar att förslaget klarar att hålla Naturvårdsverkets risklinjer. Hen framför att det är viktigt att detta följs upp under byggtiden och därefter.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen noterar det som framförs.

AH

AH säger allmänt att hen inte tycker att Solna stad ska marknadsföra förändringarna som att de knyter ihop de två stadsdelarna Skytteholm och Huvudsta. Många i Skytteholm tycker tvärtom att ni med förslaget sluter området. Den planerade bebyggelsen, den åtta meter höga intunnlingen och det faktum att tunneln under järnvägen tas bort förstärker barriären mellan de två stadsdelarna. Det passerar idag väldigt många människor med barnvagn, rullator, hundar mm. Det är bra att den reviderade planen föreslår mer luft mellan de planerade husen.

AH:s förslag är:

- 1) Bygg två hissar. Det kommer inte att räcka med en med tanke på hur mycket folk som passerar varje dag. Folk vill ta den genaste vägen, inte behöva knalla upp på Framnäsbacken för att ta sig över barriären. Det måste finnas två hissar om en slutar fungera.
- 2) Anlägg även en gångväg över intunnlingen där tunneln i dag går under järnvägen. Nu planerar ni enbart för trappor. Det räcker inte.
- 3) Minska ner antalet våningar på husen så sikten blir mer fri. Bygg absolut inte något så kallat landmärke i form av ett höghus. Det behövs verkligen inte. Ingen vill ha det.
- 4) Bevara så många av de ädla lövträden som möjligt. Om jag förstått rätt skulle flera av träden egentligen inte behöva fällas om det bara handlade om intunnling av spåren. Utan det är huskropparna som kräver att träden försvinner. Känns inte riktigt ok. Trafikverket står för kostnaderna för intunnlingen. I praktiken behöver därför inte Solna stad sälja mark

till byggherrar för att finansiera projektet. Bra med nya bostäder, men vi behöver exempelvis inte en kontorsbyggnad som tydligen fortfarande planeras för vid intunnlingens mynning. Spar träden där i stället.

5) Skippa pendelstationen om ni inte verkligen är säkra på att den kommer att tas i bruk. Det kan inte vara försvarbart att förlänga byggtiden om ni inte har garantier för att stationen kommer att användas. Om den kommer i bruk är det jättebra och kommer att underlätta pendling för oss i området. Men om inga garantier finns är det högst tveksamt om ni verkligen ska släppa igenom bygget. Risken är att vi står där med en spökstation.

6) Var kommer vi som bor i Skytteholm att kunna sopsortera? Det måste finnas en sorteringsstation lika nära som idag.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen noterar AH:s inledande stycke och kommenterar uppräknade förslag nedan:

- 1. Förvaltningen anser att en hiss är tillräckligt med möjligheten att genom en kort omväg kan gå runt.*
- 2. En gångpassage i samma läge som dagens gångtunnel är ett alternativ som utretts och som strukits pga att en sådan tunnel skulle bli mycket lång, otrygg och kosta ytterligare pengar för kommunen.*
- 3. Volymerna har tagits ner.*
- 4. Det har under arbetet med förslaget vidtagits anpassningar för att bevara så mycket av träden som möjligt. Det finns nu ett dokument där det framgår hur det som går förlorat ska kompenseras, se PM Ekologisk kompensation.*
- 5. Pendeltågsstationen är inget som detaljplanen möjliggör. Den är en del av Trafikverkets järnvägsplan. Förvaltningen är positiva till en ny station längs med pendeltågslinjen.*
- 6. Frågan om sopsortering är något som Solna stad ser över i och med de nya riktlinjerna för fastighetsnära insamling.*

Brf Tomtebodan 1

De är positiva till att bullret hålls inom de gränsvärden som råder och har inget annat att tillägga.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen noterar det som framförs.

BW

BW noterar att förslaget innebär mycket stora förbättringar i delområdena Väst och Mitt och välkomnar den utvecklingen mycket. Men när det gäller delområde Öst så förefaller det som att det inte getts samma uppmärksamhet. Gång och cykeltrafik som nu passerar över järnvägen vid Järnvägsgatan för vidare befordran mot Solna centrum kommer enligt planen att hänvisas till Storgatan/Huvudstagatan. Det kräver anläggning av cykelbana på sträckan från Järnvägsgatan och över Huvudstabron, en sträcka som är starkt trafikerad av bilar. Och denna cykelbana måste tillkomma redan då passagen över järnvägen stängs, vilket väl torde bli rätt tidigt under planens genomförande. Jag inser att detta ligger utanför planen, men i åtminstone ett annat fall har ni, vad jag förstår, utvidgat denna till att även omfatta angränsande gator.

Det är ju också så att människor inte alltid går och cyklar på de anvisade g/c-banorna utan väljer genare vägar när det är möjligt, även om det innebär något ökad risk. Denna benägenhet ökar om man upplever de anlagda vägarna som omvägar. Man kan lätt se spåren av detta till exempel längs Huvudstagatans östra sida mellan Sundbybergsvägen och Hannebergsgatan och vidare över den senare. Och redan idag är det många som föredrar att snedda över Sundbybergsvägen för att ta sig från Huvudstabron till Skytteholmsvägen hellre än att gå ner till passagen under Sundbybergsvägen. Denna trafik torde öka när fler hänvisas till att ta vägen över Huvudstabron i stället för passagen över järnvägen vid Järnvägsgatan.

Även den andra möjligheten för gående och cyklister att från Huvudstas östra delar ta sig över/under järnvägen blir något försämrad i och med den järnvägsövergång som där tillkommer, även om det inte blir fler än cirka 5 tåg per dygn som passerar. Men om detta stämmer återstår att se. Saker kan hända som förändrar behovet av godstrafik på järnväg. Som påpekas kommer gång- och cykeltrafiken på denna sträcka att öka när den nya tunnelbaneingången på Solnavägen tillkommer. Därför kommer det att behövas en bred passage över Solnavägen i höjd med tunnelbaneingången eller ännu hellre en gång- och cykelvägsbro över Solnavägen parallellt med och bredvid järnvägen.

BW menar att de flesta som skulle överväga att använda den nya station Huvudsta bor på den östra sidan av Huvudstagatan och bort emot Västra skogen. Den undrar då varför inte stationsbyggnaden placeras på östra sidan av bron. BW föreslår att en hiss ska anordnas mellan Bangatan och Huvudstagatans bro för att förbättra tillgängligheten.

BW är i grunden starkt positiv till de stora dragen i planens förändringar i områdena väst och mitt, men det allmänna intrycket är att all kraft har lagts där. Området öster om intunnlingen berörs närmast parentetiskt i dokumentationen.

Det talas i MKB om att inte bryta det visuella sambandet mellan Huvudsta torg och husen på andra sidan Bangatan. BW ställer sig frågande till hur det kommer det bli med höga bullerskydden som torde tillkomma längs denna gata.

Förvaltningens kommentarer:

Den nya cykellösningen via Storgatan/Huvudstagatan kommer att ske på separerade cykelbanor där konflikt med bilarna inte sker. En sådan lösning kommer att skapas i ett första skede så att den finns på plats när Trafikverket påbörjar sina arbeten och stänger övergången med bommar. Allt det som tas upp gällande den östra delen av planområdet är till stor del av det som ingår i Trafikverkets järnvägsplan och det finns givna förutsättningar där som redovisas i detaljplanens planhandlingar.

Förvaltningen noterar synpunkten gällande kopplingen mellan Bangatan och Huvudstagatans bro. Bullerskärmarnas utformning är något som kommer att hanteras i gestaltungsprogrammet till detaljplanen som tas fram till antagandet och i den framtida bygglovsprocessen.

Castellum – sent inkommet, tas med för kännedom

Castellum yttrar sig som ägare till fastigheten Yrket 4 i Solna Business Park. Vi noterar att staden bedömer att "... med föreslagna dagvattenåtgärder beräknas det dimensionerande 10-årsflödet minska med hälften. Dessutom förväntas transporten av föroreningar och närsalter till ytvattenrecipienten Ulvsundasjön minska. Därigenom bedöms inte planen bidra till att försämrade möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för Ulvsundasjön, utan tvärtom till att möjligheterna förbättras."

De ser positivt på detta och förutsätter att dagvattensituationen för Yrket 4 och hela Solna Business Park inte försämras på grund av planen samt att planerade dagvattenåtgärder säkerställs i avtal mellan staden och exploatörerna.

Förvaltningens kommentarer:

Castellum har efter det att samrådstiden gått ut kommit in med sina synpunkter och inspel på förslaget. Dessa redovisas ovan som information men besvaras ej pga. att yttranden ej inkommit i rättan tid och därmed inte blir en del av den formella planprocessen. Innehållet tar förvaltningen med sig i det fortsatta arbetet.

IH

Hen tar upp att en sammanhängande stadsbild är viktig för att området ska upplevas urbant (som det ska eftersom det ligger i den "centrala regionkärnan" enligt RUF2050). Därför är det viktigt att fasaderna är sammanhängande och att kvarteren är slutna, för att skilja det

privata (innergårdarna) från det allmänna (gaturummet). I delområde mitt bör man då ”fylla igen” hålen i kvarteren söder om järnvägen och höja höjden på byggnaderna som ligger mot södra huvudgatan. Byggnaderna norr om järnvägen söder om Framnäsbacken bör sitta ihop för att inte se ut som ”hus i park”. Byggnaden i den nordvästra delen av delområdet borde sträcka sig längre norrut för att ge mer aktivitet längs Frösundaleden. Slutligen bör södra huvudgatan sitta ihop med den öst-västliga sträckningen av Storgatan för förbättrat trafikflöde och urbanare känsla. Däremot kan den kopplingen hållas bil-fri för att minska genomtrafiken.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen instämmer i att området ska vara urbant. Gränsdragningen mellan vad som är privata gårdar och allmänna gator intill intunnlingen är något som förslaget tar hänsyn till då respektive gård kommer att ha sin nivå cirka 1 meter ovanför gatans nivå, se planbestämmelse f₂. Bebyggelsen på den södra sidan har medvetet en annan karaktär än Skytteholm då idén är att denna nya struktur är något som det ska byggas vidare på och skapa nya årsringar i området.

Miljöpartiet (MP)

Partiet efterlyser en tillgänglighetsutredning, det med tanke på nivåskillnaderna i projektet är en utmaning för gång- och cykelnätet. MP önskar att det skapas fler sätt att ta sig mellan Skytteholm och Huvudsta, de vill att planen håller öppet för en möjlig framtida passage över spåren vid Huvudsta torg.

MP efterlyser att den bro över järnvägen mellan kv. Stenhöga och kv. Fräsaren omnämns då den ger en möjlighet att bättre koppla ihop Solna strand och Solna Business Park.

Slutligen anser de att det finns skäl att se över placeringen av husen vid Framnäsbacken i syfte att försäkra minimalt ingrepp i parkmark/lekplats.

Förvaltningens kommentarer:

En tillgänglighetsutredning ska tas fram inför antagandet för att klargöra situationen i den, inom vissa delar av planområdet, kuperade terrängen. En ny framtida passage mellan Skytteholm och Huvudsta hanteras inte i denna detaljplan.

Hantering av en framtida bro mellan kv. Stenhöga och kv. Fräsaren hanteras inte i denna detaljplan utan tas i detaljplaner inom de nämnda kvarteren. Detaljplanen för Mälarbanan försvårar inte genomförandet av en sådan bro.

Kvarter J, med användningen B (Bostäder) och S (skola), har bearbetats för att bevara den stora, för området karaktäristiska, eken inom den västra delen av området.

MT

MT uppskattar att förslaget klarar att hålla Naturvårdsverkets risklinjer. Hen framför att det är viktigt att detta följs upp under byggtiden och därefter. MT anser också att det är mycket bra att förslaget beaktar att Studio 32 och Stora Blå Kultur får kvar sin angöring till verksamheten på Ankdammsgatan 32.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen noterar det som framförs gällande Naturvårdsverkets riktlinjer och angöring till verksamheterna på Ankdammsgatan 32.

Sundbybergs Avfall och Vatten (SAVAB)

SAVAB framför att avfallsdelen av sin verksamhet inte har något att erinra på detaljplanen.

När det gäller vatten, och specifikt då vattenförsörjning, dagvatten och spillvatten, vill SAVAB klargöra att det i Ekensbergsvägen finns ledningar att beakta. Ett nytt dagvattensystem behöver läggas i Ekensbergsvägen och i samband med det kommer befintliga spill- och vattenledningar i Ekensbergsvägen, mellan Prästgårdsgatan/Svetsargränd och Sturegatan, läggas om och dimensioneras upp. För att möjliggöra det förs en dialog mellan SAVAB och Solna vatten om möjligheten till en gemensam ledningsomläggning.

SAVAB önskar fri tillgänglighet till både befintliga och kommande ledningar i Ekensbergsvägen. Utöver det finns pågående planer för att bygga ett avloppsmagasin vid korsningen Ekensbergsvägen/Prästgårdsgatan för att minska översvämningsrisken kring Ekensbergsvägen. SAVAB vill ha dialog med Solna stad kring angöring för driftfordon till magasinet och de föreslår att det kan ske från Ekensbergsvägen.

Om den föreslagna kommungränsjusteringen skulle genomföras är det viktigt att i det sammanhanget även beakta ovan nämnda VA-anläggningar.

SAVAB tar upp att återkommande översvämningar inträffar i Sundbyberg på gator med anslutning till Ekensbergsvägen. Exempel på instängda områden i Sundbyberg är Sturegatan och Järnvägsgatan. SAVAB och Sundbyberg stad arbetar med att öka kapaciteten i ledningsnätet med fördröjning och separering av avloppsnätet samt en höjdsättning av gatunätet för att minska konsekvenserna av stora regn. En begränsning i dessa projekt är Ekensbergsvägen i Solna, över vilken dagvatten korsar i båda riktningar.

För att kunna planera en robust lösning både i Solna och Sundbyberg måste därför samarbete ske mellan Sundbybergs stad, Solna stad, Solna Vatten och SAVAB för att området i framtiden ska bli mindre känsligt för översvämningar.

SAVAB ser stora risker för att deras VA-anläggning kommer att påverkas negativt pga. Solnas skyfallslösning. Enligt SAVAB ledes skyfall mot SAVAB:s anläggning och det kan inte accepteras och ett nytt förslag måste lösas innan antagande.

Förvaltningens kommentarer:

Den dialog mellan Solna och Sundbyberg med deras respektive ledningsansvariga pågår och framarbetandet av gemensamma lösningar pågår och kommer att finnas framme till antagandet av kommunernas respektive detaljplaner. Eventuella avtal kommer att upprättas om behov uppstår.

Förändringar efter granskning

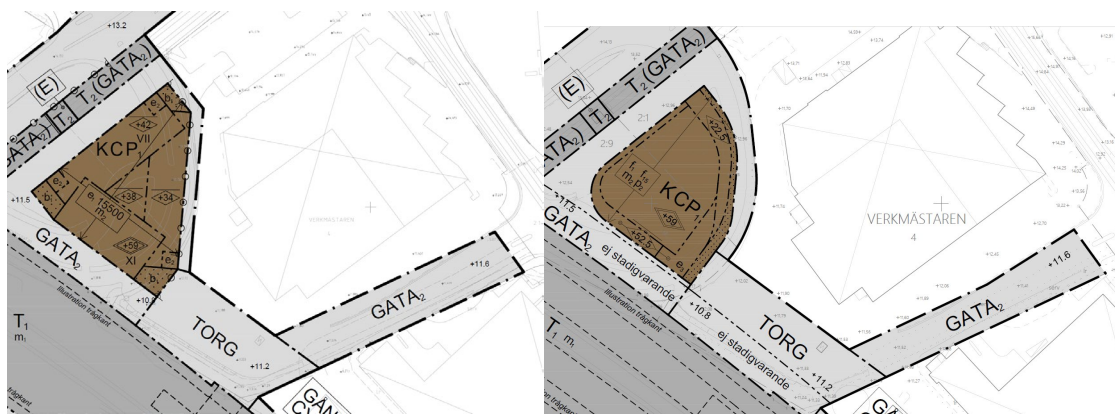
Efter granskning har följande ändringar gjorts:

Plankarta:

BLAD 1

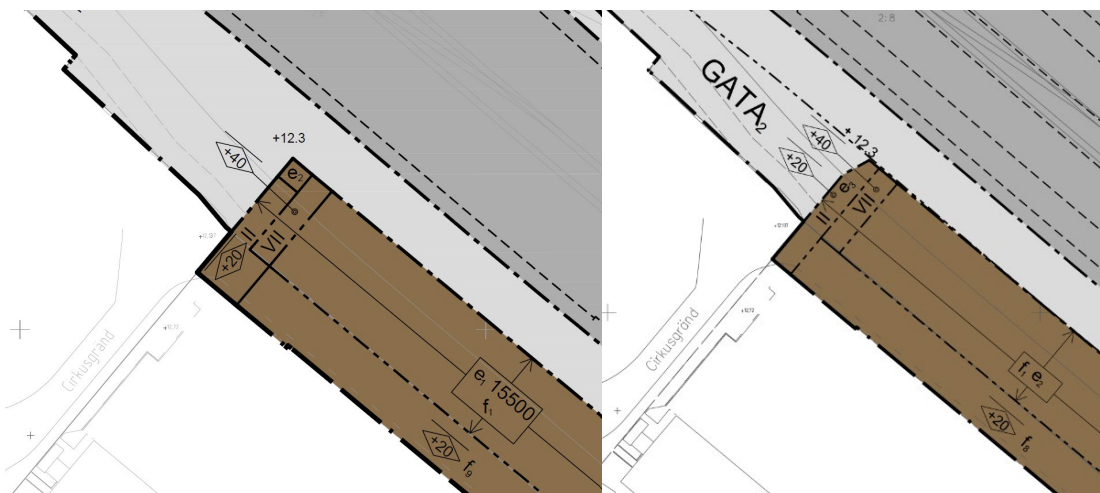
Kvartersmark

- Kv. Lärlingen (Kv. K) – Volymen har omarbetats efter att kvarterets område minskats med hänsyn till intilliggande kv. Verkmästaren. Bestämmelsen e_1 har tagit bort. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har också reviderats.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Bygganden inom kv. K (KCP₁) har fått ett minskat fotavtryck och byggnadsvolymen har omarbetats. Det innebär att ytan för TORG har kunnat göra bredare. (se under rubriken Allmän plats för mer information om torget). En större del av byggnaden har nu totalhöjd över nollplanet på +59

- Kv. Stenhöga (L) – Det nordvästra hörnet har kapats av. Egenskapsbestämmelser (e- och f-) inom kvarteret har reviderats.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Det nordvästra hörnet har skurits av för att skapa bättre förutsättningar för siktlinjer, gående och trafikrörelser

- Kv. Stenhöga (M) – Höjden på en av volymerna har höjts, från +44 till +46,5 meter över nollplanet, för att rätta till ett skrivfel i plankartan i granskning 1. Förslaget i granskningen år 2022 visar ett förslag med jämnhöga (+46,5) högdelar. Bestämmelsen e_1 har tagit bort. Egenskapsbestämmelser (e- och f-) inom kvarteret har reviderats.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Röd figur markerar del som har fått en ändrad höjd inom kv. M

- Kv. Stenhöga (N) – Bestämmelsen e_1 har tagit bort. Egenskapsbestämmelser (f-) inom kvarteret har reviderats.

Allmän plats

- Planbestämmelse om ”ej stadigvarande vistelse har lagts in inom alla områden med ett avstånd på 20 meter från närmaste spårmittpå järnvägen.
- Området för TORG intill kv. K och k. Verkmästaren på norra sidan järnvägen har utökats något västerut.

BLAD 2

Kvartersmark

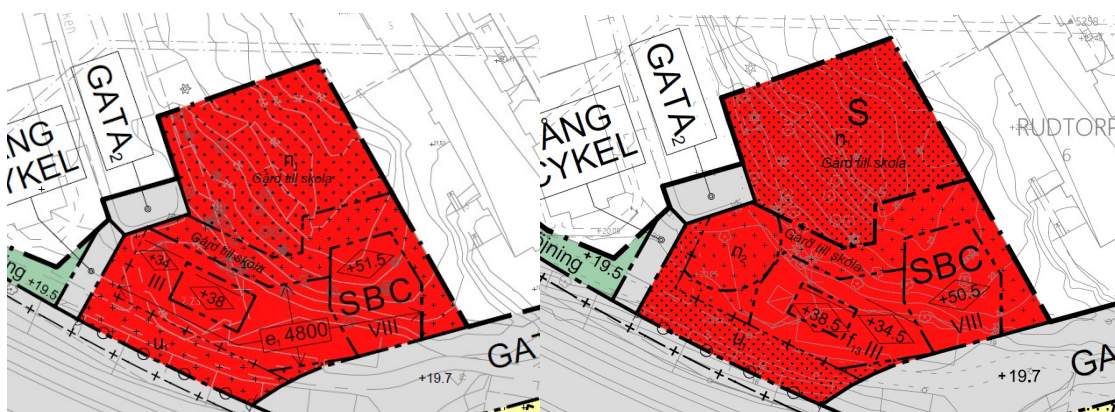
- Kv. Glasmästaren (Kv. A) – Volymen har minskats i norr och kvartersmarken minskats i öster med hänsyn till naturvärden och kv. Ingenjörens sol- och siktförhållanden. Bestämmelsen e_1 har tagit bort. Egenskapsbestämmelser (e- och f-) inom kvarteret har reviderats.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Kvarterets utbredning har minskats norrut. Den västra byggnadsdelen har kortats av för att dels spara mer av det parkområde där flera värdefulla träd finns och dels med hänsyn till bostadskvarteret öster om. Kvarterets östra del har också minskats, där har den ”prickade” markens utbredning, mellan byggnaden och parkområdet, halverats och området för PARK har utökats med denna yta.

- Kv. Potatisen (Kv. B) – Den centrala takvolymen har getts byggnadshöjd (+55,5) istället för nockhöjd. Bestämmelsen e_1 har tagit bort. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har reviderats
- Kv. Rädisan (Kv. C) – Utfartsförbud längs södra gatan har lagt in. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har reviderats. Våningsantal har lagt in i fler planerade volymer i kvarteret. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.
- Kv. Broccolin (D) – Utfartsförbud längs södra gatan har lagts in. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har reviderats. Våningsantal har lagt in i fler planerade volymer i kvarteret. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.

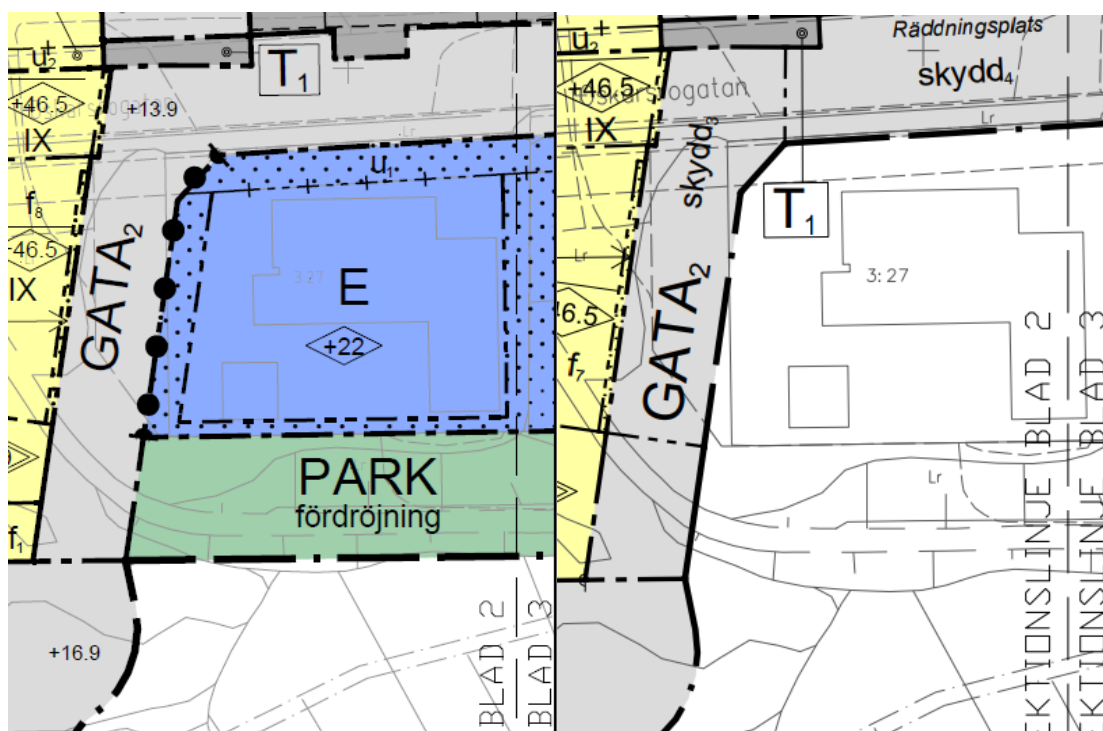
- Kv. Squashen (Kv. E) – Utfartsförbud längs södra gatan har lagts in. Öppning mellan gård och södra gatan har skapats. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har också reviderats. Våningsantal har lagt in i fler planerade volymer i kvarteret. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.
- Kv. Sellerin (Kv. F) – Utfartsförbud längs södra gatan har lagts in. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har också reviderats. Våningsantal har lagt in i fler planerade volymer i kvarteret. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.
- Kv. Trädgårdsmästaren (kv. G) – Utfartsförbud längs södra gatan har lagts in. Planbestämmelse (skydd) har lagts in för att säkerställa 1,5 meter jord under överbyggnad. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har också reviderats. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.
- Kv. Takläggaren (kv. H, I) – Förgårdsmark har getts prickmark istället för plusmark. Egenskapsbestämmelser (e-, p- och f-) inom kvarteret har också reviderats. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.
- Kv. Rörmokaren (kv. J) – Volymen har minskats i väster för att kunna bevara en stor ek. Eken skyddas med en n2-bestämmelse. Höjderna på bebyggelsen har justerats något. Användningen B – Bostäder och C – Centrum har tagits bort inom området avsett för ”Gård till skola”. Bestämmelsen e_1 har tagit bort.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Byggnadshöjds- och nockhöjdsbestämmelserna har justerats genom att den höga delen av sänkts en meter (från +51.5 till +50.5) och den de låga delarna har höjts med en halv meter (från +34 till 34.5 och från +38 till +38.5) över angivet nollplan.

- Kvarter C, D, E, F, HI, J – Bestämmelsen gällande *Högsta byggnadshöjd i meter över angivet nollplan* har utvecklats för att tydliggöra vad som gäller för byggnadsvolymernas takavslut. Takformen (valmat), lutning på taket (mellan 20 och 40 grader) och om det vinden ska inredas med bostäder så anges hur takkuporna då ska utföras (max 1,4 meter breda och utgöra högst 30% av takets totala längd).

- Huvudsta 3:27 – E-området (E – Teknisk anläggning), där befintlig nätstation i östra delen finns, har tagits bort.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Området (E) där en befintlig nätstation är belägen har tagits bort ur planområdet. Nätstationen ligger inom fastigheten Huvudsta 3:27 och den har redan planstöd i gällande detaljplan P84/1003. Anläggningen ska ligga kvar och fortsätta vara i drift.

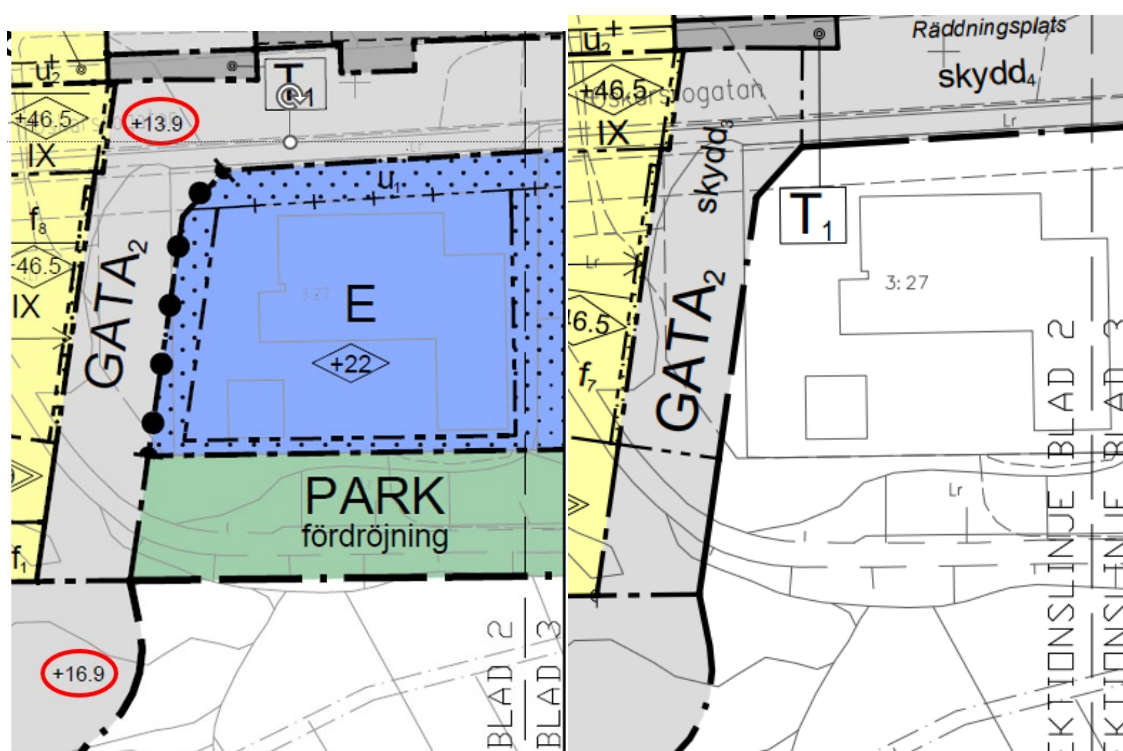
- E₂-området (Pumpstation) har kompletterats med m₅ för att säkerställa att tekniska funktioner inte skadas av vatten.

Järnväg

- Järnvägen som går i tunnel har fått bestämmelsen T3 (Järnväg i tunnel).
- Teknikhus intill tunnelmynningen på norra sidan har tidigare nockhöjd (+5.5) ändrats till *Högsta byggnadshöjd i meter över angivet nollplan* (+20.5).
- Den tidigare prickmarken intill ovan nämnda teknikhus har ändrats till ett område med planbestämmelse *Högsta byggnadshöjd i meter över angivet nollplan* (+15.5) för att möjliggöra den plattform som teknikhuset ska stå på.

Allmän plats

- Parkmarken (PARK) med planbestämmelsen "fördröjning" söder om nätstation (E – Teknisk anläggning) har tagits bort.
- Planbestämmelsen dike₁ har lagts till inom parkområdet, intill pumpstationen (E2) längst i söder och ska se till att leda vatten från gatan till fördröjningsytan söder om.
- +höjder ("Markens höjd över angivet nollplan") inom gata (GATA₂ och GATA₄) har tagits bort på två ställen i områdets östra del.
- En ny +höjd inom GATA₄ har lagts till i anslutning till dike₁ för att säkerställa att vattnet från gatan tar sig till PARK och område för fördröjning.



Förslag granskning 1 till vänster och aktuellt förslag granskning 2 till höger. Inom två områden med markanvändningen gata har två +höjder, den ena (+13,9) nordväst om nätstationen och den andra (+16,9) sydväst om nätstationen har tagits bort (se röda figurer). Marknivåerna kommer att säkerställas i samband med projektering och genomförande av projektet och de är borttagna för att ge en stötte flexibilitet i planering av projektering av området. Den intilliggande parkmarken söder om nätstationen (E) finns planlagd i detaljplan P84/1003 och den ytan har tagit bort då den också har planstöd i gällande detaljplan och fördröjningsåtgärder kan därmed vidtas. Parkmarken ägs av Solna stad.

- Planbestämmelse skydd₁ har lagts in på T3- och GATA3-område för att säkerställa uppfyllnad av 1,5 meter jord.

- Planbestämmelse skydd₂ har lagts in på tunneltaket inom GATA₃ och GATA₁ som en skyddsbestämmelse för underliggande järnväg i tunnel (T₃)
- Planbestämmelse skydd₃ och skydd₄ har lagts in för att skydda mot att vätska ska rinna in.

BLAD 3

Kvartersmark

- Huvudsta 3:27 – E-området (E – Teknisk anläggning), där befintlig nätstation i östra delen finns, har tagits bort.

Allmän plats

- PARK (Fördröjning) intill tidigare E-område (Teknisk anläggning) har tagits bort. Området är idag planlagt som PARK och funktionerna som hanterar fördröjning säkerställs i genomförandet.

(se bild ovan under redovisning av förändringar i Blad 2 för aktuellt område)

BLAD 4

Järnväg

- Ett t-område (t₁) och schaktdjupsbegränsning (+4.0) har lagt in för underliggande befintlig tunnelbanan.
- En a₁-bestämmelse som reglerar när genomförandetiden börjar gälla har lagt in i område för B-Bostad.

BLAD 5

Allmän plats

- Inga förändringar har gjorts

Järnväg

- Inga förändringar har gjorts

Genomförandetid inom samtliga blad av plankartan har specificerats och nu gäller följande:

- för markanvändning T1 och T3 och Allmän plats är 15 år och börjar gälla från och med Laga Kraft.
- Genomförandetiden för övrig kvartersmark är 15 år och börjar gälla 10 år efter det att detaljplanen vunnit Laga Kraft, om inget annat anges.

Planbeskrivning och underlag:

1. Ett utlåtande Granskning 1 har tagits fram för att bemöta inkomna yttranden och i det redovisas det som bedöms vara de viktigaste och mest omfattande revideringar som genomförts sedan förra granskningen år 2022.
2. Revidering av underlag och framtagande av nytt underlag. Se redovisning nedan.
3. Upplysning om PBL-version och bestämmelsekatalog har lagt in.
4. Motiv till planbestämmelser har införts.

Utredningar och underlag som reviderats

- Trafikutredning, *Iterio*, 2026-01-09
- PM Geoteknik, *ELU Konsult AB*, 2026-01-09
- Riskanalys, *Brandskyddslaget*, 2026-01-08
- Antikvarisk konsekvensbeskrivning, *AIX Arkitekter*, 2025-12-11
- Bullerrapport 25084, *ÅHA AB*, 2026-01-09 (för ny bebyggelse)
- Illustrationsbilaga, *AIX Arkitekter*, 2026-02-09

Nya framtagna utredningar

- PM Ekologisk kompensation, *AJ Landskap*, 2026-01-20
- Bullerrapport 19175, *ÅHA AB*, 2026-01-09 (för befintlig bebyggelse)

Utredningar som ej reviderats

- Dagvattenutredning
- Skyfallsutredning
- Barnkonsekvensanalys
- Luftkvalitetsutredning
- Miljöteknisk undersökning

Motivet till att de utredningar under rubriken ”Utredningar som ej reviderats” inte har reviderats är att de förslag och slutsatser som finns i dessa utredningar fortsatt är aktuella och de justeringar som nu har gjorts till den kompletterande granskningen inte påverkar lösningarna på ett negativt sätt och att slutsatserna fortsatt är relevanta.

Planhandlingarna har reviderats och aktualiserats utifrån det nya underlaget och ny information som inkommit sedan senast.

Synpunkter som inte tillgodosetts

Granskningsutlåtandet redovisar yttranden som inkommit under granskning 1.

Nedanstående förteckning redovisar de som yttrat sig under något planskede och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

1. Brf Ingenjören 3 och 4
2. Brf Rudtorp 6
3. A.H

Alexander Fagerlund
Planchef

Marcus Schramm
Planarkitekt