



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av kv. Albygård m.fl.

inom stadsdelen Skytteholm, upprättad i november 2022

Innehåll

1. Bakgrund.....	1
2. Sammanfattning.....	2
Yttranden i korthet.....	2
<i>Förvaltningens kommentarer i korthet</i>	4
3. Yttranden.....	4
Remissinstanser.....	4
Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende.....	17
4. Samrådsmöte.....	20
5. Förändringar efter samrådet.....	20
6. Synpunkter som inte tillgodosetts.....	21

1. Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade den 13 december 2021 (§ 135) att detaljplanen skulle ligga till grund för samråd.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ny bostadsbebyggelse omfattande cirka 70 lägenheter inom det befintliga kvarteret Albygård. Detaljplanen syftar även till att utveckla den befintliga lågdelen mot Huvudstagatan med en tillbyggnad som ska inrymma lokaler för centrumändamål samt parkeringsgarage. Tillbyggnaden ska skapa förutsättningar för kvarteret att ansluta till Huvudstagatan på ett mer stadsmässigt sätt och Huvudstagatans sektion ses över för att möjliggöra en utveckling av gatan till en mer levande stadsgata. En ny gång- och cykelväg möjliggörs längs med södra delen av planområdet.

Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget under samrådstiden 12 januari 2022–11 februari 2022. Handlingarna har visats på biblioteket i Solna Centrum och vid Solna forum i Solna stadshus under lokalernas ordinarie öppettider. Handlingarna har även funnits tillgängliga på stadens hemsida. Ett digitalt samrådsmöte hölls för allmänheten den 26 januari 2022.

2. Sammanfattning

I detta avsnitt sammanfattas kortfattat varje yttrande och en samlad kommentar från Solna stads miljö- och byggnadsförvaltning. Längre versioner av respektive yttrande och kommentarer framgår av avsnitt 3. Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av hos Miljö- och byggnadsförvaltningen.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga vilket av de presenterade alternativen för dagvattenhantering som avses anläggas, samt visa att det valda alternativet inte påverkar möjligheterna att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Kommunen behöver visa att påträffade föroreningar inte medför risker för människors hälsa med hänsyn till den ändrade användningen, samt visa eventuella nödvändiga skyddsåtgärder och säkerställa dessa i plankartan. Maximal stomljusnivå bör regleras i plankartan, och kommunen bör se över hur utemiljöer med goda ljudförhållanden kan säkerställas för den södra byggnaden. Kommunen bör i så stor utsträckning som möjligt bevara biologiskt värdefulla träd. Vid behov bör informationen i planbeskrivningen uppdateras så att den överensstämmer med de nya miljökvalitetsnormerna för den berörda vattenförekomsten.

Lantmäteriet anser att begreppet fastighet är att föredra i planhandlingar istället för tomt. Illustration på sidan 11 stämmer inte med plankartan. Det är otydligt om bestämmelsen om utfartsförbud i plankartan gäller endast fordonstrafik eller om den även gäller förbud mot utfart för gångtrafikanter och cyklister. Det bör framgå vad som sker med gällande detaljplaner och eventuella fastighetsindelningsbestämmelser. Lantmäteriet anser också att kommunen behöver göra förtydliganden i genomförandebeskrivningen angående planekonomi, konsekvenser av att ansluta till kommunalt VA, kostnader för och initiativ till fastighetsbildning, inlösen och ersättning, konsekvenser för befintlig rättighet, samt konsekvenserna av att genomförandeavtal används.

Trafikverket framför betydelsen av att markanvändningen som anges i järnvägsplanen, inom det aktuella detaljplaneförslaget, beaktas, samordnas och säkerställs. Trafikverket ser också att det kan finnas ett behov av samordning avseende produktion och trafikpåverkandeåtgärder under genomförandet.

Statens geotekniska institut lyfter frågan om hur det tillses att eventuella kvarstående konstruerade bergslanter hålls långsiktigt stabila. Frågan kan särskilt vara aktuell i gräns mot GC-väg i söder, där bergschakt kan krävas i anslutning mot kvartermark, delvis utanför planområdet.

Region Stockholm skriver att detaljplaneområdet ligger utanför blå linjens riskområde, men att exploatören ändå behöver iaktta aktsamhet vid byggnationen samt att kontakt med trafikförvaltningen vid Region Stockholm kan behöva tas inför genomförandet.

Storstockholms brandförsvaret skriver att det i detta område råder en stor höjdskillnad mellan plan- och spårområdet vilket verkar positivt i ett urspårningsperspektiv. Inom ramen för planarbetet bör det utredas om planerade byggnader påverkar möjligheterna att utrymma berörda och omkringliggande fastigheter. Om aktuell detaljplan kan ha inverkan på exempelvis möjligheten att ställa upp räddningstjänstens stegutrustning måste utrymningsmöjligheterna utredas vidare i planarbetet och säkerställas. SSBF anser att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att åtgärdsplanen för naturmiljön ska omfatta ersättningsträd för såväl träd som fälls på gården som alléträd, samt att träd och buskar som främjar spridningsvägen planteras, därav minst en ek, helst flera. Från ekologisk spridningssynpunkt bör det undersökas om öppningen mot norr, mellan den nya byggnaden och befintlig byggnad mot väster, kan ökas med några meter. För renande fördröjning av 20 mm dagvatten ska ytliga lösningar väljas hellre än underjordiska avsättningsmagasin. Fördröjande rening bör anläggas för dagvatten från anslutande bilvägar och bilparkeringsytor även utanför detaljplanens avgränsning. Projektet ska i enlighet med ”På väg mot ett hållbart Solna” förlägga så stor andel av sovrummen som möjligt mot en ljuddämpad sida.

Solna Vatten skriver att det inom planområdet finns en brandpost som kan behöva flyttas till nytt läge. Solna Vatten informerar också om att eventuella åtgärder inte får hindra åtkomsten till Solna vattens ledningar, eller riskera att orsaka någon skada på ledningarna.

Vattenfall Eldistribution informerar om vad som gäller vid byggnation nära ledningar/flytt av ledningar och nyanslutning.

Transportstyrelsens luftfartsavdelning återsänder ärendet eftersom uppgiften att för luftfartens del tillhandahålla underlag för tillämpning av plan- och bygglagen och 3–4 kap. miljöbalken överflyttades från Transportstyrelsen till Trafikverket i samband med att Trafikverket bildades den 1 april 2010.

Swedavia påpekar att högsta totalhöjden på platsen är +59 m.ö.h innan en vidare flyghinderanalys behöver göras, och anser att en totalhöjd ska anges i plankartan istället för nockhöjd. Detta för att innefatta alla eventuella byggnadsdelar som kan komma att bli högre än nockhöjden.

Hyresgästföreningen anser att man bör planera för gångvägar som är markant avskilda från trafik kring de tre bostadskropparna för att skydda gångtrafikanterna. För att underlätta för den kategori boende som i något avseende inte kan eller orkar utnyttja kollektiva färdmedel eftersom hållplatserna är placerade långt bort eller på obekvämt avstånd bör SL kunna disponera om rutter så att alla åldrar lätt kan utnyttja bussarna. Det bör göras en bullermätning innan detaljplanen spikas och samtidigt kalkylera in tänkta, approximativa bullervärden från arbetsplatsen, det vill säga att bredda Mäljarbanan från två till fyra spår. Man bör utreda och konsekvensbeskriva förändringen av naturmiljön i sin helhet på grund av att den utbyggda Mäljarbanan drabbar de boende i de planerade bostäderna. De planerade 65 lägenheterna bör byggas i allmännyttans regi så att alla människor har möjlighet att bosätta sig i kommunen.

6 privatpersoner har inkommit med yttranden. Yttranden gäller främst en oro för att planförslaget kommer innebära en försämring för boendesituationen i området avseende dagsljus/skuggning, utsikt samt insyn. Yttranden gäller också påverkan på naturmiljön och djurlivet, samt önskemål om att andra platser i närområdet bör bebyggas istället. Det har inkommit synpunkter om att barnperspektivet bör belysas ytterligare i planarbetet och i

utformningen av utemiljöerna. Yttranden gäller också utformningen av gemensamma utrymmen samt upprustning av befintlig bebyggelse. Yttranden från privatpersoner återges och besvaras individuellt under rubrik ”3. Yttranden” nedan.

Förvaltningens kommentarer i korthet

Till granskningen har bebyggelseförslaget omarbetats efter inkomna synpunkter under samrådet. Förslaget har bland annat förtydligats avseende dagvattenhantering, förorenad mark samt kompensationsåtgärder för nedtagna träd. Även tillägg kring hur bergslänter ska säkras mot bergutfall, säkerställande av utrymningsmöjligheter och tillgänglighet till brandposter har gjorts.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med ytterligare information enligt Lantmäteriets synpunkter.

Plankartan har kompletterats med nya planbestämmelser efter framförda synpunkter.

Stadens plan är att på sikt omvandla Huvudstagatan till en stadsgata, och strax söder om planområdet planeras för en ny pendeltågsstation med uppgång mot Huvudstagatan. Att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak förtäta i kollektivtrafiknära lägen är fördelaktigt, bland annat med avseende på minskad negativ klimatpåverkan samt bushållningen med naturresurser. Bedömningen är att aktuellt projekt stämmer väl överens med översiktsplanen och stadens linje att förtäta med bostäder och service för att få en levande stad.

Placeringen av nytillkommande byggnader är nogt utredd för att bevara så stor del av innergården som möjligt. I gestaltungsprogrammet presenteras ett förslag till omgestaltning av innergården som bland annat inkluderar nya umgängesytor, växthus och lekplats.

I samband med detaljplanearbetet har konsekvenserna av planerad bebyggelse och påverkan på ekologiska värden utretts nogt. De övergripande negativa konsekvenserna bedöms vara små, men det är viktigt att särskild hänsyn tas till ekologiska kvalitéer vid utbyggnad av området.

Parallellt med projektet planerar fastighetsägaren också för renovering av den befintliga byggnaden längs med Huvudstagatan. Det ingår dock inte i detta detaljplaneprojekt, frågor och synpunkter gällande renoveringen ställs direkt till fastighetsägaren.

3. Yttranden

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser följande:

Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen presenterar flera olika möjliga alternativ för dagvattenhanteringen. Det framgår dock inte vilket eller vilka alternativ som kommunen avser att anlägga. Även om varje alternativ var för sig följer kommunens åtgärdsnivå behöver kommunen förtydliga vilket eller vilka alternativ som är valda, eftersom det inte framgår om de olika alternativen resulterar i samma möjlighet till rening. Kommunen behöver därför förtydliga på vilket sätt det valda alternativet/alternativen i sig eller i kombination kan bidra till att genomförandet av planen inte påverkar möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Den miljögeotekniska markundersökningen har kompletterats och förtydligats med ytterligare resonemang kring åtgärdsbehov för planerad markanvändning. Utifrån genomförda prövningsarbeten har det konstaterats att det inte har påvisats ämnen i halter som bedöms medföra begränsningar vid uppförande av nya flerbostadsbus. Utredningen har kompletterats med en bedömning utifrån möjliga och relevanta exponeringsvägar inom området. Bedömningen är att exponeringen av ämnen inte riskerar att vara sådan att den innebär risk för människors hälsa.

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att byggnader ska grundläggas och utformas så att maximal stomljuds nivå inte överstiger L_{pASmax} 30 dBA. Detta har utgångspunkt i Trafikverkets riktvärden L_{pAFmax} 32 dBA, vilket ungefär motsvarar L_{pASmax} 30 dBA och är samma riktvärde som Region Stockholm anger i "Riktlinjer Buller och vibrationer" från 2018.

I gestaltungsprogrammet har förslaget till utformning av gårdsmiljön utvecklats, gårdsmiljön är gemensam för de nytillkommande och befintliga byggnaderna och bedömningen är att det finns goda möjligheter att till skapa uteplatser med bra ljudmiljö. En beräkning av ljudnivåer vid befintlig bebyggelse utan den nya bebyggelsen har tagits fram för att bedöma hur den nya bebyggelsen påverkar ljudnivån vid de befintliga bostäderna. Beräkningarna visar att de nya byggnaderna har liten men positiv inverkan på ljudnivån vid befintliga bostäder då ljudnivån sänks vid delar av de befintliga byggnaderna. Även ljudnivån på gården bedöms sänkas efter uppförandet av den nya bebyggelsen.

Konsekvensbedömningen för naturmiljön (Albygård konsekvensbedömning 2022-09-12) uppdaterats med förslag till förstärkningsåtgärder. De träd som riskerar att påverkas eller tas bort i samband med byggnationen är i huvudsak den lönnallé som ligger längst med Huvudstavägen. Denna ska återplanteras med minst lika många träd strax öster om befintlig allé. Detta kan potentiellt skapa goda förutsättningar för de arter vars habitat går förlorade i samband med avverkingen av de nuvarande träden. Enligt återplanteringsplanen är en Lindallé mest lämpad att ersätta befintlig allé, dels för att det skulle kunna gynna flera ädellövslevande insekter, dels för att det inte bryter stadsbilden då området omkring Albygård innehåller flera populationer av ädellövträd. Träden bör ha en stamdiameter på minst 30–35 cm.

Utöver lönnallén är det fem träd som påverkas av planerad bebyggelse. Inom planområdet ska nya träd planteras som ersättning för de träd som tas ned. De träd som bör ersättas är de som uppnår värdeklass 3 – värdefulla träd. Dessa bör förslagsvis planteras mellan de nya husen där jordmånen är tjockare än i övriga delar av området. Förslagsvis planteras lika många nya träd som tas ned, för att kompensera för förlusten av habitat i området. Trädslaget bör vara skogslönn och skogsek med en stamdiameter om 30 till 35 cm, för att på så sätt upprätthålla ädellövssambanden inom området. Om det visar sig svårt att ersätta fällda träd kan dessa kompenseras med faunadepåer.

Planbeskrivningen och dagvattenutredningen har uppdaterats med korrekt information rörande de nya miljö kvalitetsnormerna för den berörda vattenförekomsten.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet anser att de delar av planen som bör förbättras är:

Tomt eller fastighet

I planbeskrivningen har begreppet tomt använts vid två tillfällen. Lantmäteriet vill påminna om att begreppet tomt enligt PBL är "ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål" (definitionen i 1 kap. 4 § PBL). Begreppet tomt har inte någon betydelse i äganderättsligt hänseende, medan däremot fastighet är ett fastighetsrättsligt begrepp. En fastighet kan ibland innehålla flera tomter och ibland kan en tomt vara uppdelad i flera fastigheter. Eftersom tomt inte är ett fastighetsrättsligt begrepp medför det att det i vissa situationer kan vara svårt att definiera vilken

Konsekvenser för befintlig rättighet

Om konsekvensen av planförslaget är att rättighetens område behöver flyttas behöver information om hur detta ska initieras, genomföras, ersättas och bekostas kompletteras i planhandlingarna.

Konsekvenserna av att genomförandeavtal används behöver redovisas
I planbeskrivningen anges att ett exploateringsavtal ska tecknas i senare skede.

Om avsikten är att teckna exploateringsavtal ska kommunen enligt 4 kap. 33 § 3 st. 2 men. PBL redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. Detta ska enligt 5 kap. 13 § PBL göras redan i samrådsskedet.

Lantmäteriet konstaterar att lagstiftaren har avsett att exploatörens samtliga åtaganden ska redovisas på en översiktlig nivå, men där det ändå ska gå att bedöma vad åtagandena innebär. Lantmäteriet bedömer att handlingarna i dess nuvarande skick inte är tillräckligt tydliga och behöver därför kompletteras.

Redovisningen behöver enligt Lantmäteriets mening förbättras och vara mer konkret kring:

- vilka fysiska anläggningar exploatören ska utföra och vilken standard de ska ha
- vilka olika kostnader som exploatören åtar sig att betala
- åtaganden om att betala eller inte kräva ersättningar
- tidplan för utbyggnad av de anläggningar som avtalet omfattar
- om exploatören ska ställa en säkerhet för åtaganden enligt avtalet

Glöm inte att även redovisa konsekvenserna (se ovan).

Eftersom redovisningen inte är så tydlig som krävs finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40–42 §§ PBL. Använd gärna handboken ”Lantmäterimyndighetens roll i planeringsprocessen, Handbok 5 kap. 15 och 22 a §§ PBL” som stöd ang. lagstiftningens krav när ni kompletterar planhandlingarna.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Planbeskrivningen har reviderats, begreppet ”tomt” har bytts ut mot ”fastighet”.

Angående illustration som inte överensstämmer med plankartan visar situationsplanen i illustrationsbilagen inte kopplingen mellan byggnaderna eftersom den delen ligger under marknivå. Situationsplanen har uppdaterats för att tydliggöra kopplingen mellan de nytillkommande buskropparna. Kopplingen illustreras i gestaltungsprogrammet med en streckad linje.

Gränsen för utfartsförbud har ersatts av bestämmelsen j_1 (utfart för fordonstrafik får endast anläggas mot Ankdammsgatan).

Planbeskrivningen har uppdaterats med en skrivelse som förtydligar konsekvenserna av planläggningen gentemot befintliga detaljplaner och fastighetsindelningsbestämmelser, enligt förslag.

Genomförandebeskrivningen har kompletterats med information enligt Lantmäteriets synpunkter:

Inom delar av planområdet gäller bestämmelser om tomtindelning. I samband med nu aktuell plan upphävs tomtindelningen inom planområdet.

För anslutning till vatten- och avlopps nätet utgår avgifter enligt gällande taxa. Kostnader för eventuell ledningsflytt bekostas av exploatören.

Kostnadsansvar för planens genomförande regleras genom separat plankostnadsavtal mellan exploatören och miljö- och byggnadsförvaltningen.

Ett exploateringsavtal mellan Solna stad och exploatören ska föreligga innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige. I avtalet ingår bland annat en överenskommelse om de marköverföringar som genomförs till följd av detaljplanen. Solna stad ansvarar för utbyggnad av allmän platsmark som finansieras genom att exploatören erlägger ett exploateringsbidrag.

Fråga om inlösen eller ersättning enligt 14 kap. plan- och bygglagen bedöms inte uppstå i samband med genomförandet av detaljplanen. Mark som enligt planen ska utgöras av allmän platsmark överförs i enlighet med överenskommelse i exploateringsavtal. Detaljplanen bedöms inte medföra någon planskada för fastighetsägaren då nuvarande byggrätter inte påverkas och ytterligare byggrätter tillskapas.

Trafikverket

Trafikverket yttrar sig i egenskap av ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket är verksamhetsutövare och anläggningsägare för Mäljarbanan som angränsar till planområdet.

Trafikverket har för Mäljarbanans delsträcka Huvudsta – Duvbo genom Solna stad och Sundbybergs stad, tagit fram en järnvägsplan som under år 2021 ställdes ut för granskning. Järnvägsplanens syfte är att bygga ut Mäljarbanan från dagens två spår till fyra spår.

Mäljarbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Planområdet ligger inom riksintresse Bromma flygplats hindersyta.

Trafikverket vill framföra betydelsen av att markanvändningen som anges i järnvägsplanen, inom det aktuella detaljplaneförslaget, beaktas, samordnas och säkerställs. Det gäller även tekniska frågor så som exempelvis bullerskärmar och dagvattenhantering. Solna och Trafikverket har en pågående dialog i samband med framtagande av järnvägsplan sträcka Huvudsta – Duvbo och detaljplan för Mäljarbanan. I dialogen mellan Trafikverket och Solna stad kommer markanvändningen tillsammans med de tekniska frågorna fortsatt vara viktiga frågor att diskutera. Beroende på när projektet avseende kv. Albygård påbörjas, samt dess genomförandetid ser Trafikverket att det kan finnas ett behov av samordning avseende produktion och trafikpåverkandeåtgärder.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras.

Statens geotekniska institut

SGI anser att:

Geoteknik

Risk för ras eller skred inom planområdet bedöms i [2] vara mycket låg. SGI har inga invändningar mot denna bedömning.

Bergteknik

SGI vill lyfta frågan om hur det tillses att eventuella kvarstående konstruerade bergslänter hålls långsiktigt stabila. Frågan kan särskilt vara aktuell i gräns mot GC-väg i söder, där bergschakt kan krävas i anslutning mot kvartersmark, delvis utanför planområdet.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Översiktligt utlåtande, Geoteknik har kompletterats och information har lagts till i planbeskrivningen. Utsprängda bergslänter ska säkras mot bergutfall. Efter utförd bergschaktning ska samtliga bergskärningar synas av bergsakkunnig för att avgöra behov av permanent säkring av bergslänter. Normala åtgärder för att säkra bergslänter innefattar skrotning av bergyta (nedtagning av lösa bergblock), installation av permanent bergbult, samt installation av bergnät i de fall berget är mycket uppsprucket.

Region Stockholm

Region Stockholm anser att detaljplaneområdet ligger utanför blå linjens riskområde. Exploatören behöver ändå iaktta aktsamhet vid byggnationen och kontakt med trafikförvaltningen vid Region Stockholm kan behöva tas inför genomförandet via www.sll.se/bygga.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras.

Storstockholms brandförsvär

SSBF anser att:

Hantering av olycksrisker

Följande typer av olycksrisker har SSBF beaktat vid denna riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)
- Riskfylld verksamhet
- Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit att aktuellt planområde ligger i närheten av Mäljarbanan (järnväg med transport av farligt gods).

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkällor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare. Risker såsom översvämningar samt ras och skred är också av vikt att utreda och hantera men ligger utanför SSBF:s kompetensområde.

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt gods-leder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i kontorets riskbedömning. För aktuell typ av bebyggelse rekommenderar

Länsstyrelsen ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 50 meter från järnväg. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Observera att skyddsavstånd är generellt att föredra framför andra riskreducerande åtgärder. Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från järnväg med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

Spårbunden trafik och urspårningsrisk

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

SSBF har i ett större sammanhang varit en samverkanspart i projektet Mäljarbanan där riskfrågorna diskuterats omfattande. SSBF har tagit del av nu ytterligare upprättad riskanalys (Brandskyddslaget 2021-12-01). I detta område råder en stor höjdskillnad råder mellan plan- och spårområdet vilket verkar positivt i ett urspårningsperspektiv. SSBF noterar att de föreslagna riskreducerande åtgärderna återfinns som planbestämmelser i plankartan. Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör nämligen alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Framkomlighet/Tillgänglighet

SSBF bedömer att det inom ramen för planarbetet bör utredas om planerade byggnader påverkar möjligheterna att utrymma berörda och omkringliggande fastigheter. Byggnaderna kan ha dimensionerats under förutsättning att utrymning ska ske via räddningstjänstens stegutrustning. Denna lösning är den absolut vanligaste för bostadslägenheter upp till åtta våningar och kan även förekomma för mindre kontorslägenheter. Detta gör att räddningstjänstens stegutrustning måste ha plats för uppställning och kunna komma åt samtliga delar av en byggnad som är projekterad på detta vis. Om aktuell detaljplan kan ha inverkan på exempelvis möjligheten att ställa upp räddningstjänstens stegutrustning måste utrymningsmöjligheterna utredas vidare i planarbetet och säkerställas.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. Utifrån SSBF:s underlag ser det ut som att brandpostsystemet i området är glest. SSBF anser följaktligen att behovet av nya brandposter i området bör ses över i samråd med förvaltaren av brandpostnätet. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL2014-126.

Övrigt

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

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Den befintliga höga lamellbyggnaden på Albygård 3 har utrymning via Tr2 trapphus och behöver inte stegutrymning. Tr2 trapphusen och källarens trappor kommer behöva mynna på ett tillåtet sätt på gatan i samband med tillbyggnad på lågdelen.

Det nya punkthuset kommer att utformas med Tr2 trapphus. Det nya lägre gårdshuset har möjlighet till utrymning via bärbar stege alternativt stegbil. Gångvägen/ marken anpassas så att det är maximalt 50 meter att bära stegen från uppställningsplatsen till balkongerna längst bort på baksidan på byggnaden. Uppställningen av stegbil behöver kunna ske på gatan framför gårdshuset enligt situationsplan.

De nya byggnaderna byggs inom ett befintligt område. Den befintliga byggnaden på Albygård 3 har entréer som ligger lika långt bort från brandpost som det nya punkthusets entré. Möjligheten till brandvattenförsörjning förändras eller försämras inte i och med det här projektet.

Ställs släckbilen 50 meter från entrén till det från brandposten sett bortre huset så blir avståndet till brandposten 80 meter. Uppställningsplatsen närmare Ankedammsgatan är också naturlig för att inte riskera att en eventuell brand kan blockera eller skära av släckbilen på återvändsgränden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljöövervakningsenheten anser att:

- I syfte att bevara den ekologiska spridningsvägen genom kvarteret ska åtgärdsplanen för naturmiljön omfatta ersättningsträd för såväl träd som fälls på gården som alléträd, samt att träd och buskar som främjar spridningsvägen planteras, därav minst en ek, helst flera.
- Från ekologisk spridningssynpunkt ska undersökas om öppningen mot norr, mellan den nya byggnaden och befintlig byggnad mot väster, kan ökas med några meter.
- För renande fördröjning av 20 mm dagvatten ska ytliga lösningar väljas hellre än underjordiska avsättningsmagasin.
- Vid ombyggnad av kvarteret och anslutande gator är det angeläget att fördröjande rening anläggs för dagvatten från anslutande bilvägar och bilparkeringsytor även utanför detaljplanens avgränsning.
- Projektet ska i enlighet med ”På väg mot ett hållbart Solna” förlägga så stor andel av sovrummen som möjligt mot en ljuddämpad sida.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

En konsekvensbedömning har tagits fram (Albygård konsekvensbedömning 2022-09-12) som innehåller förslag till förstärkningsåtgärder. De träd som riskerar att påverkas eller tas bort i samband med byggnationen är i huvudsak den lönnallé som ligger längst med Huvudstavägen. Denna ska återplanteras med minst lika många träd strax öster om befintlig allé. Detta kan potentiellt skapa goda förutsättningar för de arter vars habitat går förlorade i samband med avverkningsplaneringen av de nuvarande träden. Enligt återplanteringsplanen är en Lindallé mest lämpad att ersätta befintlig allé, dels för att det skulle kunna gynna flera ädellövslevande insekter, dels för att det inte bryter stadsbilden då området omkring Albygård innehåller flera populationer av ädellövträd. Träden bör ha en stamdiameter på minst 30–35 cm.

Utöver lönnallén är det fem träd som påverkas av planerad bebyggelse. Inom planområdet ska nya träd planteras som ersättning för de träd som tas ned. De träd som bör ersättas är de som uppnår värdeklass 3 – värdefulla träd. Dessa bör förslagsvis planteras mellan de nya husen där jordmänen är tjockare än i övriga delar av området. Förslagsvis planteras lika många nya träd som tas ned, för att kompensera för förlusten av habitat i området. Trädslaget bör vara skogslönn och skogsek med en stamdiameter om 30–35 cm, för att på så sätt upprätthålla ädellövsambanden inom området. Om det visar sig svårt att ersätta fällda träd kan dessa kompenseras med faunadepåer (se ovan).

Alternativa placeringar av byggnaderna har undersökts i syfte att bredda den nordöstliga korridoren, för att på så sätt gynna de insekter som nyttjar passagen. Ekologigruppen menar att en sådan förändring inte skulle påverka spridningssambanden nämnvärt, varken på en lokal nivå eller regional nivå. Området idag tillåter att insekter kan passera mellan husen och en liten förändring i byggplanen skulle ge en relativt liten förbättring. För att öka möjligheten för spridningen av ädellövslevande insekter finns andra sätt att gynna individerna, så som utplacering av död ved, plantering av ädellövträd eller att undanta området från exploatering.

Ekologigruppens konsekvensbedömning av påverkan på spridningssamband inom detaljplan Albygård är att de planerade ingreppen innebär små negativa konsekvenser på spridningssambanden, eftersom flertalet träd på innergården kommer vara kvar där det utpekade spridningssambandet går.

Dagvatten från gårds-, tak-, parkerings- och infartsyta fördröjs i skelettjordar, regnbäddar eller avsättningsmagasin. Underjordiska avsättningsmagasin föreslås där det är platsbrist på markytan. Två av de nya taken ska anläggas som gröna tak vilket kan anses som LOD-åtgärd då dessa innebär en lägre avrinning. Det sin tur resulterar i mindre volym vid dimensionering för 20 mm nederbörd.

I förslaget planeras även rening av dagvatten från befintlig parkeringsyta i öster och i sydväst och Huvudstagatan enligt Solna stads åtgärdsnivå.

Övriga synpunkter noteras.

Solna Vatten

Solna Vatten anser att:

Ny bebyggelse kommer anslutas till befintligt ledningsnät för VA i Ankdammsgatan. Inga nya huvudledningar kommer dras fram. Förbindelsepunkter kommer inte upprättas i GC-väg i södra detaljplaneområdet.

Inom detaljplanen finns en brandpost som kan behöva flyttas till nytt läge.

Träd samt anläggningar för omhändertagande av dagvatten (tex skelettjordar, växtbäddar och avsättningsmagasin) får inte placeras över VA-ledningar eller så att åtkomsten till VA-ledningarna begränsas. De får heller inte riskera att orsaka någon skada på VA-ledningarna. Inte heller cykelställ, fasta bänkar, murar mm får placeras så att åtkomsten till Solna Vattens ledningar försvåras. Beläggning på gator och torg måste vara sådan att den är lätt att återställa efter ingrepp.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras.

Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution AB, nedan Vattenfall Eldistribution har inom den aktuella detaljplanen och inom dess närområde, elnätanläggningar bestående av 24 kV markkabel, ljusblå streckad linje i kartan nedan, samt 0,4 kV markkabel, blå streckad linje.

Byggnader som kräver grundläggning får inte placeras närmare än minst 5 meter till 24 kV markkabel.

Den närliggande nätstationen vid Ankdammsgatan har tillräckligt med kapacitet för att mata de nya byggnaderna, utan laddstolpar i garaget.

Byggherren bör så tidigt som möjligt inkomma med förfrågan om nyanslutning så Vattenfall Eldistribution kan starta projekteringen för anslutningen. Då bör byggherren ange storleken på laddstolparna, detta för att vi eventuellt behöver uppgradera stationen för att klara kapaciteten.

Vattenfall Eldistribution vill informera om följande:

· En eventuell flytt/förändringar av befintliga elnätanläggningar utförs av Vattenfall Eldistribution, men bekostas av exploitören.

- Offert på eventuella el-serviser, både byggkraft och permanent servis, beställs via <https://www.vattenfalleldistribution.se/el-hem-till-dig/> eller på telefon: 020–82 10 00.
- Vid eventuella schaktningsarbeten skall kabelutsättning begäras. Detta beställs via Post och telestyrelsens www.ledningskollen.se

När du ska bygga, fälla träd, schakta eller spränga nära våra ledningar så glöm inte att beställa bevakning. Då är vi med på plats under arbetets gång och ser till att inga skador uppstår. Formulär:

<https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/bestallbevakning/>

Flytt av anläggning:

<https://www.vattenfalleldistribution.se/foretag/kundservice/formular/flyttaanlaggning-offert/>

- Vid ny infart till fastigheten skall befintlig markkabel förläggas i rör, bekostas av exploatören. Detta beställs samtidigt som beställning av el-serviser.

- Befintliga elnätanläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

Någon anläggning, tex byggnad, får inte uppföras invid eller över elnätanläggning tillhörande Vattenfall Eldistribution så att gällande säkerhetsavstånd inte hålls.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras.

Transportstyrelsens luftfartsavdelning

Återsänder ärendet eftersom uppgiften att för luftfartens del tillhandahålla underlag för tillämpning av plan- och bygglagen och 3–4 kap. miljöbalken överflyttades från Transportstyrelsen till Trafikverket i samband med att Trafikverket bildades den 1 april 2010.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Synpunkter noteras.

Swedavia

Swedavia anser att:

Plankartan i den beskrivna detaljplanen medger en ”högsta nockhöjd är 58 meter över angivet nollplan”. Swedavia vill påpeka att högsta totalhöjden på platsen är +59 meter över havet innan en vidare flyghinderanalys behöver göras.

Swedavia yrkar på att Solna stad, till granskningsskedet, anger totalhöjden i plankartan istället för nockhöjd. Detta för att innefatta alla eventuella byggnadsdelar som kan komma att bli högre än nockhöjden. Om totalhöjden i den översynen bedöms överstiga +59 meter över havet behöver en hinderanalys beställas av Swedavia, vilket lämpligen görs innan granskningsskedet. Förutom ovan har Swedavia, Bromma Stockholm Airport, inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Plankartan har reviderats, bestämmelse om högsta nockhöjd för aktuell byggnad har ersatts med högsta totalhöjd om 59 meter.

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen har tagit del av modell och textbeskrivning av de planerade bostadshusen i kv. Albygård. Enligt textbeskrivningen finns det parkeringsplatser för en ökad privatbilism, genom den planerade nybyggnationen, redan tillgängliga i befintligt parkeringshus eller genom alternativa möjligheter. Vi anser att de tre planerade huskropparna inte kräver så stora markytor så att den planerade bebyggelsen stör eller att byggnationen känns extra förtätad på den stora

gården som planeras bebyggas. Det rör sig endast om 65 lägenheter. Vi är kritiska till att man avser lägga bilväg inne kring de uppbyggda husen även om det rör sig om temporära transporter. Vi anser att man bör planera för gångvägar som är markant avskilda från trafik kring de tre bostadskropparna för att skydda gångtrafikanterna. Om de nyinflyttade består av barnfamiljer eller äldre människor yrkar vi på att ev. risker som uppstår när tillfällig trafik rör sig i området beaktas och att åtgärder för att eliminera dessa vidtas. Eftersom det är inplanerat ett entrétorg som förbinds med en angoringsgata som kommer att gestaltas som ett shared-space kommer trafik att pågå intermittent, med en varierad intensitet. De risker som kan uppstå i samband med bilar vid och omkring entrétorget måste man ta höjd för i planeringen och förebygga riskerna.

För att öka trivsel och uteliv har man planerat in ett växthus för gemensamma aktiviteter. Det är positivt men signalerar ev. att det är äldre människor som kommer att bosätta sig här, som har tid att ägna sig åt sådana aktiviteter under dagtid året om. Om man betraktar läget för de planerade husen från ett bekvämlighetsperspektiv i relation till kollektiva transporter, affärer för dagligvaror osv. kan det vara komplicerat och arbetskrävande för äldre människor att gå och handla och gå till bussen. För att underlätta för den kategori boende som i något avseende inte kan eller orkar utnyttja kollektiva färdmedel eftersom hållplatserna är placerade långt bort eller på obekvämt avstånd bör SL kunna disponera om rutter så att alla åldrar lätt kan utnyttja bussarna. De planerade bostadshusen är belägna nära livligt trafikerade leder där folk måste ta sig över för att nå de närmaste affärerna. Detta upplevs för många äldre människor som riskfyllt och otryggt. Det kan innebära att de boende i högre grad blir beroende av att använda sin bil även för korta sträckor. Den södra sidan som vetter mot Mäljarbanan och en nygjord gångväg och cykelväg gränsar på nära håll till de båda planerade huskropparna {punkthus} vilket kan medföra olägenheter för de boende genom buller från tågtrafiken. Eftersom Mäljarbanan enligt beslut kommer att vara arbetsplats vid utbyggnad till fyra spår så kommer det att finnas två bullerkällor dels från ordinarie tågtrafik, dels från den pågående byggnationen av breddad Mäljarbana.

Vi yrkar på att man gör en bullermätning innan detaljplanen spikas och samtidigt kalkylerar in tänkta, approximativa bullervärden från arbetsplatsen, det vill säga att bredda Mäljarbanan från två till fyra spår.

Utbyggnaden av Mäljarbanan är inte oproblematiske eftersom delar av planområdet tas i anspråk under byggtiden. Det innebär att träd och naturmiljö kommer att påverkas. Det innebär att de boende i de nya husen i kv. Albygård kommer att påverkas av en förändring av näraliggande naturtyper. Vi yrkar på att man utreder och gör en konsekvensbeskrivning av hur förändringen av naturmiljön i sin helhet p.g.a. den utbyggda Mäljarbanan drabbar de boende i de planerade bostäderna. Detta gäller i synnerhet de två punkthusen som kommer att byggas i södra delen av parken i stark närhet till Mäljarbanans sträckning. Vi yrkar vidare på att de planerade 65 lägenheterna byggs i allmännyttans regi så att alla människor har möjlighet att bosätta sig i kommunen.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Den planerade angoringsgatan inom kvarteret är nödvändig för att uppnå Boverkets krav om tillgänglighet, som anger att tillgänglig angoring till byggnader ska kunna anordnas inom 25 meter från entré. Lokalgatan föreslås utformas som en lågfartsgata. Endast målpunktstrafik (boende, besökande och sop/leveranstrafik) förväntas trafikera gatan. För att säkerställa en trygg gatumiljö för gående är det viktigt att gångbanan i projekteringskedet tydligt avgränsas från körbanan och att utformningen görs på ett sätt så att gående prioriteras.

Strax söder om planområdet planeras för en ny pendeltågsstation i samband med utbyggnaden av Mäljarbanan. Stationen kommer att ha en utgång mot bron på Huvudstagan. Detta kommer bidra till en stärkt tillgänglighet till kollektivtrafik i området.

En bullerutredning för området är gjord, denna visar att ekvivalenta ljudnivåer vid de nya bostadshusen och dess utemiljöer uppfyller riktlinjerna för trafikbuller vid bostadsbyggnader. Med de beräknade ljudnivåerna finns goda möjligheter att uppfylla krav vid utformning av fasad och fönster. De beräknade ekvivalenta nivåerna är i stora drag lika för nuläget och det framtida scenariot, 2040, då Mälardalens järnväg har byggts ut till fyra spår. Trots ökade trafikmängder på Mälardalens järnväg resulterar det inte i ökade bullernivåer, tack vare tystare tåg och att bullerskydd planeras längs med spåret.

De planerade byggnaderna har en liten, men ändå positiv inverkan (sänker ljudnivån) på ljudnivå vid befintliga bostäder. Riktlinjerna för trafikbuller vid de nya bostadshusen uppnås även utan den bullerskärm som planeras norr om spåren, när det är utbyggt till fyra spår.

De uppmätta maximala ljudnivåerna ställer höga krav på fasad och fönster med avseende på ljudisolering. De beräknade maximala och ekvivalenta nivåerna förutsätter att inga växlar placeras så pass nära de planerade byggnaderna att de bidrar till en ökad ljudnivå. Växlar planeras ca 100 m öster om planområdet vilket är tillräckligt långt bort för att inte bidra till en ökad ljudnivå. För att säkerställa att miljö- och hållbarhetskrav efterlevs i genomförandet tas ett miljöprogram fram i samband med detaljplanen.

Vid byggnation förekommer störningar i form av buller. Dessa störningar är temporära och övergående. I samband med detaljplanens genomförande tas kontrollprogram och åtgärdsprogram för buller under byggtiden fram för att minimera störningar för befintliga bostäder. Riktvärden i Naturvårdsverkets allmänna råd om byggbuller gäller. Byggherren ansvarar för att ha dialog med närliggande verksamheter som kan störas i form av buller från bygglats och transporter, dammbildning m.m

En konsekvensbedömning för naturmiljön finns framtagen (Albygård konsekvensbedömning (2022-09-12)). Denna visar att de övergripande negativa konsekvenserna för upprätthållandet av ekologiska funktioner inom detaljplaneområdet bedöms vara små, men att särskild hänsyn behöver tas till ekologiska kvalitéer med tanke på de spridnings samband som finns inom kvarteret. Utredningar kring hur naturmiljön påverkas av utbyggnaden av spåren hanteras i projektet för Mälardalens järnväg.

Det finns generellt sett en stor efterfrågan på bostäder i Solna, och staden planerar för att årligen bygga i genomsnitt 800 nya lägenheter/ bostäder för att möta den stora efterfrågan. För att nå detta mål behövs en mångfald av bostäder avseende såväl boendeform som upplåtelseform. Det finns ett behov av att bygga nya hyresrätter i olika former. Aktuell fastighet ägs av en privat aktör, och projektet stämmer väl överens med stadens linje att förtäta med bostäder och service för att få en levande stad.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Luftfartsverket
- Stockholm exergi
- Tekniska nämnden
- Svenska kraftnät

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Polismyndigheten Region Stockholm
- Ellevio
- Norrenergi
- Norrvatten
- Telia Sonera Skanova
- Stockholm gas

- Stokab
- Telenor
- FTI AB, förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Rådet för funktionshinderfrågor (RFF)
- Barn- och förskolenämnden
- Kommunstyrelsen
- Kultur- och fritidsnämnden
- Omvårdnadsnämnden
- Skolnämnden
- Socialnämnden
- Fullmäktigegrupperna: m, s, l, v, mp, kd, c, sd
- Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg
- Försvarmakten

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

A.L

Boende anser att:

Det här är katastrofdåligt för oss som bor på lägre våningar mitt i huset på Ankdammsgatan 5. Ett högre hus mitt emot balkongen stjälar både eftermiddagssol och all utsikt. Hänsynslöst! Och den oas som "berget" är blir helt förstörd. Det är ett område som används dagligen av många omkringboende och är en värdefull och fin plats som är oss till stor glädje. Tänk om! Ta en liten bit av ex. vis Huvudstafältet eller Skytteholmsparken istället.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

En dagsljusutredning är framtagen i samband med detaljplanearbetet, för utsatta delar av fasaden har mer detaljerade dagsljusberäkningar utförts för enskilda rum. Bedömningen är att befintlig byggnad har möjlighet att uppfylla myndighetskrav gällande dagsljus. En sol- och skuggstudie (Lindberg Stenberg Arkitekter, 2022-09-26) är också framtagen för att utreda hur den nya bebyggelsen påverkar de befintliga bostäderna avseende solljus och skugga. Sol- och skuggstudien visar att de nya byggnaderna har liten påverkan på de befintliga byggnaderna inom fastigheterna Albygård 1 och 2. Den befintliga byggnaden inom Albygård 3 påverkas främst på eftermiddagen då de nya byggnaderna skuggar den befintliga byggnadens västra fasad.

Stadens plan är att på sikt omvandla Huvudstagan till en stadsgata, och strax söder om planområdet planeras för en ny pendeltågsstation med uppgång mot Huvudstagan. Att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak förtäta i kollektivtrafikenära lägen är fördelaktigt, bland annat med avseende på minskad negativ klimatpåverkan samt hushållningen med naturresurser. Bedömningen är att aktuellt projekt stämmer väl överens med översiktsplanen och stadens linje att förtäta med bostäder och service för att få en levande stad.

Placeringen av nytillkommande byggnader är nog utredd för att bevara så stor del av innergården som möjligt. I gestaltungsprogrammet presenteras ett förslag till omgestaltning av innergården som bland annat inkluderar nya umgängesytor, växthus och lekplats. I och med tillkommande bebyggelse kommer innergården att minska ytmässigt, och ambitionen är därför att kvaliteten på gårdsmiljön istället ska öka.

Konsekvenserna av planerad bebyggelse och påverkan på ekologiska värden har utretts noga. De övergripande negativa konsekvenserna bedöms vara små, men det är viktigt att särskild hänsyn tas till ekologiska kvalitéer vid utbyggnad av området.

M.B

Boende anser att:

Hur blir det med djurlivet? På området finns fåglar, harar och räv. Det ger inte utrymme för djuren om det byggs nya hus på ytan de huserar på. Borde inte det ingå i ”miljöpåverkan”?

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Konsekvenserna av planerad bebyggelse och påverkan på ekologiska värden har utretts noga. De övergripande negativa konsekvenserna bedöms vara små, men det är viktigt att särskild hänsyn tas till ekologiska kvalitéer vid fortsatt utbyggnad av området.

H.F

Boende anser att:

Urusel planering. För mycket av den gemensamma gårdsmarken tas i anspråk och inget tillförs till de befintliga husen. Ett skivhus längs järnvägen som täpper till gården mot järnvägen vore avsevärt mycket bättre och skulle ge befintliga hus välkommen ljudavskärmning mot järnvägen. (Nybygget kan ha bättre ljudisolering mot järnvägen och lugn sida in mot gården.)

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Tillkommande byggnader har till stor del gestaltats med hänsyn till befintlig bebyggelse och kulturmiljön. Föreslagen utformning och placering har gjorts i syfte att siktlinjer och gårdsmiljön bevaras i så stor utsträckning som möjligt, och att befintligt skivhus fortsatt kommer att vara dominerande genom dess böga och långsträckta fasad. Den nya bostadsbebyggelsen har också gestaltats i syfte att anpassa volymerna till topografin. Den föreslagna placeringen bedöms vara den som är mest fördelaktig ur antikvarisk synpunkt jämfört med andra studerade alternativa placeringar på gården. Läget på föreslagna byggnader är också fördelaktigt när det gäller påverkan på befintliga byggnader rörande dagsljus och skuggning.

I projektet för MälARBanan planeras en bullerskärm längs med spåren, som ett led i att ytterligare förbättra ljudmiljön på innergården. En bullerutredning för området är gjord, denna visar att riktlinjer för trafikbuller vid de två nya bostadshusen uppfylls, även utan planerad bullerskärm. För att säkerställa att miljö- och hållbarhetskrav efterlevs i genomförandet tas ett miljöprogram fram i samband med detaljplanen.

J.L

Boende anser att:

Jag vill protestera mot att det byggs nya bostäder i parken utanför Ankdammsgatan 5. Det är för nära vårt hus. Vi kommer att leva som packade sillar med insyn ifrån grannar. Bygg bredvid polisen och Solna Tingsrätt istället. Där finns det gott om plats utan risk att man glor in till varandra.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Placeringen av nytillkommande byggnader är noga utredd för att bevara så stor del av innergården som möjligt. En viss insyn kommer att bli aktuell mellan den nya lamellen och befintligt hus. Avståndet är dock motsvarande en vanlig stadsgata (14 meter) och får därmed anses vara ett acceptabelt avstånd mellan byggnader i en stadsmiljö.

Stadens plan är att på sikt omvandla Huvudstagatan till en stadsgata, och strax söder om planområdet planeras för en ny pendeltågsstation med uppgång mot Huvudstagatan. Att bygga vidare på befintliga strukturer och i huvudsak förtäta i kollektivtrafiknära lägen är fördelaktigt, bland annat med avseende på minskad negativ klimatpåverkan samt hushållningen med naturresurser. Bedömningen är att aktuellt projekt stämmer väl överens med översiktsplanen och stadens linje att förtäta med bostäder och service för att få en levande stad.

E.J

Boende anser att:

Det är viktigt att det görs en ordentlig barnkonsekvensanalys med hänsyn tagit till de olika trafikslagen runt omkring husen och där det planeras för väl tilltagna lektytor i parken mellan husen och bra lekplats med passande lekredskap för olika åldrar.

I markplan bör det avgränsas med olika former av hinder likt dem som finns nu framför Ankdammsgatan 5 när man byter plats på portarna. T.ex. behövs stora planteringslådor, så att bilar inte kan köra hela vägen fram till portarna så att barn, äldre mm har en säker gångpassage framför och in till sina portar.

I detaljplanen är enbart ett växthus inritat nu. Där bör även lekplats med gungor, sandlåda och en klätterställning för barn i åldrarna ca 7–12 år ritas in och sedan verkställas. Att behålla så mycket grönska och öppna ytor av den vackra gården som möjligt är viktigt. Ett växthus kan absolut vara ett positivt inslag för gemenskapen, men den ytan får inte tas från barnens lekplats. När PP Pension/Einar Mattsson för något år sedan tog bort klätterställningen med hänvisning till att det var något fel med fallhöjd eller underlag ur säkerhetssynpunkt och satte dit två gungredskap i låg höjd för mindre barn försvann en uppskattad och använd klätterställning för barn från ca 5 år och uppåt. Denna har tyvärr inte ersatts med något för den åldersgruppen. När nybyggnation görs för ännu fler barnfamiljer än idag är måste man se till att sandlåda, gungor och något mer utmanande lekredskap finns.

En fast grillplats samt papperskorg skulle vore också trevligt att ha i parken. Parken används mycket idag, av såväl barnfamiljer som andra boende och även några daghem. Tyvärr används den även som rastplats för hundar, så skyltar som ber folk att inte göra det vore också uppskattat. Att PP Pension och Solna stad gjort en överenskommelse om att bygga hyresrätter, och att minst 25 % av dessa ska vara 4 rum och kök eller större, är mycket bra och välkommet!

I grund och botten är det oförsvarligt att ta bort 18 hyreslägenheter på Ankdammsgatan 5. Tillskottet på 65

lägenheter är då i praktiken bara 52. Men 52 hyresrätter i Solna välkomnas, och ska det ske på bekostad av de som nu bor på plan 1 på Ankdammsgatan 5 ska det ske så att gemensamma ytorna där förbättras avsevärt, utan att det blir en fråga om standardhöjning som höjer hyrorna. Vi som bor på Ankdammsgatan 5 lever med mögellukt i källaren, överfulla cykelförråd i källarplan och har länge levt utan grovsoprum då det togs bort för några år sedan. Det sker regelbundna stölder av cyklarna utomhus i markplan, och det saknas förvaring för barnvagnar och rullatorer där det är tillgängligt för dem som skulle behöva det.

Vid ombyggnationen som påverkar Ankdammsgatan 5 bör det därför i markplan finnas en miljöstuga för källsortering samt grovsoprum. I markplan inomhus bör ytan som nu upptas av Apart Direct, vars hyresavtal rimligen upphör när nybyggnationen och renovering sker, innehålla väl tilltagna cykelförråd (runt dubbelt så stor yta som idag) samt särskilda barnvagns- och rullatorrum som obehöriga inte kan komma in i. Även tvättstuga bör finnas där samt gärna en gemensamhetslokal som kan användas av boende som vill skapa saker tillsammans och bokas för barnkalas och liknande.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Placeringen av nytillkommande byggnader är noga utredd för att bevara så stor del av innergården som möjligt. I gestaltungsprogrammet som har tagits fram i samband med detaljplanearbetet har barnperspektivet tagits i

beaktning, där presenteras ett förslag till omgestaltning av innergården som bland annat inkluderar nya umgängesytor, växthus och lekplats. En viss insyn kommer att bli aktuell mellan den nya lamellen och befintligt hus. Ytterligare frågor rörande gestaltning av innergården samt renovering av befintlig byggnad på fastigheten Albygård 3 ställs direkt till fastighetsägaren.

Övriga

Anonym

Boende anser att:

Passa gärna på att snygga till fasaden på huset så det inte ser ut som att Sovjet byggde huset.

Miljö och byggnadsförvaltningens kommentar:

Parallellt med projektet planerar fastighetsägaren också för renovering av den befintliga byggnaden längs med Huvudstagan. Det ingår dock inte i detta detaljplaneprojekt, frågor och synpunkter gällande renoveringen ställs direkt till fastighetsägaren.

4. Samrådsmöte

Ett digitalt samrådsmöte hölls för allmänheten den 26 januari 2022. Under mötet närvarade ca 16 personer. De frågor och synpunkter som framfördes handlade framför allt om framtida parkeringsmöjligheter för bil och cykel samt utformning av innergården och lekmiljöer. Det ställdes även frågor kring påverkan på boendemiljön under samt efter byggtid med avseende på bland annat buller. Frågor kom även upp relaterade till fastighetsägarens ROT-projekt som pågår parallellt med detaljplaneprojektet.

5. Förändringar efter samrådet

På plankartan har följande förändringar gjorts:

- Utökad marklovsplikt och skydd för två träd (pilar) i norra delen av området
- En torgyta ca 130 m² har lagts till i sydöstra delen av planområdet, samt parkering under mark.
- Bestämmelsen om högsta nockhöjd 58 meter, h₂, har ersatts med en högsta totalhöjd om 59 meter.
- Bestämmelsen om högsta totalhöjd 29 meter, h₆ har ersatts med en högsta nockhöjd om 29 meter i kombination med en bestämmelse om lanterniner.
- Planområdet har utökats med ca 1,5 meter norrut i sydvästra delen av planområdet på för att inrymma g/c-väg.
- Gränsen som reglerar utfartsförbud har ersatts med egenskapsbestämmelsen j₁ – Utfart för fordonstrafik för endast anläggas mot Ankdammsgatan.
- Bestämmelse om maximal stomljuds nivå är tillagd i plankartan.
- Bestämmelse om enhetliga inglasade balkonger är tillagd.
- Revidering av bestämmelse om brandklassning för fönster.

I planbeskrivningen har följande ändringar/tillägg gjorts:

- Begreppet ”tomt” har ersatts av ”fastighet”.
- Skrivelse som förtydligar konsekvenserna av planläggningen gentemot befintliga detaljplaner och fastighetsindelingsbestämmelser.

- Text som beskriver torgbildningen i det sydöstra hörnet av planområdet.
- Beskrivning av barnperspektivet kopplat till utformningen av innergården.
- Text kring kompensationsåtgärder för nedtagna träd, samt komplettering av gröna tak som kompensationsåtgärd.
- Beskrivning av sökt biotopskyddsdispens.
- Text om säkring av bergslänter mot bergutfall.
- Skrivelser om riktvärden för KM och resonemang kring exponeringsvägar.
- Uppdatering av texten kring recipient för dagvatten samt förtydligande angående omhändertagande av dagvatten.
- Kompletterande text om bullernivåer för lokalbyggnaden mot Huvudstagatan.
- Skrivelse om bestämmelse som reglerar maximal stömljudsnivå i plankartan.
- Uppdatering av texten om parkering enligt Solnas nya parkeringsnorm.
- Komplettering av genomförandebeskrivningen enligt Lantmäteriets yttrande.
- Bilder och kartor har uppdaterats enligt uppdaterade utredningar.

6. Synpunkter som inte tillgodosetts

- Att inte bebygga aktuell fastighet.

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Miranda Boëthius
Planarkitekt