



**STADSBYGGNADSKONTORET**  
 PLANAVDELNINGEN  
 Linda Scherdin  
 Tfn 08-508 27 322

SAMRÅDSREDOGÖRELSE  
 DNR 2012-01544  
 SID 1 (10)  
 2014-05-21

## Samrådsredogörelse Detaljplan för del av Vasastaden 1:45 (kv Princeton) i stadsdelen Vasastaden (Hagastaden), Dp 2012-01544

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund .....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag .....	2
Hur samrådet bedrivits .....	2
<b>Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande.....</b>	<b>2</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund.....	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	4
Övriga remissinstanser .....	7
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>9</b>
Föreslagna förändringar.....	10

### Sammanfattning

Planen syftar till att justera kommungränsen mellan Stockholm och Solna och möjliggöra uppförandet av ett kontorshus inrymmande Life Science center inom Hagastaden. Planförslaget sändes ut på samråd 2014-01-14- 2014-02-25. Under samrådet har 15 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför vissa synpunkter i sak. Länsstyrelsen efterfrågar förtydligande kring påverkan från helikoptertrafik och transporter av farligt gods till Nya Karolinska Solna (NKS). Trafikkontoret önskar en sänkning av redovisat parkeringstal. Skönhetsrådet framför kritik till att planförslaget frångår Hagastadens gatustruktur genom att Emmy Rappes och Betty Pettersens gata byggs igen.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer ett antal förtydliganden göras i planbeskrivning, bl.a. kring helikoptertrafiken och transporter av farligt gods till NKS. Gestaltningen har bearbetats till granskning och utgår från artikulerade boxar och indragna partier vilket delar upp de långa horisontella linjerna och bidrar till att volymen upplevs mer varierad och uppdelad. Kontorets sammanfattande bedömning är att de



inkomna synpunkterna kan hanteras och att planen kan ställas ut för granskning.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att justera kommungränsen mellan Stockholm och Solna så att den följer den planerade kvartersstrukturen. Planen syftar även till att möjliggöra uppförande av ett Life Science center där näringsliv, vård och forskning grupperas och ges möjlighet att samverka. Till plansamrådet redovisades två alternativa gestaltungsförslag, Band och Box, vilka båda inryms i planförslaget.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2014-01-14 - 2014-02-25. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset i samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annonser om samråd publicerades i lokaltidningen Mitt i Vasastan tisdag den 14 januari 2014. Särskilt samrådsmöte hölls inte.

## Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer utifrån nu kända förutsättningar att det inte finns skäl att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap. 11 § PBL under förutsättning att nedanstående synpunkter beaktas.

#### *Farligt gods*

En planbestämmelse (T) har införts på plankartan för den av planområdet som ligger över Norra Länken-tunneln, där risker förknippade med olyckor med farligt gods regleras. Planbestämmelsen behöver ändras så att meningen ”Tunnel ska ge ett skydd mot explosion motsvarande 2 ton trotyl” i stället får lydelsen ”Byggnader ska tåla uppkomna vibrationer vid explosion i tunnel av motsvarande 2 ton trotyl”.

Det bör förtydligas vilka vägar i området som kommer att användas för transporter av farligt gods till Nya Karolinska Solna, och till andra byggnader i



närområdet. Om farligt gods kommer att passera planområdet bör detta redovisas och eventuellt utredas vidare.

#### *Helikoptertrafik*

Strax nordväst om och mindre än 100 meter från planområdet finns en planerad landningsplats för helikopter på tak. Karolinska Universitetssjukhuset söker nu frivilligt tillstånd för helikopterverksamheten som är klassificerad som farlig verksamhet. I ansökan ingår helikopterplattan på taket avsedd för två helikoptrar, en s.k. dubbelplatta, och även befintlig helikopterplatta längre österut på Karolinskas område. Antalet flygrörelser har ökat stadigt de senaste åren och kommer enligt ansökan troligen att öka än mer framöver till följd av befolkningstillväxt och Karolinskas specialisering mot traumasjukvård. År 2010 genomfördes 2 352 flygrörelser och den planerade flygverksamheten planeras till högst 4 500 flygrörelser per år. I genomsnitt motsvarar det cirka 12 flygrörelser per dygn varav cirka 2-3 beräknas nattetid.

Eventuella risker förknippade med den utökade helikopterverksamheten och planförslagets justerade byggnadsvolymer behöver framgå och beskrivas i riskutredning och planbeskrivning. Bland annat bör föreslagna byggnaders läge och höjdläge framgå i förhållande till den nya helikopterplattan, eventuellt nya inflygningsvägar, hur planområdet kan påverkas av en olycka och eventuella behov av skyddsåtgärder. Inför projekteringen av helikopterplattan och dess prövning har det tagits fram ett flertal riskanalyser som kan vara lämpliga att utgå från.

#### *Geotekniska förhållanden*

Det bör förtydligas i planbeskrivningen om de geotekniska förutsättningarnas medför krav på stabiliseringsåtgärder. Länsstyrelsen anser att den geotekniska stabiliteten behöver utredas inom planprocessen och inte hanteras först vid bygglovsskedet. Planbeskrivningen kan även med fördel redovisa rekommendationerna från PM Geoteknik 2013.

#### **Stadsbyggnadskontoret ställningstagande**

*Planbestämmelse T och skydd för byggnader ovan väg- och järnvägstunnel kommer att ändras i enlighet med länsstyrelsens yttrande. Förtydligande kring vilka vägar som används för transporter av farligt gods till NKS kommer göras i planbeskrivningen. Ett förtydligande kommer även göras avseende de geotekniska förutsättningarna i planbeskrivningen.*

*Planförslaget ändrar inte höjdförutsättningarna från gällande detaljplan, dvs högsta totalhöjd är samma som tidigare, dock utökas användningen att inrymma vårdverksamhet. Planområdet ligger utanför inflygningskorridorerna för helikoptertrafiken till NKS och ca 100 meter från den närmsta helikopterplattan. Risksituationen har utretts tidigare inom ramen för ny detaljplan för NKS (MKB för detaljplan) och inför inrättandet av ny helikopterflygplats (NKS Riskanalys helikopterplatta) och bedömts som acceptabel. NKS inrymmer betydligt mer känslig verksamhet och ligger placerat avsevärt närmare de planerade helikopterplattorna och delvis inom*



*inflygningskorridorerna. Kontorets bedömning är att risknivån för det nya kvarteret är acceptabel utifrån tidigare framtagna riskutredningar.*

*Om antalet flygrörelser utökas kommer en förändrad risksituation hanteras inom ramen för den processen (som just nu är under utredning). Det finns inget nytt framtaget material kring eventuella risker att ta hänsyn till då det i dagsläget är under utredning. Eftersom den aktuella detaljplanen är under framtagande nu är det nu gällande förutsättningar som det tas hänsyn till. Planbeskrivningen kommer att kompletteras med information om detta.*

#### Trafikförvaltningen (SLL)

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på förslaget.

#### Storstockholms Brandförvar

SSBF hänvisar till sitt tidigare yttrande från 2012 (underlag för behovsbedömning) där de konstaterar att om inte planförslaget innebär en betydande ökning av antalet människor i området som inte SSBF något behov att ytterligare riskhantering. Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inte några anmärkningar på planerad etablering ur ett räddningsinsatsperspektiv med avseende på byggnadens geografiska placering eller verksamhetens art.

#### Trafikverket

Trafikverket yttrar sig som väghållare för riksintresset E4/E20 Norra Länken. Trafikverket har inte synpunkter på planförslaget.

#### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

##### Stadsdelsnämnden

Beslutar i enlighet med stadsdelsförvaltningen tjänsteutlåtande. Förvaltningen är positiv till planförslaget och anser i likhet med stadsbyggnadskontoret att det är positivt att de båda kommunerna bebyggelsemässigt växer ihop och skapar ett sammanhållet stadslandskap mellan Nya Karolinska Solna och de framtida bostadskvarteren söder om planområdet.

##### Trafikkontoret

Trafikkontoret har medverkat i arbetet med framtagandet av remisshandling, dock lämnas några kommentarer enligt följande.

##### Angöring

Om kvarteret främst kommer innehålla vård krävs ett antal angöringsplatser på gata. Detta måste finnas med i planeringen då gaturummet är begränsat. Längs entréer mot Eugeniavägen måste utrymme för angöring samordnas med Solna stad.

##### Bilparkering

Stockholm stad håller på att se över vilka krav som kommer att ställas på p-tal och en parkeringsstrategi för Hagastaden är under framtagande. I och med att beslut fattas om utbyggnad av tunnelbana till Hagastaden så anser



Trafikkontoret att p-talet på kv. Princeton bör ligga på max 5 p-platser/1000 kvm kontor. Detta kan komma att justeras under arbetets gång.

#### *Cykelparkering*

Det är ett stort antal cykelparkeringsplatser som skall anordnas i och runt kv. Princeton. Cykelparkeringsplatser ska i första hand anordnas på kvartersmark. Vid entréer kan cykelparkering för besökare behöva anordnas på gatemark. Det är av största vikt att detta finns med i planeringen, då gaturummets bredd är väldigt begränsad runt kvarteret och detta kan bli en konflikt om plats med angöring av bilar. Cykelparkeringar vid entréer mot Eugeniavägen måste samordnas med Solna stad.

#### *Park*

Då planen omfattar en liten bit parkmark bör det stå om stadsdelsförvaltningens ansvar under huvudmannskap i planbeskrivningen.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*

*Det planerade parkeringsgaraget utgör ett gemensamt garage för de två blivande fastigheterna kv. Princeton (i Stockholm) och kv. Patienten (i Solna). Anläggningen kommer utgöra en gemensamhetsanläggning och parkeringstalet har därför utretts gemensamt mellan kommunerna. Med stöd av trafikkontorets yttrande om ett sänkt p-tal, från 7/1000 BTA för kontor till 5/1000 BTA för kontor avses p-talet att sänkas för Stockholms del. Planbeskrivningen kommer att revideras i detta avseende.*

*Då det planerade kvarteret ligger i kommungränsen med omkringliggande gator i olika kommuner krävs en samplanering mellan kommunerna gällande trafikfrågor (angöring, cykelparkering) för att säkerställa bästa funktion för huset.*

#### *Exploateringskontoret*

Exploateringskontoret har deltagit i planarbetet och har därmed inga synpunkter på planförslaget.

#### *Rådet till skydd för Stockholms skönhet*

Skönhetsrådet avstyrker förslag till detaljplan i föreliggande utformning.

Skönhetsrådet är positivt till att låta detaljplanen vara flexibel vad gäller gestaltningen. Rådet är mycket kritisk till att man med planförslaget frångår Hagastadens gatustuktur och de långa siktlinjerna. Med föreliggande kvartersstorlek blir husen längs den norra sidan av Ninni Kronbergs gata stora monoliter som förhindrar flödet av trafik och människor. Enligt rådets uppfattning är det inte tillräckligt att man i kvarteren erbjuder fotgängare att passera via inomhuspassager. Emmy Rappes gata och Betty Pettersens gata bör förlängas till Eugeniavägen. Kvarteret Patienten och Princeton bör bestå av två separata volymer, möjligen med en lättare spångförbindelse dem emellan. För de boende i bostadskvarterens låga nordliga delar torde en sådan lösning även ge bättre boendekvaliteter med större ljusinsläpp i lägenheterna och siktlinjer mot norr. Rådet anser att en planmönster av detta slag skulle bättre



överensstämman med den egentliga identiteten med förslaget, en integrering av NKS-området med den nya stadsbebyggelsen på Stockholms sida.

Ledamot F von Feilitzen lämnar ett eget yttrande om Norrbackainstitutet (som ligger i Solna och utanför detaljplanens gräns).

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Stadsbyggnadskontoret har under planarbetet utrett konsekvenserna av att låta de två gatorna (Emmy Rappes gata och Betty Pettersson gatan) utgå, dvs byggas igen. Bedömningen är att fördelarna med att låta gatorna byggas igen överväger då både mer funktionella kontorskvarter kan skapas och en avskärmning mot trafikbullret från Eugeniavägen kan åstadkommas. Vad gäller solljusförhållande för kommande bostadskvarteren (i söder) innebär de sammanbyggda kvarteren, som ligger i norr, marginell skillnad mot att låta gatan kvarstå. Möjligheten till utblickar mot norr försämrars dock genom sammanbyggnaden.*

*Synpunkter om att de långa siktlinjerna från Norra Stationsgatan mot Eugeniavägen bryts bedöms inte utgöra skäl för att låta gatan kvarstå. I de studier som kontoret gjort vad gäller siktlinjer så kommer skillnaden bli marginell då stora husvolymerna redan är planerade på andra sidan Eugeniavägen vilket avslutar siktlinjerna. Skillnaden blir nu att siktlinjen bryts ett kvarter tidigare.*

*Inför granskning har gestaltningen av kvarteret bearbetats och box-alternativet utgör utgångspunkt. Genom att låta byggnadsdelarna i mitten av kvarteret vara lägre och indragna från gatan skapas bättre solljusförhållande. Detta avses att regleras genom sänkt totalhöjd på denna del. Den nya bebyggelsen bidrar till en succesiv övergång från NKS kraftfulla skala till bostädernas mer varierade skala vilket också bedöms positivt. Möjlighet att passera igenom byggnaderna invändigt dagtid kommer finnas vilket bedöms vara positivt för möjligheten att röra sig igenom kvarteren.*

#### Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Rådet vill att följande synpunkter ska beaktas i den fortsatta plan- och byggprocessen. Parkeringsplatser för personer med funktionsnedsättning ska placeras intill hissar i garagen. Om möjligt bör garagen ha en höjd på 2,8 meter så att också högre stationsvagnar som används av vissa rullstolsburna personer kan parkera där. Utrymningssäkerheten i garaget måste beaktas. Husens sopsug- och fjärrvärmeanläggningar ska vara elektriskt isolerade från elnätet.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Boverkets byggregler (BBR) gäller vid utformning och placering av parkeringsplatser och garage. Detta gäller även avseende utrymningssäkerhet. Krav på utformning av sopsugs- och fjärrvärmeanläggningar hanteras inom separat lagstiftning. BBR ställer krav på att byggnader ska utformas så att risken för personskador till följd av elstötar och elchocker begränsas. I ellagen anges föreskrifter om elektiska anläggningar. I plan- och bygglagen förekommer det inte mer ingående och tillämpningsföreskriften i BBR hänvisas*



*till Elsäkerhetsverket. Eftersom området hanteras inom separat lagstiftning är det inget som följs upp i vår myndighetsutövning utifrån PBL. Inom ramen för detaljplanen kan inte detaljerade krav ställas om elsäkerhet avseende sopsugs- och fjärrvärmeanläggningar. Byggherren har dock ett ansvar att tillse att gällande krav uppfylls.*

#### **Stockholms Stads parkerings AB**

Stockholm Parkering har inga invändningar avseende parkeringsfrågorna som berörs i planen.

#### **Övriga remissinstanser**

##### **Stockholm Vatten AB**

Kvarteret kommer behöva temporär va-anslutning tills ledningarna i området är fullt utbyggda. Temporär lösning bekostas ej av Stockholm vatten.

##### *Vattenförsörjning*

Slutgiltig vattenanslutning kan beredas genom den planerade vattenledningen i Ninni Kronbergs gata. För området planeras en ny högzon, beräknat vattentryck motsvarar nivån +70 m vp över stadens nollplan. Vid normalt anordnande av installation kan det innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivå +50 m vp. Sådan installation bekostas ej av Stockholm vatten. Temporär tryckstegring för att uppnå nivå +70 m vp kan behövas tills områdets ledningar är utbyggda, bekostas ej av Stockholm vatten. Text i planbeskrivningen angående sprinkleranslutning under Tekniska frågor (s 22) är felaktig.

##### *Spillvattenledning*

Slutgiltig anslutning kan ske till den planerade spillvattenledningen i Ninni Kronbergs gata.

##### *Dagvattenledning*

Det är viktigt att man planerar markhöjder och grönytor så att man i första hand kan ta omhand dagvatten inom fastigheten i enlighet med Stockholm stads dagvattenstrategi. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheten innan avledning sker till den planerade dagvattenledningen i Ninni Kronbergs gata.

Stockholm vatten kan komma att tillämpa särtaxa för hela exploateringsområdet Hagastaden, där denna detaljplan ingår.

##### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Synpunkterna framförs till byggherren. Kontoret avser se över texten i planbeskrivningen avseende sprinkleranslutning.*

##### **Fortum Distribution AB**

För att Fortum Distribution AB ska kunna elförsörja planerad nybyggnation som hamnar inom utökad kommungräns, förutsätts att även koncessionsgränsen kan justeras. I övrigt ingen erinran.



**AB Fortum Värme**  
Har ingen erinran.

**TeliaSonera Skanova Access AB**

Skanova har kanalisation som gränsar till den tilltänkta byggnationen och kanalisationen ligger i osäkert läge och tillhör Trafikverket. Generellt så önskar Skanova att så långt möjligt behålla befintliga teleanläggningar i sina nuvarande lägen för att undvika de olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vidare så förutsätter Skanova att de kostnader som uppstår vid en eventuell flytt bekostas av den som initierar flytten. Digital ledningskarta kan beställas via [ledningskollen.se](http://ledningskollen.se).

**Swedavia AB, Bromma Stockholm Airport**

Bromma Stockholm Airport är av riksintresse för luftfarten. Boverket beslutade 1999 att funktionen flygplats utgör riksintresse vilket innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som skall skyddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer. I vår analys bedömer vi förutom hindersbegränsningar och buller, även konsekvenser för eventuell regularitetspåverkan, tillgänglighet, VFR-flygvägar (visuell flygning) samt framtida utvecklingsplaner.

**Buller**

Planområdet är beläget utanför Bromma Stockholm Airports kurva för max 70 dBA 3 ggr/dygn samt FBN (flygbullernivå) 55.

**Flygsäkerhet**

Höjdbegränsningen för det aktuella området utgörs av en sluttande koniska yta och varierar mellan ca 80 till 100 möh (RH70). Förutsatt att höjdbegränsningen enligt ovan underskrids för kv. Princeton har Bromma Stockholm Airport för närvarande inget övrigt att erinra under förutsättning att en lokaliseringsbedömning med tillhörande Flyghinderanalys utförs av LfV för att säkerställa att planen inte har någon påverkan på kommunikations & Navigationsutrustning, in- och utflygningsprocedurer. Flygplatsen vill även ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hindersfrihetskraven vilket ställer kvar på noggrann planering av den framtida produktionen inom området.

**Markering av föremål som genomtränger hinderfri yta.**

Ett fast föremål som genomtränger den horisontella ytan ska betraktas som ett hinder och därmed förses med hinderljus i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:94.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Planförslagets höjdbegränsning påverkar inte inflygningen genom att högsta angivna höjd är angett till +71.5 i RH00 (vilket motsvarar +71 i RH70).*





*Den 1 september 2010 trädde en ny luftfartslag och luftfartsförordning i kraft i Sverige. I luftfartslagen fastslås att en flyghinderanmälan ska göras för byggnader och anläggningar som kan tänkas utgöra fara för flygsäkerheten. En flyghinderanmälan ska skickas in minst 4 veckor i förväg om den planerade byggnaden eller anläggningens sammanlagda höjd överstiger 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. En flyghinderanmälan får inte skickas in innan slutposition är definitivt fastställd. Lämpligen görs detta i samma skede som bygganmälan till kommunen. Informationen framförs till byggherren.*

## **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har en intressekonflikt mellan att låta gatan mellan de tidigare byggnadskvarteren kvarstå och att låta gatan byggas igen kunnat identifieras. I de tidigare detaljplanerna för Stockholm och Solna reglerades området på olika sätt. I Solna var kvarteren redan sammanbyggda och i Stockholm fanns bestämmelse om en allmän gata samt en möjlighet att utföra en förbindelsegång minst 9 meter ovan gata. Regleringen i respektive kommun omöjliggjorde ett praktiskt genomförande.

Stockholm och Solna har tillsammans utrett konsekvenser av att låta de två gatorna (Emmy Rappes gata och Betty Petterssons gata) dras fram till Eugeniavägen eller byggas igen. Att låta gatorna gå fram till Eugeniavägen skapar sämre förutsättningar för funktionella kontorskvarter vilket tillsammans med fördelarna att skärma mot trafikbuller för bostäderna i söder lett fram till planförslagets utformning. Fördelarna med att låta gatan dras fram till Eugeniavägen bedöms vara ökad möjlighet till utblickar för de kommande bostadshusen samt en något längre siktlinje genom stadsdelen, från Norra Stationsgatan sett. I de studier som kontoret gjort vad gäller siktlinjer så kommer skillnaden bli marginell då stora husvolymen redan är planerade på andra sidan Eugeniavägen vilket avslutar siktlinjerna. Skillnaden blir nu att siktlinjen bryts ett kvarter tidigare.

Den nya bebyggelsen bidrar till en succesiv övergång från NKS kraftfulla skala till bostädernas mer varierade skala vilket också bedöms positivt. Möjlighet att passera igenom byggnaderna invändigt dagtid kommer finnas både längsgående och tvärgående vilket bedöms vara positivt för möjligheten att röra sig igenom kvarteren. Dock är inte detta något som säkerställs i detaljplanen men avsikten är att inomhuspassager ska skapas.

Stadsbyggnadskontoret är precis som stadsdelsnämnden positiva att de båda kommunerna bebyggelsemässigt växer ihop och skapar ett sammanhållet stadslandskap mellan NKS och de framtida bostadskvarteren. I det fortsatta arbetet avser stadsbyggnadskontoret i enlighet med trafikkontoret önskan sänka p-talet till max 5 platser per 1000 kvm kontor.



### Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet samt utifrån kommunernas gemensamma bearbetningar kommer planförslaget att ändras enligt följande:

- Gestaltningen utgår från box-alternativet med artikulerade boxar och indragna partier vilket delar upp de långa horisontella linjerna som i sin tur bidrar till att volymen upplevs mer varierad och uppdelad
- Planbestämmelse om att gestaltningen i huvudsak ska utföras enligt upprättad gestaltningsbilaga
- Högsta totalhöjd för mittendelarna i kvarteren sänks för att säkerställa en variation i höjd
- Användningsbestämmelsen för bottenvåningen ändras för att tydliggöra handelsverksamhet
- Bestämmelse om möjlighet att inrymma hisstoppar ovan högsta totalhöjd införs på plankartan
- Bestämmelsen om (T) och skyddsbestämmelser ändras i enlighet med länsstyrelsens yttrande
- Planområdet utökas till delar av Ninni Kronbergs gata för att möjliggöra en underbyggnad av parkeringsgarage
- Kommungränsens dragning över Gävlegatan justeras enligt gemensam överenskommelse mellan Stockholm och Solna
- Planbeskrivningen kompletteras och förtydligas avseende helikoptertrafik och transporter av farligt gods till NKS.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Martin Schröder  
planchef

Linda Scherdin  
planhandläggare