



Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Järva 4:17, Parkeringshus vid Signalbron, inom stadsdelen Järva, upprättad i oktober 2020

Innehåll

1. Bakgrund
2. Yttranden under samrådet
 - Remissinstanser
 - Sakägare enligt fastighetsförteckningen, boende och övriga
3. Samrådsmöte
4. Förändringar efter samrådet

1. Bakgrund

Solna stad, miljö- och byggnadsförvaltningen har tagit fram ett förslag till detaljplan för del av Järva 4:17, parkeringshus vid Signalbron. Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett runt parkeringshus som placeras innanför rampen som förbinder Kolonnvägen med Signalbron. Parkeringshuset ska i första hand försörja ishallarna, den nya kontors- och simhallsbyggnaden samt Icas huvudkontor. In- och utfart till parkeringshuset är tänkt att ske från Gustav III:s boulevard. Genomgående ska hållbara och miljöanpassade material användas. Detaljplanens genomförande har inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför inte. I Solnas översiktsplan ÖP 2030 antagen i mars 2016, är området utpekade som ett område med blandad stadsbebyggelse.

Byggnadsnämnden beslutade den 14 juni 2018 § 81 att samråda om förslaget. Planförslaget visades under **samrådstiden 20 juni 2018 – 3 september 2018** i entrén till Solna stadshus och på stadsbiblioteket i Solna centrum (Solnarummet).

2. Yttranden under samrådet

Nedan redovisas en sammanfattning av de yttranden som inkom under samrådstiden samt miljö- och byggnadsförvaltningens kommentarer till dessa. Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att det återstår flera frågor för kommunen att utreda vad gäller farligt gods. Det handlar om ytterligare aspekter som behövs tas i beaktande samt komplettering angående skyddsåtgärder.

Kommunen ska komplettera med utredningar avseende geoteknik och koppling till infrastruktur i området och göra en bedömning utifrån dessa om planens påverkan på riksintresset för kommunikation.

Riksintresse

Till planhandlingarna finns inte några utredningar angående planområdets geotekniska förutsättningar som visar hur planens genomförande kan komma att påverka riksintresseanläggningarna. Av Trafikverkets yttrande (2018-09-17) framgår att planens genomförande utgör en eventuell geoteknisk risk mot Ostkustbanan beroende på val av grundläggningsmetod. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera med undersökningar till granskningsskedet och behöver tydligt visa att det är säkerställt att planens genomförande inte riskerar att påtagligt försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen är positiva till att kommunen har för avsikt att följa miljökvalitetsnormerna för Brunnsviken genom de förslag på dagvattenåtgärder som finns i dagvattenutredningen (Golder 2018-05-09). Kommunen kan med fördel dock utförligare beskriva hur de föreslagna åtgärderna, bland annat gröna tak, kommer förverkligas i exploateringsfasen av detaljplanen. Kommunen bör införa planbestämmelse på plankartan för att visa de utpekade ytorna för åtgärderna. Till granskningsskedet anser Länsstyrelsen att kommunen bör tydligare redovisa hur dagvattenåtgärderna kommer att placeras i området.

I dagvattenutredningen verkar växtbäddar placeras under ramper och vägbron, vilket inte är lämpligt. Kommunen kan med fördel redovisa detta resonemang ytterligare.

Farligt gods

Den framtida utbyggnaden av spårområdet kan innebära att det kommer att finnas växlar i framtiden även om det idag saknas, vilket ökar risken för olyckor. Det farliga gods som transporteras har vid olycka ett konsekvensområde på 20 meter upp till 100-tals meter. Ingen detaljerad riskanalys för det aktuella planområdet har gjorts med hänvisning till andra riskanalyser gällande järnvägen.

I planhandlingarna framgår att spridning av giftig gas och rök in i parkeringshuset är möjlig vid olycka med farligt gods på järnväg. Länsstyrelsen anser att även risken för att brännbar gas når byggnaden behöver ses över med hänsyn till de rådande konsekvensavstånden. Vidare anges i planhandlingarna att byggnaden trots möjlig gasinträngning kan göras otät då generellt ett fåtal personer kommer att vistas i byggnaden. Länsstyrelsens uppfattning är dock att antalet människor i byggnaden tidvis kan vara stort vid evenemang i Friends arena och många kan komma att behöva ta sig ut samtidigt ur en 10 våningar hög byggnad som är otät. Evenemang i Friends arena och närliggande sport- och ishallar är inte sällsynta och om en olycka inträffar skulle det kunna få stora konsekvenser. Länsstyrelsen anser att ytterligare skyddsåtgärder, som innebär att människor hinner sätta sig i säkerhet vid en olycka, behöver utredas och eventuellt regleras med planbestämmelser.

Olycka vid ishallar och badhus

Risken avseende olycka vid ishallar och badhus behöver bedömas till nästa skede, då ammoniak, klor och andra skadliga ämnen hanteras.

Förorenade områden

Länsstyrelsen har misstänkta förorenade områden registrerade i EBH-stödet inom planområdet. Den översiktliga miljötekniska markundersökningen av Golder (2018) kan inte visa någon betydande föroreningsituation i området. Länsstyrelsen vill upplysa att detta inte innebär att det är uteslutet att det finns högre halter av föroreningar inom planområdet. Fyllnadsmassor som förekommer i området, är av heterogen karaktär och föroreningsförekomst och – halt kan variera. Länsstyrelsen anser därför att markföroreningsfrågor fortfarande bör beaktas i det fortsatta planarbetet. Halterna är dock under Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning. Länsstyrelsen bedömer att det i nuläget inte föreligger ett behov av kompletterande miljötekniska undersökningar.

Geoteknik

Det är av stor vikt att kommunen säkerställer att exploateringen inte orsakar skador på omgivande infrastruktur. Kommunen behöver genom teknisk utredning klargöra att järnvägsområdet med tillhörande anläggningar inte påverkas under eller till följd av exploateringen. Även eventuell påverkan på rampens och brostödens stabilitet behöver utredas.

Översvämning

I dagvattenutredningen föreslås att marklutningen ska följa Svenskt vattens P105 (2011) för att undvika att vatten blir stående mot byggnad. Skyddsåtgärderna framgår däremot inte av planbeskrivningen eller i plankartan. I garaget planeras även för en elnätstation. Kommunen behöver till granskningskedet säkerställa att byggnaden och viktiga tekniska installationer inte skadas vid skyfall.

Förvaltningens kommentar:

Risk

Det stämmer att även brännbar gas kan tränga in i byggnaden vid en olycka och kan orsaka skada på människor i garaget om gasen antänds. Scenariot har beaktats i de riskanalyser om PM Risk hänvisar till.

Persontätheten kan som Länsstyrelsen skriver under vissa tidpunkter vara hög. Det rör sig dock om en begränsad tid av anläggningens drift. Vid dessa tidpunkter är det generellt mycket folk i området, på torgytor och pendeltågsperronger. Människor som vistas i garaget har kort väg till skyddad utrymningsväg och exponeringstiden för brand eller gas blir kort.

Länsstyrelsen anger i sin riktlinje för riskhänsyn, att parkering kan placeras 30 meter från närmaste spårmittpå järnväg. De avser då all övrig parkering som inte utgör ytparkering, vilken kan placeras närmare än 30 meter. Det har inte identifierats något ökat behov av skyddsavstånd i detta fall. Marken är plan och även om det under vissa tider kan vara mycket folk i området så är människor i garaget till viss del skyddade och kan på kort tid sätta sig i säkerhet i utrymningstrapphusen.

Även om ett stort antal människor eventuellt kan skadas i samband med en olycka med farligt gods är sannolikheten för att olycka ska ske i anslutning till evenemang mycket låg. Människor i garaget har dessutom ett bättre skydd än människor på exempelvis pendeltågsperronger eller torgytor eftersom de i garaget har kort väg till en skyddad utrymningsväg som mynnar mot en trygg sida. Även om garaget är öppet ger det ett visst skydd mot olyckor på järnvägen. Detta i kombination med att re-

kommenderade skyddsavstånd följs innebär att garagets placering och tänkta lösning bör accepteras med hänsyn till studerade risker.

Olycka vid ishallar och badhus

PM Risk skulle kunna kompletteras med hantering av risken avseende olycka vid ishallar och simhall och hur de skadliga ämnena ska hanteras. Bedömningen är dock att händelser med klor och ammoniak får en mycket begränsad påverkan på risknivån inom aktuellt planområde till följd av bland annat:

- *Avståndet till den planerade simhallen är ca 130 meter.*
- *Om klor eller annan rening (salter) kommer att användas i simhallen är okänt.*
- *Hantering av klor i simhallar omfattar aldrig ren klor i gasform, är ofta begränsad samt sker inomhus vilket innebär att ett eventuellt läckage i första hand påverkar människor i byggnaden och inte i omgivningen.*
- *Avståndet till ishallar är ca 110 meter (de ligger dessutom på andra sidan simhallen från planområdet sett).*
- *Hanteringen av ammoniak i ishallarna är begränsad (50 kg5) och sker i ett slutet system. Påfyllning av systemet sker vid högst ett tillfälle per år.*
- *Hanteringen av ammoniak sker inomhus vilket begränsar påverkan mot omgivningen vid ett eventuellt läckage.*
- *Bedömningen i riskanalysen för simhallen konstaterar att påverkan mot simhallen från ishallar (avstånd < 50 meter) utgör ett mycket litet hot mot människor inom det planområdet. Aktuellt planområde ligger ytterligare ca 150 meter från ishallarna, vilket medför en bedömning att ett eventuellt läckage av ammoniak inte kommer att påverka planområdet.*

Den övergripande bedömningen är att varken ishallarna eller den planerade simhallen har någon påverkan på risknivån inom studerat planområde och att närheten till dessa inte medför krav på säkerhetshöjande åtgärder.

Dagvatten

Det har förtydligats i planbeskrivningen att dagvattenåtgärder ska genomföras enligt dagvattenutredningens förslag. Dagvattenutredningen ska även knytas till detaljplanens genomförandeavtal. Höjdsättningen av mark har förändrats för att säkerställa avrinningsvägar vid extrem nederbörd. Att införa planbestämmelser om dagvattenhanteringen som är juridiskt bindande i plankartan bedöms som både svårt och olämpligt. Vidare finns flera olika tekniska lösningar på hur dagvattnet kan hanteras och förvaltningen anser det olämpligt att låsa fast en specifik lösning i plankartan.

Geoteknik

En geoteknisk undersökning har gjorts av Golder 200601. De geotekniska förhållandena inom fastigheten har undersökts och marken utgörs av fyllning på lera och friktionsjord/morän på berg. Schaktbotten kommer att utgöras av fyllning för delen mot Kolonnvägen och fyllning eller lera mot Kolonnrampen. Grundvattnet kommer inte att påverkas vid planerade schakter och inte heller föreligger någon risk för hydraulisk bottenuppträckning.

Riksintresse

Ett genomförandeavtal kommer att tecknas mellan exploatören och Trafikverket inför antagandet av detaljplanen.

Trafikverket

Ostkustbanan som löper längs planområdet, tillsammans med närliggande Hagalunds bangård, är ett riksintresse för järnvägskommunikation. Riksintresset omfattar samtliga delar av anläggningen samt eventuella framtida utbyggnadsbehov. Den aktuella sträckan av Ostkustbanan är en av landets hårdaste trafikerade vilket ställer stora krav på järnvägens möjlighet till kapacitetshöjande åtgärder och upprustning. Planförslaget får ej försvåra eller förhindra framtida utbyggnad av Ostkustbanan från ett 4-spårssystem till ett 6-spårssystem. Solna stad och Trafikverket har ingått ett avtal som syftar till att reglera just en sådan utbyggnad.

Planområdet befinner sig inom det höjdbegränsade området för Bromma flygplats och dess influensområde för flyghinder. Då planförslaget medger bebyggelse över 20m ska planförslaget remitteras till LFV samt till flygplatser av riksintresse inom vars MSA-yta planområdet ligger. I detta fall är dessa Swedavia i Bromma och Arlanda.

Geoteknik

När markarbeten ska utföras nära järnvägsområdet, t.ex. schaktnings-, sprängning- och grundläggningsarbeten samt åtgärder som kan påverka grundvattennivån, är det viktigt att säkerställa att järnvägsanläggningen inte riskerar att påverkas negativt. Trafikverket konstaterar att remissunderlaget, med undantag för dagvattenutredningen där möjligheten till pålning lyfts, saknar närmare uppgifter kring grundläggningsförutsättningarna för den planerade byggnaden. Detaljplanens genomförande utgör en eventuell geoteknisk risk mot Ostkustbanan beroende på val av grundläggningsmetod. Vibrationer från slagning av pålar kan exempelvis leda till sättningar i järnvägsanläggningen. Till granskningsskedet bör Solna stad inkomma med ett kompletterande beslutsunderlag som visar att de föreslagna åtgärderna inte kommer att ha en negativ inverkan på Trafikverkets anläggning. Underlaget, som kommer granskas och säkras i avtal mellan Trafikverket och kommunen, ska inkluderas:

- En geoteknisk utredning för området.
- Arbetsbeskrivning med tidplan. Vad som ska byggas, när och hur det ska genomföras.
- Riskanalys som identifierar risker med den valda grundläggningsmetoden med beaktande av geotekniska förhållanden, inklusive risk för vibrationer och påverkan på grundvattenförhållanden.
- Kontrollplan vid misstanke om risk för rörelser i järnvägsanläggningen.

Risk och farligt gods

Farligt gods tillåts på all järnväg, och därmed även Ostkustbanan. Trafikverket hänvisar till Länsstyrelsen bedömning och riktlinjer gällande hantering av riskfrågor vid planläggning intill transportinfrastruktur där det medges farligt gods.

Förvaltningens kommentar:

Risk och farligt gods. Se svar ovan till Länsstyrelsen.

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten

Miljöövervakningsenheten (MÖ) delar planmyndighetens bedömning att genomförandet av planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Buller

MÖ bedömer att bullerexponeringen inte är en betydande fråga för detaljplanen, i och med att den inte innehåller eller kan tänkas påverka bostäder, förskolor, skolor eller andra platser där människor stadigvarande ska vistas.

Luft

MÖ ser det som troligt att parkeringshuset inte kommer att ge några betydande negativ påverkan på luftkvaliteten i närområdet. Detta i och med att vägen runt parkeringshuset till största delen ligger öppen för utvädring av luftföroreningar, samt att den vägsträcka som får dubbelsidig bebyggelse blir kort (mellan kontorshuset/simhall och parkeringshuset)

Dagvatten

MÖ bedömer att föreslagna dagvattenlösningar för parkeringshuset och dess fastighet är tillfredställande, med grönt tak av tjockare typ (10-50 cm) samt svackdike och växtbäddar i marknivå för ytterligare rening och fördröjning. I stor är även föreslagna dagvatten för allmän platsmark inom detaljplanen tillfredställande. För rening av trafikdagvatten förordar MÖ att biokol blandas in i skelettjord och stenkross i dagvattenlösningarna. Detta för att förbättra reningseffekten och förbättra växtbetingelser för träd och annan vegetation. Vid ett genomförande av dagvattenutredningens föreslagna dagvattenlösningar kan detaljplanen anses bidra till uppnåendet av god vattenstatus i recipienten Brunnsviken. MÖ instämmer i och vill betona att oljeavskiljare inte är en bra reningsmetod för vägdagvatten och att annan mer lämplig typ av rening bör anläggas för dagvatten från Signalbron, i stället för den oljeavskiljare som enligt planhandlingarna måste tas bort. MÖ föredrar lösningar med vegetationsytor och biokol.

MÖ stöder dagvattenutredningens förslag om att skötselplaner ska upprättas för samtliga fördröjnings- och reningsanläggningar, både inom detaljplanen och för anläggningar tillhörande Signalbron.

Invändigt i P-huset förordar MÖ torrsopning tillämpas och att inte koppling till spill- och dagvattenledningsnätet sker (för exempelvis regn- och smältvatten som droppar från parkerade bilar).

Mark

Utredningen av föroreningar i mark bör kompletteras med information om föroreningar i grundvattnet, antingen översiktligt via uppgifter från tidigare provtagning på närliggande fastigheter, eller genom provtagning av grundvattnet inom fastigheten.

Natur

MÖ instämmer i bedömningen att det finns möjlighet att öka den biologiska mångfalden med den planerade åtgärder. Ytan är dock idag inte enbart grusyta, utan har även en del gräsvegetation och annan låg vegetation.

Hållbart byggande

MÖ välkomnar projektets inriktning av miljömässigt hållbar utveckling och ser fram emot att ta del av projektets miljöprogram, vilket exploatören ytterligare ska redovisa sina miljöambitioner och åtagande.

Förvaltningens kommentar: Förvaltningen noterar synpunkterna från miljö- och hälsoskyddsnämnden och tar med det i fortsatt arbete.

Solna vatten

Solna vatten har befintliga ledningar för vatten (300mm), spillvatten (1200 mm) och dagvatten (1200mm) av väsentlig betydelse som ligger i konflikt med planerad bebyggelse. Beträffande spillvattenledningen kan nämnas att den avbördar spillvatten från i princip all bebyggelse inom stadens om ligger söder om planområdet.

Mot bakgrund av ovanstående är det av yttersta vikt att de ledningar som berörs långsiktigt kan driftas och underhållas. Planbeskrivningens skrivning om att ledningstråket ”ska lämnas outgrävt vid grundläggning” avvisas därför bestämt.

Enligt Solna vattens bestämda uppfattning måste ledningspaketet, av exploatörens och på dennes bekostnad, friläggas och kringbyggas av en konstruktion med dimensioner och utformning, som medger att ledningarna blir åtkomliga för drift och underhåll. För ändamålet ska, före detaljplanen antagande, ett avtal träffas mellan Solna Vatten AB och exploatören-

Det u-område som redovisas i planförslaget är sannolikt ej till fyllest. Det slutliga u-områdets omfattning blir beroende av hur den ovan nämnda konstruktion utformas.

Planområdet är till stora delar ett instängt område varför risk för marköversvämningar vid kraftig nederbörd föreligger. Det är därför viktigt att höjdsättning av den planerade byggnaden sker på ett sådant sätt att den inte riskerar att skadas vid större regn.

Förvaltningens kommentar: Inom planarbetet har det hela tiden varit en av förutsättningarna att Solna vattens ledningar ska hållas tillgängliga och att Solna vatten måste ha åtkomst till sina ledningar. Det framgår tyvärr inte riktigt tydligt av planbeskrivningen (samrådshandlingen), men har nu till granskningen förtydligats i denna del, både med text och sektion. Exploatören har även tagit fram en arbetsbeskrivning inkl bilagor (190627) över schaktarbeten kring befintliga VA-ledningar och som även är avstämt med Solna vatten.

Lantmäteriet

Delar av planen som måste förbättras

Plankarta och bestämmelser

På grund av inlösenreglerna för allmän platsmark med kommunalt huvudmannaskap i plan- och bygglagen ska gränsdragningen i vertikalled mellan allmän platsmark och kvartersmark framgå tydligt. Detta måste förbättras så att konsekvenserna av att detaljplanen genomförs tydligt framgår.

Plan- och genomförandebeskrivning

Det saknas en tydlig redogörelse av konsekvenserna att privatägd mark läggs ut som allmän plats. Kommunen har rätt att med tvång inlösa mark eller annat utrymme

som planlagts som allmän plats och som kommunen är huvudman för. Det måste förtydligas att så kan ske och vilka (tex ekonomiska) konsekvenser som följer av det.

Övrigt

Lantmäteriet har inte tagit ställning till innehållet i fastighetsförteckningen.

Förvaltningens kommentar: *Planbeskrivningen kompletteras med en tydligare redovisning av konsekvenserna.*

Stor Stockholms brandförsvar

Ärendet hanteras som enklare samråd. Räddningstjänstens möjlighet till insatser ska beaktas under planläggningsprocessen. Framkomlighet för räddningstjänstens fordon ska beaktas även under byggtiden.

Förvaltningens kommentar: *Synpunkt noteras och vidarebefordras till exploatören.*

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen är positiv till lösningen ur gående och cyklisters perspektiv eftersom förslaget innebär en bättre och genare dragning för det regionala cykelstråket utmed Kolonnvägen och en ökad framkomlighet och trafiksäkerhet för dessa trafikanter.

Planerad kollektivtrafik - Buss

I planen nämns att Kolonnvägen ska trafikeras av en stomlinje. Trafikförvaltningen vill upplysa att om att det är tre enligt stamnätsplanen.

Trafikförvaltningen vill understryka vikten av god framkomlighet för kollektivtrafiken på Kolonnvägen för att möjliggöra stombusstrafik på sträckan enligt stombussplanen. Om osäkerheter finns angående detta bör kontakt tas med trafikförvaltningen.

Förvaltningens kommentar: *Synpunkt noteras.*

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har elanläggningar in om och i närheten av planområdet. Vattenfalls kablar kommer att behövas flyttas till följd av planerad bebyggelse. Kontakt är upprättad med Vattenfall och flyttarbetet har initierats.

Flytt av befintliga ledningar bekostas av exploatören med utförs av Vattenfall.

Förvaltningens kommentar: *Dialog pågår mellan Solna stad, exploatören och Vattenfall.*

Norrenergi

Norrenergi har befintlig stamledning i det nu planerade exploateringsområdet. Dessa kommer att beröras. Norrenergi förutsätter att dessa beaktas i planarbetet. Det innebär att alla arbeten på nu aktuella ledningar måste ske med hög framförhållning och vetskap om att dessa ledningar är vitala för försörjningen av Danderyd kommun samt andra områden inom Solna värme. Intill kvartersmarken finns även kyla ledningar, oklart om dessa berörs i dagsläget.

Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation, utgår Norrenergi att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av exploatören. Vid en omläggning ska datum och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande infrastruktur ej drabbas mer än nödvändigt.

Förvaltningens kommentar: Synpunkt har framförts till exploatören

Remissinstanser som inte har någon erinran

- Försvarsmakten
- Luftfartsverket
- Stockholm exergi
- Skanova
- Norrvatten

Remissinstanser som inte har svarat på remissen

- Fortum värme
- Stokab
- Telenor
- Telia
- Colt Telecom AB
- TDC Song
- Polismyndigheten i Stockholms län
- Kommunstyrelsen
- Barn- och utbildningsnämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Tekniska nämnden
- Omvårdnadsförvaltningen
- Rådet för funktionshinderfrågor
- Fullmäktigegrupperna m, s, fp, v, mp, kd, c, bp, sd

Sakägare enligt fastighetsförteckningen, boende och övriga

Lundagrossisten

Trots att Lundagrossistens fastighet gränsar till fastigheten där parkeringshuset planeras uppföras, har miljö- och byggnadsförvaltningen överhuvudtaget inte tagit upp vilken påverkan på den föreslagna detaljplaneändringen skulle få för Lundagrossistens verksamhet och fastighet. Lundagrossisten omnäms inte alls i samrådshandlingen, vilket tydligt visar att det inte skett någon intresseavvägning utifrån Lundagrossistens intressen och existerande bebyggelse.

Som fastighetsägare till Signalen 4 har Lundagrossisten ett flertal invändningar avseende förslag till detaljplan (samrådsförslaget).

För området gäller detaljplan P09/6 med användning GATA (P) samt GATA. Miljö- och byggnadsförvaltningen har gjort bedömningen att ett nytt parkeringshus på den aktuella platsen inte innebär skada på enskilt eller allmänt intresse och har därmed inte gjort bedömningen att en ny detaljplan för aktuell del av Frösunda kan antas trots att gällande detaljplan har genomförandetid kvar. Lundagrossisten delar inte denna bedömning då den nya detaljplanen innebär skada på både enskilt och all-

männa intressen och motsätter sig därför att en ny detaljplan antas under den tid gällande detaljplan fortfarande har genomförandetid kvar.

Parkeringsbehov

Redan i februari 2015, under planprocessen avseende Signalen 3 (ICA), framförde Lundagrossisten synpunkter på att fastighetsägaren Fabege skulle uppföra en oproportionerligt stor byggnad på bekostnad av andra intressen och utan att lösa parkeringsfrågan inom den egna fastigheten. Detta har dock ej beaktats av Solna stad, trots att synpunkterna framförts under hela plan- och bygglovsprocessen. Enligt Solna stads då gällande parkeringsnorm var den planerade fastighetens behov som lägst 412 bilparkeringsplatser och upp till 650 cykelparkeringsplatser. Trots detta beslutades om ett planförslag med 243 bilparkeringsplatser, varav ett stort antal skulle hyras i Arenastaden, och endast 300 cykelparkeringsplatser.

Det låga antalet parkeringsplatser motiverades i granskningshandlingen: *”Förvaltningen gör bedömningen att det är möjligt att acceptera ett lägre parkeringstal då det finns goda kollektivtrafikmöjligheter i närheten, motsvarande parkeringstal har använts inom projekt i närområdet.”*

Enligt trafikutredningen för parkeringshuset har Fabege och Ica nu ett år efter att detaljplanen vunnit laga kraft, identifierat ytterligare behov av cirka 250 parkeringsplatser, vilket alltså är mer än en fördubbling av antalet parkeringsplatser som Solna stad accepterade vid upprättandet av detaljplanen. Lundagrossisten ställer sig frågan till hur situationen har förändrats och detta ytterligare behov har uppstått? Och hur det kan accepteras av Solna stad att det inte hanteras inom den egna fastigheten?

Kontorshus med simhall och kommersiella lokaler

Under hela planprocessen har Lundagrossisten även framfört synpunkter på det låga antalet parkeringsplatser som planerats för den nya detaljplanen för del av kvarteret Idrottsplatsen, där Lundagrossisten bl.a. framförde följande:

Då detaljplaneförslaget i allra högsta grad berör Lundagrossistens fastighet Signalen 4 och dess verksamhet, kräver Lundagrossisten att förslaget till detaljplan enbart omfatta en simhall och inga kontor, då dessa skulle innebära alltför stor påfrestning på trafiksituationen och det ej finns en långsiktig lösning på kontorshusets parkeringsbehov, vilket är ett grundkrav enligt PBL.

Samlat grepp om området

Sedan 2015 har Lundagrossisten framfört synpunkter om att samtliga detaljplaner skulle bordläggas i väntan på framtagande av de andra detaljplaner som förväntades påbörjas i området, för att på det sättet få en helhetssyn. Denna fråga lämnades obesvarad från Solna stads sida vid planarbetet avseende del av kv Signalen (ICA) under 2015-2016. Samma synpunkt har framförts nu under senare tid avseende detaljplanprocessen för kv Idrottsplatsen (Simhall och kontor), framförallt med hänsyn till trafik- och parkeringsfrågan.

I de ovan nämnda detaljplanprocesserna har Solna stad frångått gällande parkeringsnorm och planerat för betydligt färre parkeringsplatser än vad verksamheterna behöver. Av granskningshandlingarna för detaljplanen för kv Idrottsplatsen framgår att parkeringsbehovet kan lösas genom detta nya parkeringshus. Det framgår nu av trafikutredningen att etableringarna naturligtvis

medför en stor trafikökning i området och att de inte täcker sina egna parkeringsbehov inom fastigheterna. Syftet med parkeringshuset är därför i förstahandn att tillgodose det parkeringsbehov på ytterligare 250 parkeringsplatser som plötsligt har upptäckts hos ICA, kontorshuset med simhall och komersiella lokaler med behov av 447 parkeringsplatser samt ishallarnas behov av ytterligare 50 parkeringsplatser.

Avslutning

Alltsedan nya detaljplaneförslag började tas fram för omkringliggande fastigheter i Lundagrossistens närområde, har Lundagrossisten framfört synpunkter om att ett helhetsgrepp måste tas för området för att se till en mer strategisk nivå samt bästa trafik- och parkeringslösningarna.

Det åste stå tämligen klart att ett 11 våningar högt parkeringshus rakt framför vår fastighet kommer att få en ytters stor estetisk påverka på Lundagrossistens fastighet Signalen 4. I samrådsprocessen och de handlingar som hör därtill, har inte Lundagrossistens verksamhet omnämnts en enda gång. Lundagrossisten finns inte med på några bilder över området, omnämns och beaktas inte i trafikutredningen och finns inte med i stadsbildsanalysen i planbeskrivningen.

Dessutom har in- och utfarten till parkeringshuset förlagts invid Lundagrossistens infart till fastigheten Signalen 4. Enligt planförslaget flyttas även busshållplatsen till andra sidan av Lundagrossistens infart. Allt detta sammantaget kommer att få stor negativ påverkan på Lundagrossistens verksamhet. Den ökade trafikbelastningen som de stora, nya etableringarna i området medför samt en busshållplats på ena sidan av in- och utfart till ett parkeringshus med 530 parkeringsplatser, kommer att påverka Lundagrossisten enormt. Att man maximerar bygggrätterna inom de nya exploateringarna så mycker att parkeringsfrågan inte i något fall lösts inom den egna fastigheten, är något som får stark negativ påverkan både på allmänna och enskilda intresse. De lösningar som har presenterats i förslaget med parkeringshusets in- och utfart förlagd mellan Lundagrossisten och korsningen Signalbron/Gustav III:s Boulevard/ Kolonnvägen kommer att skapa en ohållbar trafiksituation. Vidare planeras ett körfält i norrgående riktning för Kolonnvägen att tas bort, vilket kommer att stoppa upp trafiken än mer i korsningen.

Med anledning av ovanstående motsätter sig Lundagrossisten detaljplaneförslaget i dess helhet och begär att det omprövas, så att parkeringsfrågan löses inom de egna fastigheterna som har behov av dessa parkeringsplatser.

Vidare anser Lundagrossisten att det föreslagna parkeringshuser medför stor skada för Lundagrossistens verksamhet och motsätter sig därmed en ny detaljplan för del av Järva 4:17 då gällande detaljplan har genomförandetid kvar.

Förvaltningens kommentarer:

Enligt de trafikmätningar som finns är andelen tung trafik i maxtimmen ca 1,6 % vilket motsvarar ca 5-6 fordon, där antal fordon i maxtimmen är ca 330 fordon. Dessutom utgör förmodligen huvuddelen av dessa utav bussar. Det kan dock vara troligt att transporterna till och från Lundagrossisten inte sker i maxtimmen, utan troligare på morgonen innan alla byggarbeten drar igång. Det innebär förmodligen att den trafiken inte heller sammanfaller med arbetare till kontor och besökare till badhus och simhall.

Det är korrekt att förvaltningen inte nämner Lundagrossisten vid namn, däremot benämns Lundagrossistens fastighet Signalen 4. Hänsyn har tagits till Lundagrossistens verksamhet, avseende framförallt framkomlighet och att minimera påverkan på Lundagrossistens in- och utfart. Då andelen tung trafik är så pass låg som den är har ingen ytterligare hänsyn tagits till deras verksamhet avseende att den har en stor inverkan på trafikflöden och kapacitet.

Området är väl försett avseende kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, vilket också ska avspeglats i parkeringstalen. Hela trafiksituationen har beaktats i arbetet och även beaktat den publika verksamheten som tillkommit i området genom både fler ishallar och simhallen. Den långsiktiga lösningen är att kontorshuset hyr in sig efter behov i parkeringshuset. Det finns inget krav på att all parkering ska lösas just i den fastighet som verksamheten ligger i. Kravet är att tillräcklig mängd parkering ska ligga på kvartersmark och inte allmän platsmark. Om en privat aktör väljer att bygga mer parkering är detta tillåtet så länge det sker på kvartersmark.

Flytt av hållplatsen har ingen negativ inverkan på Lundagrossistens verksamhet. Tvärtom, tar vi bort den inverkan som fanns tidigare med att gående passerade över GIIB och därmed i viss utsträckning kunde riskera att bromsa upp Lundagrossistens transporter. Då hållplatsen nu ligger öster om Lundagrossistens in- och utfart och huvudströmmen av gående också kommer korsa GIIB öster om deras infart kommer den enda påverkan för dem vara de gående som passerar deras in- och utfart i väst-östlig riktning, vilken kommer vara en liten del av alla resenärer.

Resultatet av de kapacitetsberäkningar som har gjorts, visar på att trafiksituationen kommer att fungera väl i området även efter exploateringarna. Trafikmängderna kommer på vissa partier att vara högre, men inte på ett sätt så att det blir kaos. Hänsyn är tagen till andra existerande in- och utfarter och att situationen inte blir ohållbar/ohanterlig för exempelvis Lundagrossisten.

Placeringen av in- och utfarten till p-huset blockerar på inget sätt anslutningen till Lundagrossisten, snarare underlättar det för deras in- och utpassager, då trafikmängden utanför deras fastighet är betydligt lägre än vid in- och utfarten till p-huset.

AL

Kommer detta medföra mer giftiga bilutsläpp i Frösunda? Det är många enfamiljs-hus som finns här och de får nog från E4 och köandet upp till Mall of Scandinavia som det är. Kommer bygget av badhuset stå klart innan parkeringshuset?

Förvaltningens kommentarer: Uppförandet av ett parkeringshus kommer inte medföra mer giftiga bilutsläpp i Frösunda. Byggnationen av simhallen har påbörjats och troligtvis kommer simhallen färdigställas innan parkeringshuset är färdigbyggt.

LW

Bor i närområdet och är i högsta grad berörda av det nya p-huset. I huvudsak är Lars positiv till p-huset, det behövs fler betydligt p-platser i området och behovet kommer att öka. Lars är även positiva till husets kreativa form och att denna idag outnyttjade plats används på ett smart sätt.

Dock två saker som är oerhört viktiga att ordna vad gäller trafiksituationen när trafiken ökar ytterligare i området:

Trafiksituationen i korsningen Gustav III:s Boulevard och Kolonnvägen är en katastrof idag och måste åtgärdas snarast – redan innan byggnation av P-huset startar. Sikten är skymd pga bropelarna vid utfart från Boulevarden till Kolonnvägen vilket skapar många farliga situationer med stor risk för krockar. Dessutom är denna utfart så smal att endast en bil i taget kan köa vid utfart, dvs onödiga köer skapas. Det bör vara två tydliga utfartsfiler – en för vänstersväng, en för högersväng. Dessutom behövs trafikljus i korsningen och ”utfartsspeglar” så att man ser bilarna som kommer på Kolonnvägen.

Hastigheten på Kolonnvägen bör snarast sänkas till 30 km/tim! Dvs Så att den är i linje med övriga vad som gäller i Frösunda och Arenastaden. Idag är det vanligt att många kör betydligt fortare än 50 km/tim längs Kolonnvägen, 70 km är inte ovanligt, pga Kolonnvägens utformning inbjuder till detta. Jag går i området varje dag så jag vet vad jag talar om. Jag är också en mycket van bilförare som är van att bedöma passerade bilars hastighet.

Förvaltningens kommentarer: *Inom planarbetet för P-huset planeras lokala trafikåtgärder inom området. Dels kommer väjningsplikten från trafiken som kommer från Signalbron/rampen och ska ut på Kolonnvägen att ändras. Trafiken som kommer från Signalbron kommer att få väjningsplikt för trafiken på Kolonnvägen. Utöver dessa åtgärder kommer det att göras åtgärder i gatumiljön inom projektet för Simhallen/kontor. Väjningsplikten vid Gustav III:s boulevard kommer att flyttas fram mot Kolonnvägen jämfört med hur den är placerad idag. Detta för att skapa bättre siktlinjer och få ett jämnare trafikflöde.*

Cykelvägen kommer även att dras om och gå längs med Kolonnvägen istället för som idag, under rampen. Det är cyklister som genar över Kolonnvägen idag, vilket är en stor trafikfara.

Övriga frågor om tex hastigheter och boendeparkering har vidarebefordrats till Tekniska nämnden som ansvarar för detta.

JH

Om trafikökningen sker bör även fler vägar byggas för att ta hand om trafiken och hålla dem flytande. Stillastående trafik är redan idag ett problem i området.

Förvaltningens kommentarer: *I samband med det planerade p-huset ska även trafiken i området förbättras för bättre framkomlighet och för att öka trafiksäkerheten i området.*

Anonym

Absolut det sista som behövs på platsen är ett p-hus. Kan Solna börja jobba för invånarna/boende i kommunen någon gång. Istället för företagen i Solna.

Förvaltningens kommentarer: *Parkeringshuset är inte bara till för företagen i Solna. Parkeringshuset ska bland annat tillgodose parkeringsbehovet för besökare till simhall och ishallarna.*

MS

Är emot byggandet av ett parkeringshus för bilar med 530 platser (och cyklar som bara är en ursäkt att bygga detta). Det räcker med den trafik som redan finns runt Gustav III boulevard. Tänk på invånarna i Solna och Frösunda och bygg något vettigt. Att bygga ett parkeringshus är inte klimatsmart. Vill Solna att bilanvändandet ska öka? Mazdak vill överklaga planen.

Förvaltningens kommentarer:

I samband med det planerade p-huset ska även trafiken i området förbättras för bättre framkomlighet och för att öka trafiksäkerheten i området. Parkeringshuset ska bland annat tillgodose parkeringsbehovet för besökare till simhall och ishallarna.

3. Samråd

Öppet hus hölls den 20 augusti 2018 kl 18.00, Tygeln konferens, Gårdsvägen 18. Omkring 10 personer deltog. Under mötet framfördes synpunkter som bland annat var kopplade till genomförandeskedet samt trafiksituationen i området.

4. Förändringar efter samrådet

Inkomna synpunkter har inneburit att:

- Riskutredning har reviderats
- Riskutredning geoteknik har upprättats
- Dagvattenutredningen har reviderats
- Planhandlingarna har reviderats utifrån lantmäteriets synpunkter
- Gestaltungsprogram har reviderats
- Användningen Z har lagts till i plankartan
- U-området har utökats
- Rampen in till P-huset har justerats
- Plankarta och planbeskrivning har reviderats