



Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Järva 4:17, Parkeringshus vid Signalbron, inom stadsdelen Järva, upprättad i maj 2021

Innehåll

1. Bakgrund
2. Sammanfattning
3. Yttranden under granskningen
 - remissinstanser
 - sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende
 - övriga
4. Förändringar efter granskningen
5. Synpunkter som inte tillgodosetts

1. Bakgrund

Detaljplanens syfte är att möjliggöra ett runt parkeringshus som placeras innanför rampen som förbinder Kolonnvägen med Signalbron. Parkeringshuset ska i första hand försörja ishallarna, de nya kontors- och simhall 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 utpekad som ett område med blandad stadsbebyggelse.

Ett förslag till detaljplan har upprättats av miljö- och byggnadsförvaltningen. Byggnadsnämnden har den 14 oktober 2020, § 80, beslutat att planförslaget ska bli föremål för granskning.

Länsstyrelsen, Lantmäteriet, kommunens förvaltningar, myndigheter, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats i Solna stadshus och på Stadsbiblioteket i Solna centrum (Solnarummet) under tiden 6 november – 30 november 2020. Handlingarna har också funnits tillgängliga på stadens webbplats www.solna.se. Inbjudan till att lämna synpunkter har skickats enligt sändlista till sakägare enligt fastighetsförteckning, till dem som inkommit under samrådet samt till remissinstanser.

2. Sammanfattning

Här följer en kort sammanfattning av inkomna yttranden. Yttrandena återfinns även nedan under rubrik 3. Yttranden. Vid behov har de kortats ned, exempelvis för att undvika upprepning av information om detaljplanen. Yttrandena finns oavkortade att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen har synpunkter på transporter med farligt gods.

Lantmäteriet anser att planhandlingarna bör förtydligas avseende avgränsning allmän platsmark och kvartersmark samt att det är otydliga planbestämmelser gällande tredimensionell fastighetsbildning.

Norrenergi AB påpekar att de har befintliga ledningar i anslutning till planområdet, och att de ska kontaktas med god framförhållning vid en eventuell flytt. En sådan flytt anser Norrenergi AB ska bekostas av exploatören.

Trafikverket Enligt Tekniskt PM ”Signalen 1 – Riskbedömning avseende befintliga brokonstruktioner” så rekommenderas att påltyper och installationsmetoder väljs så att risken för påverkan på befintlig kommunal bro blir minimal. Detta skulle även minska risken för järnvägen väsentligt. Trafikverket ser dock att det behöver säkerställas att ingen påverkan sker på järnvägen Ostkustbanan i genomförande skedet utifrån vald grundläggningsmetod. Detta bör följas upp i ett bevakningsavtal som tecknas mellan Trafikverket och Solna stad.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) har synpunkter beträffande resonemanget att fasaden skyddar vid en yttre olycka och ventilerar ut vid en inre olycka. Förtydliga avstånd mellan byggnad och spår, utformning av den kortare vägen till skyddad utrymningsväg i byggnaden jämfört med ute. SSBF önskar utvärdering av hur en brand i parkeringsgaraget kan påverka spårområdet jämfört med bränderna i Stavanger och Hässleholm. I den kommande byggprocessen finns genom nuvarande bygglagstiftning inget krav på släcksystem. SSBF anser därför att Solna Stad med hänsyn till riksintresset om att hålla järnvägen öppen borde införa ett krav i planbestämmelserna om att byggnaden skall förses med ett automatiskt släcksystem, t.ex. sprinklersystem eller motsvarande. På grund av komplexiteten av en insats mot elfordon önskar därför SSBF att det redovisas var dessa ska placeras samt att möjligheten för räddningstjänsten att ta ut dessa fordon från garaget beaktas i vidare projektering.

Region Stockholm (f.d. SLL), Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer i RiBuss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras.

Solna Vatten har befintliga ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten i konflikt med planerad bebyggelse. Spillvatten- och dagvattenledningarna behöver utföras så att de inte riskeras att skadas samt är möjliga att underhålla och byta ut även när byggnaden är på plats. Vattenledningen måste läggas om i nytt läge utanför byggnaden. Åtgärder och flytt ska ske på bekostnad av exploatören. Ett avtal mellan exploatören och Solna Vatten AB gällande ledningsflytt måste tecknas innan planen kan antas.

Norrenergi AB har befintlig stamledning för både kyla och värme i det nu planerade exploateringsområdet. 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 med värme och kyla. Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår Norrenergi ifrån att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av exploatören.

Vattenfall Eldistribution AB noterar i samrådsredogörelsen att dialog mellan Solna stad, exploatören och Vattenfall har initierats. Byggherren uppmanas att kontakta projektplanerare så de kan komma igång med projektering och genomförande.

Lundagrossisten har synpunkter på parkeringsbehovet i området, genomförandetiden i gällande detaljplan, trafiksituationen i området, påverkan på deras fastighet samt att Solna stad behöver ta ett helhetsgrepp över området.

Privatpersoner har synpunkter på behovet av ett parkeringshus samt trafiksituationen i området.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Planområdet ligger i närheten till Ostkustbanan där farligt gods transporteras. I PM Risk (Brandskyddslaget 2020-06-18) framkommer att gas kan tränga in i byggnaden vid en olycka med farligt gods. Vid en olycka på järnvägsspåret är det viktigt att utrymning kan ske bort från järnvägen vilket kommunen nämner i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser att detta även behöver regleras med en planbestämmelse på plankartan för att säkerställa utförandet.

Förvaltningens kommentarer: Plankartan kompletteras med en planbestämmelse som säkerställer utrymning bort från Kolonnvägen.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

Hantering av olycksrisker

SSBF har tidigare yttrat sig i detta ärende i samrådet (2018-07-09). På grund av då rådande arbetsbelastning valde SSBF att i det skedet yttra sig i ett enkelt förfarande. SSBF noterar positivt att de då givna synpunkterna är behandlade. I detta skede väljer SSBF att komplettera ärendet med följande.

Kommentarer på PM Risk

Enligt resonemang i PM risk utgör fasaden på parkeringshuset ett skydd mot inträngande gaser utifrån "*Öppningarna utgör dock enbart 30 % av den totala ytan vilket innebär att eventuell gasinträngning försvåras och ytan i garaget blir på så sätt betydligt mer skyddad än områden utomhus.*" I PM Risk används även fasadens öppningsarea som ett resonemang för att det lätt kan ske brandgasventilering genom fasad "*Parkeringsdelen i byggnaden utförs som en enda brandcell. Byggnaden utförs därför med "öppen fasad", vilket innebär att en viss andel av fasaden måste vara öppen för att möjliggöra naturlig ventilation. Detta utgör en viktig förutsättning för byggnadens brandskydd (se figur 2). Fasaden består av 70 % täckt yta och 30 % öppen/perforerad yta (se figur 3).*" SSBF önskar förtydligande av hur samma resonemang kan användas till motivering av motstridiga mål med fasaden.

Det är otydligt vilket det faktiska avståndet mellan spår och parkeringshus blir samt vilket avstånd som är beaktat i PM risk. På sid 15 i PM risk uttalas att ”Parkeringshuset planeras ca 34 meter från nytt spår på Ostkustbanan (spårmitt).” Detta resulterar i sin tur att kravet på att ”byggnad ska placeras minst 30 meter från närmaste spårmitt på nytt planerat spår” uppfylls.

I samma dokument under slutsatser på sid 16 återfinns följande 2 punkter:

- Eventuella fasaddelar mot Ostkustbanan, inom 30 meter från placering av eventuellt nytt spår, ska utföras i obrännbart material.

SSBF önskar således ett förtydligande om vilket avstånd från järnvägen som byggnaden skall uppföras.

I PM risk återfinns även följande resonemang: ”Människor i parkeringshuset är mer skyddade än människor som vistas utomhus på samma avstånd eftersom den tänkta fasaden ger ett visst skydd samt att de har möjlighet att gå in i en skyddad utrymningsväg som mynnar mot en sida som vetter bort från järnvägen.” Människor i garaget uppges ha en kort väg till denna skyddade utrymningsväg. SSBF önskar en beskrivning om hur den skyddade utrymningsvägen, som uppges skapa en kortare exponeringstid för brand och gas, är utformad.

Erfarenheter och möjlighet till räddningsinsatser

Vid händelse av en olycka i parkeringsgaraget kan omkringliggande infrastruktur påverkas. Olyckor som påverkar infrastruktur, även mindre sådana, kan få en stor påverkan på samhället som helhet. Miljö- och byggnadsförvaltningen bör därför säkerställa att denna sårbarhet beaktas vid en eventuell riskbedömning samt att hänsyn tas till detta vid beslut om marken är lämplig för aktuell bebyggelse ur ett olycksriskperspektiv. SSBF önskar utvärdering av hur olycka i parkeringsgaraget kan påverka spårområdet.

Det är tyvärr inte helt ovanligt med stora bränder i parkeringshus. Många händelser har genom åren inträffat i SSBF:s verksamhetsområde. Några externa erfarenheter belyser även komplexiteten samt storleken på den olycka som kan inträffa, till exempel:

- Stavanger, 2020-01-07. Branden omfattade 300 personbilar och satte hela flygplatsen ur spel under en lång tid. Svenska RISE är engagerade av DSB (motsvarande svenska Myndigheten för samhällsskydd och beredskap) och DiBK (motsvarande byggnadsmyndigheten) för att utvärdera branden och dra lärdom av den. Flygplatsräddningstjänsten använde skumvätska i släckningsarbetet för att få branden inom kontroll. En släckmetod som SSBF på grund av skummets kraftigt negativa inverkan på miljön inte önskar behöva.
- Hässleholm, 2019-08. En byggnad väldigt nära spåren orsaka tågstopp i en veckas tid med avsevärda samhällsekonomiska konsekvenser till följd. Branden spred sig över 10 järnvägsspår till en container på andra sidan spåren.

Gemensamt för de nämnda bränderna är att båda byggnaderna saknade någon form av släcksystem. Detta gjorde räddningstjänsten tämligen chanslösa. Händelserna orsakade stora samhällsekonomiska konsekvenser.

I den kommande byggprocessen finns genom nuvarande bygglagstiftning inget krav på släcksystem. SSBF anser därför att Solna Stad med hänsyn till riksintresset om att hålla järnvägen öppen borde införa ett krav i planbestämmelserna om att byggnaden skall förses med ett automatiskt släcksystem, t.ex. sprinklersystem eller motsvarande. SSBF önskar även belysa att laddning av elfordon är ett nytt egenskapskrav i plan- och bygglagen (PBL). På grund av komplexiteten av en insats mot elfordon önskar därför SSBF att det redovisas var dessa ska placeras samt att möjligheten för räddningstjänsten att ta ut dessa fordon från garaget beaktas i vidare projektering. Se vidare i vägledningsdokument VL2019-05 Laddningsplatser för elbilar.

Övrigt

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

Förvaltningens kommentarer:

Det planerade utförandet innebär att garaget förses med en fasad som täcker ca 70 % av byggnadens yta. Det medför att inläckage av eventuellt utläckt gas endast kan ske genom ungefär en tredjedel av byggnadens fasad. Öppningarna innebär att det finns en naturlig ventilation av garaget vilket innebär att koncentrationen av eventuell gas inte ackumuleras inuti byggnaden utan vädras ut. Även vid en invändig brand kommer den naturliga ventilationen medföra att rökgaserna vädras ut så att utrymning kan ske under trygga förhållanden.

Den beräknade risknivån är inte så hög så att den motiverar att omfattande åtgärder vidtas. Människor i garaget kommer inte att utsättas för oacceptabla risker till följd av den tänkta lösningen. Garage utgör dessutom inte stadigvarande vistelse eftersom de som besöker garaget endast är där under en mycket begränsad tid, är pigga och vakna, snabbt kan upptäcka faran samt sätta sig i säkerhet på kort tid

Byggnaden planeras på 34 meters avstånd från närmaste spår. Riskbedömningen är genomförd och utgår från att byggnadens närmaste fasaddel placeras 34 meter från närmaste spår.

Människor i garaget har tillgång till utrymningsväg med utförande och avstånd enligt Boverkets byggregler. Utrymningsvägarna är slutna och utgör egna brandceller. Människor utomhus utmed järnvägen är helt exponerade vid en olycka och måste ta sig in i en byggnad för att få motsvarande skydd.

Stavanger

Byggnaden utgjorde ett öppet parkeringshus med plats för 3000 bilar. Vid brandtillfället var det ca 1600 bilar i byggnaden. Nedan anges parametrar som bedöms ha haft direkt eller indirekt påverkan på brandförloppet i Stavanger samt hur vi ser att de bedöms eventuellt påverka vår byggnad.

- Parkeringshuset var varken försett med sprinkler eller brandlarm. Utifrån utformningen av vår byggnad i dagsläget ser vi inget behov av dessa tekniska system utifrån ett BBR-perspektiv för att säkerställa personsäkerheten eller räddningstjänstens insats.

- Vid olyckstillfället rådde kraftig vind i en icke fördelaktig riktning. Denna medförde att branden spred sig snabbt inom byggnaden. Vi bedömer att vår fasad är tätare

än den i Stavanger. Detta i kombination med byggnadens cylindriska utformning medför att vi bedömer att vår byggnad inte är lika känslig för vindpåverkan.

- Parkeringshuset i Stavanger är uppfört i tre olika etapper (1991, 2011 och 2014) vilket innebär att dimensionering skett utifrån olika grundkrav. De två första etapperna var dimensionerade för R60 medan den sista etappen endast var dimensionerad för R10. Vid olyckstillfället kollapsade den delen av byggnaden som uppfördes i den sista etappen (2014). Övriga delar av byggnaden kollapsade inte. Kollapsen inträffade ca 30 minuter efter att branden uppstått. Branden uppstod i mitten av den del av byggnaden som uppfördes i den andra etappen (2011) och spred sig till den del som uppfördes i den sista etappen. Vårt parkeringshus dimensioneras för R90 enligt krav i gällande regelverk. Då delar av parkeringshuset som uppfyllde R60 i Stavanger inte kollapsade bedöms sannolikheten för kollaps av vår byggnad vid ett liknande brandförlopp som osannolik.

- Branden tog sin början i en äldre dieselbil på första våningen, då den skulle startas. I vårt projekt har ingen skillnad gjorts mellan elbilar och fossilbränsle drivna bilar gällande sannolikheten för uppkomst av brand. Det finns idag inget statistiskt underlag som visar på att den ena är farligare än den andra. I genomförda beräkningar inom projektet har brandenergin som utvinns vid bränder från de olika biltyperna beaktas.

- Räddningstjänsten larmades ca 8 minuter efter att branden uppstått och det tog ca 20–25 minuter för dem att nå byggnaden. På plats hade räddningstjänsten svårt att nå byggnaden. Detta i kombination med risken för kollaps resulterade i att man valde att försöka släcka branden utifrån, vilket medförde att man inte kom åt att släcka själva branden utan endast dämpade den. Detta resulterade bl.a. i en större brandspridning. Samma situation bedöms inte kunna uppstå i vårt parkeringshus då det är åtkomligt i alla väderstreck via det allmänna gatunätet och insatstiden är max 10 minuter. Dessutom finns trapphus (som ligger i egna brandceller) utrustat med stigarledningar från vilket samtliga plan i parkeringshuset kan nås. Detta medför att SSBF har mycket bättre förutsättningar att nå och ta sig in i byggnaden för att snabbt påbörja en släckinsats jämfört med räddningstjänsten i Stavanger.

- Av de 300–400 bilar som skadades vid olyckstillfället framgår inte hur många det var som förstördes av själva branden samt hur många som förstördes av själva kollapsen. I vårt parkeringshus bedöms inte lika många bilar kunna påverkas av en brand med hänsyn till placering av trapphus och åtkomst till ramper mellan planen.

Hässleholm

Aktuell enplansbyggnad utgör en äldre spårvagnsbyggnad för lok i trä. Byggnaden var placerad i direkt anslutning till spårområdet. Byggnaden var övergiven vilket medför att brandbelastningen i byggnaden vid brandtillfället är okänd. Branden är anlagd.

Byggnaden är i flera plan och av obrännbara material samt placerad 34 m från spårområdet, vilket innebär att samma brandscenario inte bedöms kunna uppstå. En brand i parkeringsgaraget kommer inte att innebära en så omfattande brand att den sprider sig till kontaktledningar, spår eller tåg som är över 30 meter från parkeringshuset. Vid en mycket omfattande rökutveckling som sprids över spårområdet kan eventuellt driften av anläggningen påverkas under den tid det tar att släcka branden.

Någon risk för långvarig eller permanent påverkan på järnvägen föreligger dock inte vid en brand i parkeringshuset.

Bedömningen är att detta inte är aktuellt med att införa en planbestämmelse om att byggnaden skall förses med ett automatiskt släcksystem, utifrån de resonemang som presenteras vid jämförelse med branden i Hässleholm.

I parkeringshuset kan upp till 50 % av parkeringsplatserna komma att anpassas för laddning av elbilar. Bedömningen är att mängden laddplatser medför att vi inte kan uppfylla önskemålet i vägledningsdokumentet om att dessa ska placeras nära er angreppsväg. Placeringen av trapphusen medför dock att SSBF har korta angreppsvägar inom planen.

Det skall dock tilläggas att man inte kan styra var elbilar parkerar inom garaget och hur många elbilar som kommer att parkera i parkeringshuset oavsett om det finns laddplatser eller inte, däremot kan man sträva efter att främst placera laddplatser nära angreppsvägar och att laddning sker via laddstolpar som är certifierade för ändamålet och som känner av om det är fel på batteriet eller att det blir överhettat. Vägledningsdokumentet kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen.

Region Stockholm (f.d. SLL), Trafikförvaltningen anser att det är viktigt att hänsyn tas till Trafikförvaltningens riktlinjer i RiBuss vad gäller lutningar och gatubredder samt utformningar av hållplatser när dessa projekteras. I planbeskrivningen framgår inga detaljer kring korsnings- och gatuutformning och Trafikförvaltningen förordar att detta kompletteras.

Det gäller t.ex. bredden på körfälten längs Gustav III Boulevard. Det planeras för ett bredare körfält istället för två smala och två bilar ska kunna köa i bredd. Det beskrivs inte om buss och bil kan köa i bredd. Busslinje 509 ska svänga höger i den hårt belastade korsningen Kolonnvägen/Gustav III Boulevard och det behöver säkerställas att den inte behöver invänta på att alla framförvarande bilar som ska svänga vänster innan den kan köra.

Det är positivt att korsningen dimensioneras för boggiebuss. Trafikförvaltningen vill ta del av körspår som kontrollerar framkomligheten i korsningen för boggiebuss. I körspåret är det viktigt att det läggs till 0,5 m runt fordonet för att inkludera sidobackspeglar samt vingelmån.

Trafikförvaltningen vill uppmärksamma staden på att om ytan mellan Kolonnvägen och övergångsstället på Gustav III Boulevard är mindre än 20 meter så kommer bussen att blockera övergångsstället vid högersväng ut på Kolonnvägen samt blockera norrgående trafik på Kolonnvägen vid vänstersväng från Kolonnvägen. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

Förvaltningens kommentarer: Solna stad kommer ta med trafikförvaltningens synpunkter i det fortsatta arbetet kring trafiken i området. Ett möte kommer att ske med Trafikförvaltningen för att diskutera föreslagna trafiklösningar. Frågor som bland annat kommer att diskuteras är att samordna signal med bussprio vid Gustav III:s Boulevard/Kolonnvägen och Signalbron/Kolonnvägen, busshållplatstyp och dess placeringen på Gustav III:s Boulevard, körfältbredd samt trafiksäkerhets för gående vid korsningen Signalbron/Kolonnvägen

Trafikverket

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på granskning från Solna stad. 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. Planområdet ligger i närheten av järnvägsanläggningen Ostkustbanan och dess kring anläggningar som är utpekade som riksintresse för kommunikation. Trafikverket har följande synpunkter på rubricerat ärende.

Geoteknik

Enligt Tekniskt PM ”Signalen 1 – Riskbedömning avseende befintliga brokonstruktioner” så rekommenderas att påtyper och installationsmetoder väljs så att risken för påverkan på befintlig kommunal bro blir minimal. Detta skulle även minska risken för järnvägen väsentligt. Trafikverket ser dock att det behöver säkerställas att ingen påverkan sker på järnvägen Ostkustbanan i genomförande skedet utifrån vald grundläggningsmetod. Detta bör följas upp i ett bevakningsavtal som tecknas mellan Trafikverket och Solna stad. Under förutsättning att ett bevakningsavtal kan tecknas kan Trafikverket godta nuvarande förslag.

Möjlighet till drift och underhåll av järnväg

Det är viktigt ur ett underhållsperspektiv att Trafikverkets tillgänglighet till järnvägsanläggningen inte påverkas under byggskedet, dvs. att vi har fri tillgång till befintliga service- och angreppsvägar. Det finns en angreppsväg i höjd med rampens nedfart längs Kolonnvägen, det är således viktigt att åtkomsten till denna inte påverkas under byggskedet.

Förvaltningens kommentarer: Ett bevakningsavtal kommer att tecknas mellan Trafikverket, Solna stad innan planen antas. En första kontakt har tagits med Trafikverket.

Solna Vatten har befintliga ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten i konflikt med planerad bebyggelse. Spillvatten- och dagvattenledningarna behöver utföras så att de inte riskeras att skadas samt är möjliga att underhålla och byta ut även när byggnaden är på plats. Vattenledningen måste läggas om i nytt läge utanför byggnaden. Åtgärder och flytt ska ske på bekostnad av exploatören. Ett avtal mellan exploatören och Solna Vatten AB gällande ledningsflytt måste tecknas innan planen kan antas.

Grundläggning av byggnaden måste utföras på ett sådant sätt att den inte riskerar att skadas vid en eventuell vattenläcka. Vid justering av marknivå måste hänsyn tas till befintliga ledningar så att de varken hamnar för djupt eller för grunt.

Det är viktigt att höjdsättning av bebyggelse sker på ett sådant sätt att viktiga funktioner inte riskerar att skadas vid större regn. 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.

Förvaltningens kommentar: Synpunkterna noteras och avtal kommer att tecknas mellan Solna vatten och exploatören. Flytt av ledningar bekostas av exploatören.

Norrenergi AB har mottagit skrivelsen gällande BND/2017:502, Parkeringshus vid Signalbron och har följande kommentarer och synpunkter på detaljplanen.

Norrenergi har befintlig stamledning för både kyla och värme i det nu planerade exploateringsområdet. Dessa kommer att beröras och Norrenergi förutsätter att dessa beaktas i detaljplanearbetet. Detta 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 med värme och kyla.

Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår Norrenergi ifrån att omläggning av de befintliga ledningarna bekostas av exploatören. Vid omläggning skall datum och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande infrastruktur ej drabbas mer än nödvändigt.

Förvaltningens kommentar: Inkomna synpunkter har noterats. De förutsättningar som framhålls finns beskrivna i planbeskrivningen.

Lantmäteriet

I 4 kap. 5 § PBL sägs att kommunen i en detaljplan ska bestämma och ange gränserna för allmän platsmark och kvartersmark. För Lantmäteriet framstår avgränsningen mellan allmän platsmark och kvartersmark som oklar. Användningsbestämmelsen *Gata(P)* har grupperats under allmän platsmarksanvändningarna. Lantmäteriet tolkar dock formuleringen om att detta område får användas för att utvidga parkeringsfastigheten som att området samtidigt ska användas för kvartersmark. Här uppfattar Lantmäteriet avgränsningen mellan allmän platsmark och kvartersmark som oklar. Någon avgränsning i höjddled har Lantmäteriet inte kunnat återfinna på plankartan.

Förvaltningens kommentar: Inkomna synpunkter har noterats. Plankartan kompletteras med en illustration som redovisar den tilltänkta tredimensionella fastighetsutrymmet är tänkt.

Vattenfall Eldistribution AB noterar i samrådsredogörelsen att dialog mellan Solna stad, exploatören och Vattenfall har initierats.

Byggherren uppmanas att kontakta projektplanerare så de kan komma igång med projektering och genomförande.

Vattenfall Eldistribution AB har i övrigt inget att erinra i rubricerat ärende.

Förvaltningens kommentar: Inkomna synpunkter har noterats. De förutsättningar som framhålls finns beskrivna i planbeskrivningen.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Norrvatten
- Luftfartsverket
- Stockholm Exergi

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Försvarsmakten
- Luftfartsverket
- Polismyndigheten i Stockholms län
- Rådet för funktionshinderfrågor
- Kommunstyrelsen
- Omvårdnadsförvaltningen
- Barn- och förskolenämnden
- Skolnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor
- Fullmäktigegrupperna: m, s, l, v, mp, kd, c, bp, sd
- Omvårdnadsförvaltningen
- Tekniska nämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Norrvatten
- AB Fortum värme
- TDC Song
- Colt Telecom AB
- Stokab
- TeliaSonera Skanova Access
- Telenor

Sakägare enligt fastighetsförteckning och boende i dessa fastigheter

Yttranden från privatpersoner är i detta granskningsutlåtande avpersonifierade med hänsyn till GDPR. Numreringen av privatpersoner är gjord för att stämma överens med de som har lämnat synpunkter under samrådsskedet.

Lundagrossisten

Lundagrossisten vidhåller fortsatt de synpunkter som lämnades vid samrådet i september 2018 och anser inte att Solna stad i samrådsredogörelsen har bemött och besvarat de frågeställningar som Lundagrossisten då tog upp.

Lundagrossistens fastighet Signalen 4 gränsar till fastigheten där parkeringshuset planeras uppföras. Lundagrossisten omnämndes inte alls i samrådshandlingen, vilket tydligt visar att det inte skett någon intresseavvägning utifrån våra intressen och existerande bebyggelse. Förvaltningen menar i samrådsredogörelsen att hänsyn tagits till Lundagrossistens fastighet och verksamhet, men om så är fallet har det inte kommenterats någonstans och än mindre syns det i förslaget till detaljplan, eftersom in- och utfarten till det föreslagna parkeringsgaraget placerats invid in-/utfarten till Lundagrossistens fastighet. Naturligtvis kommer köbildning in och ut från P-huset att uppstå vid tävlingar och större evenemang i området, vilket skulle få starkt negativ påverkan på trafiken på Gustav III:s Boulevard samt in- och utfarten till Lundagrossistens fastighet.

Lundagrossisten har även svårt att förstå resonemanget i Förvaltningens påstående i samrådsredogörelsen att ”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.” Lundagrossisten efterfrågar en utveckling av detta resonemang,

då vi inte kan se hur tillkomsten av ett parkeringshus och dess in- och utfart placerad intill Signalen 4, snarare underlättar för in- och utpassagerna till Signalen 4.

Gällande detaljplan

För området gäller detaljplan P09/06 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 att en ny detaljplan för aktuell del av Frösunda därmed kan antas. Lundagrossisten delar inte denna bedömning då den nya detaljplanen innebär skada på både enskilda och allmänna intressen och motsätter sig därför att en ny detaljplan antas med nytt användningsområde antas.

Denna synpunkt har över huvud taget inte bemötts av förvaltningen i samrådshandlingen och är en högst essentiell fråga som kvarstår. Lundagrossisten invänder mot att användningsområdet ändras, då det skulle få stora negativa konsekvenser för Lundagrossistens fastighet och verksamhet samt för boende och trafiksituationen i hela området.

Parkeringsbehov

Planens syfte är enligt planbeskrivningen att möjliggöra ett runt parkeringshus som placeras innanför rampen som förbinder Kolonnvägen med Signalbron. Detta ska i första hand tillgodose det parkeringsbehov som ICA, kontorshuset med simhall och kommersiella lokaler samt ishallarna har.

Vad Lundagrossisten vid flertalet detaljplaneprocesser i området under de senaste åren anfört om parkeringsbehovet kvarstår – i samtliga av dessa planprocesser har Lundagrossisten påpekat att avsteg från Solna stads parkeringstal ej varit motiverat och påpekat att antalet planerade parkeringsplatser är alltför lågt. Dessa synpunkter har aldrig beaktats av Solna stad. Nu anser Solna stad tydligen att parkeringsbehovet har ändrats, och förvaltningens kommentar i samrådsredogörelsen att ”Det finns inget krav på att all parkering ska lösas just i den fastighet som verksamheten ligger” är både felaktig och missvisande. Solna stad har vid samtliga tidigare detaljplanearbeten hävdade att ett lägre parkeringstal kunde accepteras för dessa fastigheter, för att nu något år senare ändra denna åsikt och säga att fler parkeringsplatser behövs och därmed behöver ett parkeringshus byggas. Att på detta sätt manipulera detaljplanearbetet och missleda de boende och verksamma i Solna är inte rätt.

Signalen 3 - ICA

Redan i februari 2015, under planprocessen avseende Signalen 3 (ICA), framförde Lundagrossisten synpunkter på att fastighetsägaren Fabège skulle uppföra en oproportionerligt stor byggnad på bekostnad av andra intressen och utan att lösa parkeringsfrågan inom den egna fastigheten. Denna åsikt beaktades dock inte 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 (bilaga 1) enligt nedan:

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 hade Fabege och ICA, endast 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 godkännandet av detaljplanen. Lundagrossisten ställer sig frågande till hur situationen så snabbt kunde förändras och parkeringsbehovet dubblats? Och hur kan detta resonemang accepteras av Solna stad, med konsekvensen att ett nytt parkeringshus behöver byggas?

Ishallen samt kontorshus med simhall och kommersiella lokaler

Även i denna detaljplaneprocess har Lundagrossisten framfört synpunkter på det låga antalet parkeringsplatser som planerats i den nya detaljplanen för del av kvarteret Idrottsplatsen (BND/2016:879). Se bilaga 2 med Lundagrossistens synpunkter på granskningshandlingen, där vi bl. a. framförde följande:

Enligt Trafikutredningen och de uppgifter som lämnats av driftansvarige för ishallen, står i nuläget 50-60 bilar parkerade vid träning på vardagseftermiddagar/kvällar och mellan 100-150 bilar vid matcher på helgerna. Trots detta har endast 50 parkeringsplatser avsatts för Ishallens verksamhet. Man säger i granskningsunderlaget att matcher och tävlingar inte kommer att sammanfalla tidsmässigt, men den ”vanliga” verksamheten kommer ju ändå att pågå inom respektive verksamhet på idrottsområdet, samtidigt som någon utav verksamheterna har en tävling/match. Antalet parkeringsplatser är därför långt ifrån tillräckligt och helt underdimensionerat.

Samlad 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 helt obesvarad från Solna stads sida vid planarbetet avseende del av kv. Signalen (ICA) under 2015-2016. Samma synpunkt har sedan framförts 2018 under detaljplaneprocessen för kvarteret Idrottsplatsen (Simhall & kontor), då framförallt med hänsyn till trafik- och parkeringsfrågan:

Då detaljplaneförslaget i allra högsta grad berör Lundagrossistens fastighet Signalen 4 och dess verksamhet, kräver Lundagrossisten att förslaget till detaljplan ändras till att 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.

I de ovan nämnda detaljplaneprocesserna har Solna stad frångått gällande parkeringsnorm och planerat för betydligt färre parkeringsplatser än vad det finns behov för. Av granskningshandlingarna för detaljplanen för kvarteret Idrottsplatsen sades att parkeringsbehovet kunde lösas genom detta nya parkeringshus, dock innan någon färdig detaljplan fanns för ett sådant 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 första hand att tillgodose det parkeringsbehov på ytterligare 250 parkeringsplatser som plötsligt har upptäckts hos ICA, kontorshuset med simhall

och kommersiella 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 vi framfört synpunkter om att ett helhetsgrepp måste tas för området för att se till en mer strategisk nivå samt bästa trafik- och parkeringslösningarna.

Det måste stå tämligen klart att ett 11 våningar högt parkeringshus med 570 parkeringsplatser rakt framför/bredvid Lundagrossistens fastighet kommer att få en ytterst stor negativ påverkan på vår fastighet Signalen 4, både ur en estetisk och värdemässig aspekt, men även för vår in- och utfart samt trafiksituationen i området. I motsats till vad Solna stad hävdar i samrådsredogörelsen, har inte Lundagrossisten och vår verksamhet beaktats - Lundagrossisten finns inte med på några bilder över området, omnämns och beaktas inte i trafikutredningen och finns inte med i stadsbildsanalysen i Planbeskrivningen (Samrådshandling).

Dessutom har in- och utfarten till parkeringshuset förlagts invid Lundagrossistens in- och utfart till fastigheten Signalen 4, vilket skulle få mycket stor negativ påverkan på Lundagrossistens fastighet och verksamhet. Den ökade trafikbelastning som de stora, nya etableringarna i området medför samt en busshållplats på ena sidan och en in-/utfart till ett parkeringshus med 570 bilparkeringsplatser, kommer att påverka oss enormt. Att man maximerar byggrätterna inom de nya exploateringarna så mycket att parkeringsfrågan inte i något fall lösts inom den egna fastigheten, är något som får stark negativ påverkan både på allmänna och enskilda intressen. 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 på Kolonnvägen att tas bort, vilket kommer att stoppa upp trafiken än mer i korsningen.

Med anledning av ovanstående motsätter sig Lundagrossisten detaljplaneförslag i dess helhet och begär att det omprövas. Solna stad kan inte agera så att man frångår parkeringsnormen vid godkännande av flertalet nya detaljplaner, för att sedan bygga parkeringshus för att tillgodose parkeringsbehoven. Detta innebär ett vilseledande i detaljplaneprocessen, som inte kan accepteras.

Estetiskt påverkar det även Lundagrossistens fastighet negativt, då ett 11 våningar hög byggnad kommer att placeras rakt framför våra byggnader. Bilrampen är avsedd för trafikändamål och innebär i sig en stor olägenhet för Lundagrossisten, men att dessutom placera ett stort parkeringshus i mitten av detta är helt oacceptabelt och inte något som medför någon fördel för Lundagrossisten.

Lundagrossisten anser att det föreslagna parkeringshuset medför stor skada för vår verksamhet och fastighet och motsätter sig därmed en ny detaljplan för del av Järva 4:17. Gällande detaljplan har dessutom genomförandetid kvar.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen hänvisar till de kommentarer som lämnades under samrådet. Vid planläggning så görs olika avvägningar och hänsyn tas till fastigheter intill. Signalen 4 är en av de fastigheter som varit en förutsättning att ta hänsyn till. Signalen 4

nämns inte direkt i planbeskrivningen, men finns med i plankartan som en fastighet som likt de övriga fastigheter som är med som en förutsättning vid planeringen.

För området gäller detaljplan P09/06 med användning GATA (P) samt GATA. Genomförandetiden har löpt ut och då är det fullt möjligt att ändra detaljplanen.

Att förtäta områden och på så sätt kunna utnyttja befintlig infrastruktur i form av gator, ledningar och samhällsnyttiga funktioner innebär högre resurseffektivitet och bidrar till en mer hållbar utveckling, sett ur ett samhällsbyggnadsperspektiv. Ny bebyggelse innebär alltid en förändring av platsen. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt ökad trafik, ändrad parkeringssituation på gata, in- och utspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras. Förvaltningen gör bedömningen att miljön kommer bli godtagbar och att den nya bebyggelsen inte innebär betydande olägenheter för de boende och verksamheter i närområdet.

Solna stad kommer att arbeta vidare med trafiksituationen i området tillsammans med Trafikförvaltning. Den nu föreslagna gatuutformningen kan inte enskilt lösa problematiken i området, men bidrar till en bättre situation än om befintlig gatustruktur hade behållits.

Enligt de trafikmätningar som finns är andelen tung trafik i maxtimmen (vardagar) ca 1,6 % vilket motsvarar ca 5-6 fordon, där antal fordon i maxtimmen (vardagar) 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.

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.

Området är väl försett avseende kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, vilket också ska avspeglas 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.

Flytten av hållplatsen har ingen negativ inverkan på Lundagrossistens verksamhet. Tvärtom, förbättras situationen genom att det inte längre blir möjligt för gående att passera över GIIIB, vilket tidigare 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 GIIIB 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 i området att vara högre, men inte på ett ohållbart sätt. 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.

Övriga yttranden

Privatperson 1 boende i Frösunda anser att området är ett väldigt öppet fint och fritt. Redan vid bygget av ICAs nya huvudkontor stängdes området in ganska rejält för de boende. Istället för ett öppet område blev det nu, visuellt och känslomässigt, mer instängt. Speciellt då höjden på ICA-huset blev en ordentlig syn från stora delar av Frösunda.

Det lämnades en liten lucka, som både släpper in ljus och gör att området känns lite öppet. På denna lucka planeras nu ett parkeringshus som kommer sträcka sig höjdmässigt lika högt som ICA-huset.

Detta kommer stänga in området totalt. Området kommer kännas instängt och inte alls lika livfullt och trevligt som innan. Detta påverkar stora delar av de boende i Frösunda, de som drabbas mest är troligen de boende på Signalistgatan, Anders Lundströms gata, Signe Tillischgatan samt de i boende på Norra/västra delen av Gustav III:s Boulevard.

Att parkering behövs när ett stort komplex som ICA-huset har tillkommit är det ingen tvivlan om, däremot så borde kravet ställts redan innan bygget att göra detta under jord, under själva byggnaden. Att stänga in området med fler byggnader är långt ifrån en bra lösning och känns som en slarvig lösning på ett problem som alltid funnits.

Förvaltningens kommentarer: Att förtäta områden och på så sätt kunna utnyttja befintlig infrastruktur i form av gator, ledningar och samhällsnyttiga funktioner innebär högre resurseffektivitet och bidrar till en mer hållbar utveckling, sett ur ett samhällsbyggnadsperspektiv. Ny bebyggelse innebär alltid en förändring av platsen. En successiv utveckling av stadsbebyggelsen innebär konsekvenser för de som bor och verkar i det aktuella området. Dessa konsekvenser är normalt ökad trafik, ändrad parkeringssituation på gata, ianspråktagande av ytor som inte är bebyggda, nya ljusförhållanden och förändrad utsikt i närliggande bebyggelse. I en växande stad behöver denna typ av förändringar för omgivningen normalt accepteras. Förvaltningen gör bedömningen att miljön kommer bli godtagbar och att den nya bebyggelsen inte innebär betydande olägenheter för de boende och verksamheter i närområdet.

Privatperson 2, Att bygga ett parkeringshus vid Signalbron är ett utmärkt sätt att säkerställa att transporter till området kommer ske med bil under lång tid framöver. Eftersom det kommer innebära att många föräldrar skjutsar sina barn till ishallen eller simhallen i närheten kommer det också leda till att dessa barn lär sig hur viktig

bilen är i vardagspusslet istället för att transportera sig på ett effektivare och mer hållbart sätt.

Det finns redan idag enorma parkeringsmöjligheter vid arenan och Mall of Scandinavia, samt helger och kvällar på Icas parkering (och det är ju också då aktiviteten vid ishall och simhall kommer vara som störst).

Att bygga ett p-hus mitt i trafikkarusellen lär också innebära att vägen inte kan breddas, vilket vore att föredra eftersom den idag är feldimensionerad med två breda bilfiler och en extremt smal cykelväg utan säkerhetsräcke som går bara centimetrar från bilvägen där hastigheten inte sällan är över 80 km/tim.

Solna har en unik chans att se till att transporter till ishall, simhall och kontor sker på ett bättre sätt ur både effektivitets-, säkerhets- och miljösynpunkt än i bil med i snitt 1 person per bil. Solna kan bli ett föredöme för hur den här typen av område utformas och något som vi boende i området kan vara stolta över. Ett p-hus är kanske den enklaste men också den minst ordinära och spännande lösningen som går att uppbringa som bara säkerställer dagens usla läge, att området är tungt beroende av bil och kommer vara det under många år framöver.

Förvaltningens kommentarer: Parkeringshus svarar väl mot behovet idag, men om behovet skulle ändras i framtiden är det något som man får titta på då. Solna stad kommer att arbeta vidare med trafiksituationen i området tillsammans med Trafikförvaltning. Den nu föreslagna gatuutformningen kan inte enskilt lösa problematiken i området, men bidrar till en bättre situation än om befintlig gatustruktur hade behållits. I övrigt. Se svar ovan.

Förändringar efter granskningen

Synpunkterna kan läsas sammanfattade ovan. Samtliga yttranden finns i sin helhet att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen. Förutom det som direkt föranletts av synpunkter inkomna under granskningsskedet, vilka har kommenterats ovan, så har följande förändringar/uppdateringar skett:

Planbestämmelse om att utrymning ska ske bort från Kolonnvägen har införts i plankartan.

Redaktionella ändringar har gjorts i planhandlingarna.

U-området har justerats mot Kolonnvägen

5. Synpunkter som inte tillgodosetts

Detta utlåtande redovisar yttranden från granskningen. Nedan listas alla som yttrat sig under samråd eller granskning och där synpunkterna eventuellt inte tillgodosetts. Anonymt insända synpunkter (via solna.se) redovisas inte, då förvaltningen ej har någon möjlighet att återkoppla direkt till den som lämnar synpunkter helt anonymt.

- Lundagrossisten
- Privatperson 1

- Privatperson 2
- Privatperson 3
- Privatperson 4
- Privatperson 5

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Linda Schaedl
Planarkitekt