



Byggnadsnämnden

§ 95

Detaljplan för Solna station (BND/2020:153)

Beslut

Förvaltningen får i uppdrag att genomföra samråd om förslaget till detaljplan. Planens genomförande bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Planförslaget ska i den fortsatta processen kompletteras med en redovisning av användning och utformning av allmänna platser, med särskilt fokus på frågor om trafik och tillgänglighet.

Redovisningen ska avstämmas med nämnden i god tid innan granskning.

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att utveckla området kring Solna station till en effektiv, attraktiv och trygg kollektivtrafikknutpunkt och skapa en bättre koppling mellan Arenastaden, Råsunda och Hagalund genom bland annat en partiell överdäckning av Ostkustbanan. Trafiken till Arenastaden flyttas till en ny gata utmed spåren vilket innebär att Dalvägen kan sänkas och ansluta som gångstråk till ett nytt stationstorg vid Solna station. Planförslaget syftar till att förbättra samband i staden och länka samman stadsdelarna.

Planförslaget möjliggör ny bebyggelse för ca 170 bostäder, möjlighet till förskola och LSS-boende eller annan typ av speciallägenheter och strax under 100 000 kvm kontor. Bebyggelsens bottenvåningar ska ges särskild omsorg med lokaler och entréer mot gatan. Ny bebyggelse stärker platsen, ger platsen identitet och bidrar till ökad attraktivitet och trygghet

Yrkanden

Torsten Svenonius (M), Anders Ekegren (L), Bernhard Huber (MP) och Kent-Rune Sjöholm (KD) föreslår att byggnadsnämnden beslutar enligt förvaltningens förslag med tillägg enligt *bilaga 1*.

Björn Bränngård (V) föreslår att byggnadsnämnden återremitterar ärendet enligt motivering i *bilaga 2*.

Martin Eliasson (S) och Johan Wahlstedt (S) föreslår att byggnadsnämnden återremitterar ärendet enligt motivering i *bilaga 3*.

Beslutsgång

Ordförande konstaterar att det finns tre förslag till beslut:

Förvaltningens förslag med tillägg enligt *bilaga 1*.

Förslag om återremiss enligt motivering i *bilaga 2*.

Förslag om återremiss enligt motivering i *bilaga 3*.

Signatur

Ordförande frågar om ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde eller om ärendet ska återremitteras och finner att ärendet ska avgöras vid dagens sammanträde. Ordförande konstaterar därefter att ett förslag till beslut återstår, nämligen förvaltningens förslag med tillägg enligt *bilaga 1* samt att nämnden beslutar enligt detsamma.

Reservation

Björn Bränngård (V), Martin Eliasson (S) och Johan Wahlstedt (S) reserverar sig mot beslutet till förmån för egna förslag.

Yrkande (tilläggsyrkande)

Planförslaget innebär ett lyft för Solna station som kommer att utvecklas till en ännu viktigare trafikknutpunkt. Utmaningarna är många – gående, cyklister, bussar och bilar ska samsas på en begränsad yta som kännetecknas av höga trafikflöden. Planen anger att antalet kollektivtrafikresenärer i området förväntas öka med 400%.

I samrådsförslaget finns flera utredningar som ger en bra bakgrund till vilka utmaningar som finns på trafikområdet. Än så länge finns dock inga konkreta beskrivningar om hur trafiken ska organiseras, framförallt vid det nya stationstorget. Det gäller busshållplatser, gång- och cykelflöden eller frågor om tillgänglighet.

Därför ser vi det som angeläget att förvaltningen kompletterar planförslaget och plankartan med en beskrivning om hur trafiken ska organiseras. Vidare anser vi att planbeskrivningen senast vid granskning ska redovisa hur de allmänna ytorna ska utformas för att kunna hantera trafiken på bästa möjliga sätt. Användning och utformning av allmänna platser ska enligt PBL redovisas i planbeskrivningen och kan inte helt hänskjutas till byggskedet.

Vi yrkar

att planförslaget i den fortsatta processen kompletteras med en redovisning av användning och utformning av allmänna platser, med särskilt fokus på frågor om trafik och tillgänglighet

att redovisningen avstäms med nämnden i god tid innan granskning

Torsten Svenonius (M)

Anders Ekegren (L)

Bernhard Huber (MP)

Kent-Rune Sjöholm (KD)



Solna 4 november 2020

Byggnadsnämnden

Ärende 6
Detaljplan för Solna station

Yrkande

Solna station är ett viktigt nav i regionen och kommer att få en växande betydelse om stadens alla planer förverkligas. Idag fungerar det inte bra. En trång stationsplan framför stationsentrén med korsande cykel- och gångtrafik. Och trång passage från busshållplatserna på Frösundaledens norra sida. Man har tagit fram ett förslag som främst går ut på en massiv kontorsutbyggnad, som snarare förvärrar problemen. Mer om det senare, men först några positiva ord.

Stationstorget har fått en större sammanhållen yta genom att man däckat över järnvägen. Rockaden mellan Dalgatan och Råsta strandväg ger en mycket bättre entré till Arenastaden. De stora kontorshusen har fått en omsorgsfull arkitektur.

Men nu över till kritiken:

Klimatet

Trots att klimatet är en ödesfråga gör man inget för att begränsa växtgasutsläpp, tvärtom. Jag googlade på ordet "klimat" och fick 37 träffar. Men 35 av dessa i dagvattenutredningen, där man föreslår åtgärder för att ta hand om de skyfall som förväntas eftersom man inte begränsat växtgasutsläppen.

All betong och armeringsjärn som krävs för att bygga hus och infrastruktur förorsakar en stor del av våra utsläpp. Men i Solnas klimatstrategi finns inte dessa utsläpp med. Men värre är att man över huvud taget inte hänvisar till klimatstrategin, även om den är otillräcklig. I detaljplanearbetet tar man hänsyn till miljöpolicy och strategi, dagvattenstrategi, grönplan och cykelplan, men inte klimatstrategin.

Dimensionering av trafikytor

I Solna planerar man de närmaste åren att bygga över åttahundra tusen kvadratmeter kontorsytor (över 150.000 har redan bygglov), vilket motsvarar nästan 100 stadshus (8700 kvm). Varje solnabo från nyfödda till hundraåringar skulle kunna få ett eget kontorsrum. Men så blir det inte. De flesta som arbetar i Solna bor och skattar i andra kommuner. Precis som de flesta yrkesverksamma solnabor. Detta innebär en omfattande pendling, där flertalet ska passera Solna station. Man bedömer att antalet resenärer kommer att öka med 400 %, alltså en femdubbling (vilket jag ifrågasätter eftersom man på sidan 14 i mobilitetsutredningen visar att man inte behärskar %-räkning). De åtgärder man redovisar räcker inte för att hantera den växande trafiken. Redan idag fungerar busshållplatserna dåligt. För att hantera ett mångdubbelt större flöde föreslår man endast ett par nya hållplatslägen.

Ett stort konfliktområde är cykeltrafiken utanför stationen. Man nämner att cykeln är viktig och trafiken kommer att öka, men man har ingen idé om hur det ska hanteras. Solnas cykelplan ger inte heller någon vägledning, eftersom den i stort sett endast innehåller inventeringsdelen.

Överdäckning eller bro.

Överdäckningar är omgärdade med omfattande restriktioner. För broar är kraven lägre. Jag har fått lära mig att en bro får vara max 100 meter lång, sen räknas den som tunnel, med större krav. Och man kan inte gå runt kraven genom att lägga flera s.k. broar nära varandra. Den östra överdäckningen är helt klart en överdäckning. Men man menar att den västra är en bro eftersom den är kortare än 100 meter. Men den ligger ganska nära tunneln. Och i flera illustrationer ser man att det finns planer för byggnader i mellanrummet.

Tvärbanan.

I ÖP2030 finns förslag om att förlänga tvärbanan till Bergshamra. Men i detta förslag tar man ingen höjd för det. Man ser illustrationer på byggnader som skulle omöjliggöra en förlängning. Hur är det? Finns det reservat för tvärbanans förlängning?

Kulturhistoria.

Områdets märkesbyggnad är Skanskas kontorshus öster om järnvägen, som har ritats av stjärnarkitekten Henning Larsen. Det planeras där den gamla stinsbostaden ligger. Den bedöms ha högt kulturhistoriskt värde. Eftersom man vill bygga på platsen har man beräknat vad det kan kosta att flytta den och kommit fram till 7 miljoner kronor.

Eftersom inspektorsbostaden är en del av Solnas historia och området saknar gröna ytor bör man inte bygga där. Solna har ingen brist på kontor, men jag är medveten om att den värdefulla marken är den enda i detta projekt som staden kan sälja. Trots det bör man hitta en användning för huset och anlägga en vacker järnvägspark.

Förskolegården.

I planens enda bostadskvarter planeras en förskola. Men dess gård får mycket lite sol eftersom den ligger i norr. Gör en rockad så att gården hamnar i söder i kontakt med Vasalundsparken och lägg huset i norr.

Sammanfattning.

Detaljplaneförslagets primära syfte är att åtgärda situationen vid stationsområdet som idag är underdimensionerat och upplevs trångt och otryggt, utspritt och svårorienterat. Men det har man inte lyckats med. Rockaden mellan Råsta strandväg och Dalvägen samt det större stationstorget löser en del problem, men man har ingen acceptabel lösning för cykelleder och busshållplatser. Och med tanke på att kollektivtrafikresenärerna bedöms öka med 400 % mellan 2015 och 2030 (en femdubbling) krävs helt andra, mer genomgripande, åtgärder.

Istället lägger man allt krut på att bygga en tät och hög kontorsstad med nästan 100.000 kvm kontorsyta med plats för 8.000 anställda i den kommun som redan idag har störst överskott av arbetsplatser och mest pendling. Som alibi bygger man 170 bostäder och en förskola utan solljus.

På den gröna ytan där den kulturmärkta stinsbostaden står vill man bygga det högsta huset, en märkesbyggnad. Att marken ägs av Solna stad kan vara en förklaring.

Vad har våra uppdragsgivare, solnaborna, att vinna på denna kontorisering som ytterligare kommer att förvärra situationen vid Solna station vilket väl var denna plans syfte att förbättra.

Med hänvisning till ovanstående yrkar jag

att förslaget återremitteras med syfte att förbättra situationen vid Solna station utan massiv kontorsbebyggelse och med hänsyn till kulturmiljö och grönområden.

A handwritten signature in black ink on a light background. The signature reads "Björn Bränngård" in a cursive, slightly slanted script.

Björn Bränngård



Solna, 4 november

Byggnadsnämnden

Ärende 6

Detaljplan för Solna station

BND/2020:153

Yrkande

Miljön kring Solna station kännetecknas av storskaliga trafiklösningar där gående och cyklister har fått dra det kortaste strået. Det är därför glädjande att planförslaget medför flera förbättringar för dessa. En överdäckning av spåren och en plats framför stationen är ett välkommet inslag som kan ge platsen en identitet. Den förslagna ny infartsvägen längs med spåret till Arenastaden är även det en betydande förbättring jämfört med dagens lösning.

Att bygga arbetsplatser i ett utmärkt kollektivtrafiksläge där buller och risk hindrar bostadsbyggande är i grunden positivt. Vi anser dock kätt den föreslagna bebyggelsen öster om stationen är för stor och att det fortsatta planarbetet prövas en minder kontorsetablering där som möjliggör ett bevarande av det tidigare stationshuset.

Med anledning av detta yrkar vi

Att planförslaget återremitteras att minska kontorsexploatering öster om station i syfte att möjliggöra ett bevarande av det gamla stationshuset.

Martin Eliasson

Socialdemokraterna

Johan Wahlstedt

Socialdemokraterna