



Utlåtande efter granskning

Detaljplan för ny idrottsplats i norra Solna kv. Krossen m.fl.

inom stadsdelen Järva, upprättad i mars 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

Byggnadsnämnden gav den 14 oktober 2020 (§ 81) miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att göra planförslaget tillgängligt för granskning.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av en idrottsplats med huvudsakligen fotbollsplaner och tillhörande kringfunktioner. I planen ingår en 11-spelsplan, en 9-spelsplan och en 7-spelsplan. Samtliga tre är fullstora fotbollsplaner. Det ingår också en byggnad för omklädningsrum, vaktmästarutrymme, enklare uppehållsrum med mera, en byggnad för driftutrustning, parkeringsplatser och så kallade aktivitetsytor.

Länsstyrelsen, lantmäteriet, kommunens förvaltningar, myndigheter, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget. Handlingarna har visats på biblioteket i Solna Centrum, vid Solna forum i Solna stadshus och vid Järvastadens kontor på Gunnarbovägen 91 under tiden 23 oktober 2020 – 30 november 2020. Granskningshandlingarna, inklusive samrådsredogörelse, har också funnits tillgängliga på projektets hemsida www.solna.se/krossen.

Granskning har annonserats i Solnas lokaltidning. Inbjudan till att lämna synpunkter har skickats enligt sändlista till sakägare enligt fastighetsförteckning, till dem som inkommit med yttrande under samrådet samt till remissinstanser.

2. Sammanfattning

Här följer en kort sammanfattning av inkomna yttranden. Yttrandena återfinns även nedan under rubrik 3. Yttranden under granskningen. Yttrandena har kortats ned språkligt men inte innehållsmässigt. Yttrandena finns oavkortade att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen. Miljö- och byggnadsförvaltningens kommenterar varje yttrande i kursivt.

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen skriver att de trafikprognoser för järnvägen som presenteras i riskutredningen inte stämmer med Trafikverkets aktuella basprognos för 2040. Kommunen behöver beskriva risknivåerna utifrån Trafikverkets prognos.

Länsstyrelsen anser att stängslet mot driftytan behöver regleras i plankartan.

Planförslaget medger kort avstånd mellan Ostkustbanan och stadigvarande vistelse utomhus på fotbollsplanerna. Kommunen behöver överväga ytterligare riskreducerande åtgärder för att acceptabel säkerhet ska uppnås. Konsekvensen av en olycka bedöms vara dimensionerande för valet av åtgärder inom korta avstånd. Behovet av åtgärder behöver utgå från risknivåer som tar hänsyn till aktuell/uppdaterad trafikprognos på Ostkustbanan.

Krav på stabilitet i slänten mot järnvägen behöver beaktas i fortsatt planering i samarbete med Trafikverket.

***Kommentar:** Riskutredningen har uppdaterats med Trafikverkets prognos, vilket bl.a. innebär att persontåg i modellen har maxhastighet 250 km/h på alla spår, inkl. avvikande huvudspår (tidigare benämnt driftspår). De förändrade förutsättningarna innebär att det rekommenderade skyddsavståndet till stadigvarande vistelse i södra planområdet ökas från 15 meter till 22 meter.*

Underhandssamråd har hållits med länsstyrelsen om den omarbetade riskutredningen och länsstyrelsen har då sagt att ändringarna är bra, förutsatt att de arbetas in i detaljplanehandlingarna.

Det nya skyddsavståndet har inarbetats i planhandlingarna. Planerad utformning av idrottsplatsen påverkas endast med att driftfordonsbyggnaden får ny placering.

Stabilitetsåtgärder kommer att regleras i avtal mellan Solna och Trafikverket.

Vattenfall eldistribution skriver att elsäkerhetsföreskrifternas avstånd behöver beaktas för bl.a. gång- och cykelvägen genom skogsområdet, trädplantering och aktivtetsyta. Luftledning ska utföras som brottssäker ledning eller byggas om på exploatörens bekostnad.

***Kommentar:** Planförslaget har justerats och klarar elsäkerhetsföreskrifterna.*

Trafikverket skriver att riskutredningen behöver omformulera text om driftspår. Riskutredningen behöver korrigeras så att samtliga spår förutsätts trafikeras av samtliga tågtyper och i full hastighet inklusive godståg med farligt gods. Risk- och bullerutredningen behöver baseras på korrekta uppgifter. Detaljplanen behöver tydliggöra att om parkering ska lokaliseras närmare än 15 meter från järnvägen så behöver skyddsåtgärder vidtas.

Tidigare synpunkter på geoteknik är väl omhändertagna. Hantering av räddningstjänstens åtkomst till järnvägen som inkommit i underhandssamråd är fullgott. Avtal (bevakningsuppdrag) om bl.a. stabilitet och räddningstjänstens åtkomst till järnvägen behöver tecknas.

***Kommentar:** Riskutredningen har uppdaterats utifrån synpunkterna. Rekommenderade riskavstånd i södra delen av planområdet har därför ändras. Planhandlingarna har uppdaterats utifrån synpunkterna. Avtal om bl.a. stabilitet kommer att tecknas mellan Solna och Trafikverket. Bullerutredningen bedöms baseras på korrekta uppgifter.*

SGI skriver att stabilitetsberäkningarna behöver utföras med både kombinerad och odränerad analys och att materialparametrarna behöver ses över och vid behov justeras. SGI önskar även förtydligande med placering av en horisontell och vertikal skala i Slope/W och att åtgärder/restriktioner behöver inarbetats på plankartan.

SGI anser att eventuell risk för bergras eller blockutfall behöver klarläggas bedömning bör inarbetas i planbeskrivningen.

***Kommentar:** Stabilitetsutredningen har reviderats utifrån SGI:s synpunkter. Den uppdaterade utredningen har översänts till SGI för underhandssamråd, vilka inte kommenterat utredningen trots flertal påminnelser. Planbeskrivningen har uppdaterats med stabilitetsutredningens revideringar. Geotekniska åtgärder säkerställs i exploateringsavtalet.*

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen (TF) ser positivt på att staden möjliggör trafikering av Gunnarbovägen. Viktigt att hänsyn tas till Ri-Buss (lutningar och gatubredder, utformning hållplats) när dessa projekteras.

TF förordar att trafiksituationen, t.ex. trafikflöden, lutningar på gata och hållplatsutformning, kompletteras i planbeskrivningen. TF saknar sektion vid busshållplats, material som redovisar att RiBuss följs och information om utformningen av tunneln. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

Kommentar:

Ett trafik-PM har tagits fram och har tillsammans med vägprojekteringsritningar sänts över till Trafikförvaltningen för underhandssamråd. Trafikförvaltningen har återkommit med bl.a. önskemål om körspår och andra synpunkter som kommer att hanteras i projekteringsskedet. Trafikförvaltningens synpunkter har därför skickats till Solnas avdelning Stadsmiljö och Järvastaden AB. Vägområdet "GATA" har i storlek tagit höjd för bl.a. bussgata enligt RiBuss. Detaljerade utformningsfrågor kommer att hanteras vidare i projekteringsskedet. Tunneln ligger utanför planområdet.

Solna stad, Tekniska förvaltningen, avfallsverksamheten skriver att de noterar att det inte står så mycket om avfallsfrågor, och att de därför inte kan ge synpunkter. Bra att förutsättningar för hantering av matavfall, källsortering och brännbart restavfall ska finnas inom idrottsplatsen, inte minst pga. kafé. Kafé kräver sannolikt installation av fettavskiljare inkl möjligheter för tömning (plats för tömningsfordon och dockningspunkt).

Kommentar:

Ett PM avfall har tagits fram och underhandssamråd har hållits med Tekniska förvaltningen (TF).

Tekniska förvaltningens synpunkter på PM:et var att föreslagen hämtning säkert kan fungera smidigt och att detaljutformningar kan lösas senare. Internrangering av avfall med egen personal brukar lösa det mesta, inklusive källsortering. Transporttillstånd kan krävas för att transportera avfall mellan olika egna fastigheter.

Kommentar:

Trafikrelaterade delar av avfallshanteringen inarbetade i trafik-PM.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) skriver att plankartan bör ha en egenskapsgräns för avståndet 40 m från järnväg till läktare, att järnvägsviadukten behöver skyltas med höjd.

Kommentar: *Solna bedömer att planregleringen av läktares avstånd till järnvägen i granskningshandlingarna är fullgott. En sådan egenskapsgräns bedöms inte tillföra plankartan något utöver det som redan finns. SSBF:s synpunkt om skyltning har skickats till Solnas avdelning Stadsmiljö som ser över skyltning.*

Lantmäteriet

Lantmäteriet skriver att plankartan kan förtydliga allmän plats och kvartersmark.

Kommentar: *Gata och park är allmän platsmark och R1 är kvartersmark, vilket förtydligats i plankartans legend.*

Norrenergi

Norrenergis fjärrvärmeledningar bör klara den planerade expansionen.

Kommentar: *Uppfattat.*

Solna vatten

Befintliga ledningar behöver sänkas/flyttas och det ska bekostas av exploitören. Avtal om ledningsflytt mellan Solna vatten och exploitören måste tecknas innan planen kan antas.

Kommentar: *Uppfattat. Avtal om ledningsflytt mellan Solna vatten och Järvastaden kommer att tecknas innan antagande.*

Privatperson MK

Privatperson skriver att det är högst olämpligt med busstrafik genom bl.a. Grankällans villa/bostadsområde. Tillfälliga dragningar delvis på denna sträckning har medfört högt buller, tung trafik i hög hastighet (trots 30 km/h) och störande bussar på en

gata med mycket lekande och cyklande barn. Privatperson föreslår att befintliga busshållplatser används istället och med tätare turtrafik. Privatperson föreslår även att flytta idrottsplatsens framtida busshållplats till p-platserna.

Kommentar:

Solna stad äger inte frågan om linjedragningar i kollektivtrafiken men kan ge förutsättningar för framtida busstrafik genom utformning av infrastrukturen. Gunnarbovägen är sedan lång tid tillbaka dimensionerad för busstrafik. För att inte omöjliggöra en utökad och utvecklad kollektivtrafik för Järvastaden dimensioneras därför Gunnarbovägen för busstrafik i hela sin sträckning.

Privatperson UL

Låter trevligt att det blir ett idrottsområde i Järvastaden. Något som jag, som lite äldre, saknar i området är möjlighet att sitta vid ett bord ute. Att under alla årstider kunna stanna till för att äta matsäck, läsa/skriva/rita, titta på folk, vila etc. en stund. Privatperson önskar att det skapas trevliga ytor bland träd och gräs där man kan sitta ner vid några bord, t.ex. vid slänten vid promenadstigen mot ingången till Igelbäcken.

Kommentar:

Sittplatser och ytor för liknande användning är inte något som regleras i detaljplanen. Frågan har skickats till Solnas förvaltning för arbetsmarknad, kultur och fritid (FAK) som kommer sköta driften av idrottsanläggningen. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft kommer FAK bl.a. att utforma aktivitetsytan och planera för placering av bord och bänkar på idrottsplatsen.

Privatperson PM

Det finns redan många fotbollsplaner i omnejden men inga utomhustennisbanor i närheten trots att intresset för tennis är stort i Järvastaden. Många boende i Järvastaden skulle uppskatta att åtminstone någon eller några av fotbollsplanerna på kommande idrottsplats istället blir tennisplaner.

Kommentar:

I det planuppdrag som kommunstyrelsen och byggnadsnämnden gett miljö- och byggnadsförvaltningen så ska detaljplanen möjliggöra bl.a. tre fotbollsplaner. Förvaltningen bedömer inte att tennisplan därutöver ryms inom området.

Privatperson RA

Det är bra med flera fotbollsplaner. Men det skulle kunna bli ännu bättre med en inomhus multisportshall istället för en av fotbollsplanerna. Det skulle bli mer flexibelt och ge mer mångfald i vad man kan spela och vem som kan träna på anläggningen.

Kommentar:

I det planuppdrag som kommunstyrelsen och byggnadsnämnden gett miljö- och byggnadsförvaltningen så ska detaljplanen möjliggöra bl.a. tre fotbollsplaner. Förvaltningen bedömer inte att sporthall ryms inom området.

3. Yttranden under granskningen

Här följer inkomna yttranden. Yttrandena har kortats ned språkligt men inte innehållsmässigt. Yttrandena finns oavkortade att ta del av på miljö- och byggnadsförvaltningen. Miljö- och byggnadsförvaltningens kommenterar varje yttrande i kursivt.

Remissinstanser

Länsstyrelsen anser att planen riskerar att inte tillgodose riksintresset Ostkustbanan. De trafikprognoser som använts för att bedöma konsekvenser av olyckor på järnvägen stämmer inte överens med de prognoser Trafikverket har när det gäller framtida trafikering på Ostkustbanan. Till följd av detta behöver även konsekvenserna av en olycka med farligt gods på järnvägen och eventuellt behov av åtgärder ses över.

Planhandlingarna behöver visa att detaljplanen blir lämplig utifrån ett hälso- och säkerhetsperspektiv med anledning av närheten till Ostkustbanan. Om särskilda fysiska åtgärder krävs för att minimera riskbilden, så ska det vara klarlagt att åtgärderna är genomförbara och att de ger det skydd som krävs för att uppnå en acceptabel risknivå. Motivet är att detaljplanens genomförande inte får innebära risk för framtida restriktioner på tågtrafiken, som påtagligt försvårar nyttjandet av järnvägsanläggningen när den är fullt utbyggd. Av Trafikverkets yttrande framgår att riskutredningen (Brandskyddslaget, 2020-09-01) är gjord med fel ingångsvärden för trafikeringen. Det går därför inte att verifiera att detaljplanen säkerställer att riksintresset för Ostkustbanan kommer att kunna tillgodoses på sikt. Kommunen behöver uppdatera sin information och säkerställa att planförslaget inte överskrider acceptabla risknivåer även med rätt trafiksiffror då järnvägen är fullt utbyggd. Se vidare under rubrik ”Olyckor med farligt gods”.

Även krav på stabilitet i slänten mot järnvägen behöver beaktas i fortsatt planering i samarbete med Trafikverket.

Hälsa och säkerhet, Olyckor med farligt gods

Länsstyrelsen har tagit del av den reviderade riskutredningen. De prognoser för trafikering på järnvägen år 2040 som presenteras i riskutredningen stämmer inte överens med Trafikverkets aktuella basprognos för 2040. Trafikverkets prognos visar på fler godståg än det antal som riskutredningen utgår från, vilket påverkar risknivåerna inom planområdet. Kommunen behöver beskriva risknivåerna utifrån Trafikverkets prognos.

Området närmast järnvägen har avsatts för driftyta för idrottsplatsen. Kommunen avser stängsla av mellan driftytan och fotbollsplanerna, vilket Länsstyrelsen ser positivt på. För att säkerställa att stängslet kommer på plats anser vi att det även behöver regleras i plankartan.

Planförslaget medger ett relativt kort avstånd mellan Ostkustbanan och oskyddade människor som vistas stadigvarande utomhus på fotbollsplanerna. Länsstyrelsen anser att detta avstånd är så kort att kommunen behöver överväga ytterligare riskreducerande åtgärder för att acceptabel säkerhet ska uppnås. Som Länsstyrelsen nämnde i samrådet bedöms konsekvensen av en olycka vara dimensionerande för valet av åtgärder inom korta avstånd från järnväg med transport av farligt gods. Behovet av åtgärder behöver utgå från risknivåer som tar hänsyn till aktuell/uppdaterad trafikprognos på Ostkustbanan.

Kommentar: Riskutredningen har uppdaterats med Trafikverkets prognos, vilket bl.a. innebär att persontåg i modellen har maxhastighet 250 km/h på alla spår, inkl. avvikande huvudspår (tidigare benämnt driftspår). De förändrade förutsättningarna innebär att det rekommenderade skyddsavståndet till stadigvarande vistelse i södra planområdet ökas från 15 meter till 22 meter.

Underhandssamråd har hållits med länsstyrelsen om den omarbetade riskutredningen och länsstyrelsen har då sagt att ändringarna är bra, förutsatt att de arbetas in i detaljplanehandlingarna.

Det nya skyddsavståndet har inarbetats i plankarta och planbeskrivning. Det enda som påverkas av planerad utformning av idrottsplatsen är driftfordonsbyggnaden som får ny placering.

Stabilitetsåtgärder kommer att regleras i avtal mellan Solna och Trafikverket.

Vattenfall eldistribution skriver angående gång- och cykelvägen genom skogsområdet att Vattenfalls riktlinjer anger för vägområde ett avstånd på minst 10 m från luftledningens stolpar och stag. Avstånd ska vara minst det som anges i elsäkerhetsverkets föreskrifter.

Luftledning ska vara utförd som brottssäker ledning. Om den inte är det ska exploatören bekosta ombyggnad.

Vattenfall skriver även att planbeskrivningen/gestaltningsprogrammet redovisas aktivitetsyta med två mindre bollplaner samt lågväxande eller långsamväxande träd inom 25 meter från luftledningens yttersta faslina. Vattenfall Eldistribution ABs riktlinjer anger att inom L-området får t.ex. ingen annan markanläggning ske, bland annat träd inte planteras eller anordning av skyfallsfördröjande anläggningar.

Vattenfalls riktlinjer anger även att luftledningen ska vara på ett betryggande avstånd, minst 20 meter, från platser där många människor samlas t.ex. allmän samlingsplats, sportarena, lekplats och område för åskådare.

Kommentar: *Planförslaget har justerats och klarar därför elsäkerhetsföreskrifterna och Vattenfalls riktlinjer gällande avstånd till kraftledning. Läge och storlek på aktivitetsytans bollplaner har justerats. Träd som i granskningshandlingarna var placerade under kraftledningen har flyttats. Detta och övriga synpunkter har framförts till exploatören och hanteras i projekterings- och genomförandeskedet.*

Solna har stämt av kommentaren om skyfallsfördröjande anläggning med Vattenfall på telefon efter granskningen. Fördröjningsmagasinet på platsen innebär en skålad yta vid aktivitetsytan, dvs. en förändrad höjdsättning av marken. Ingen byggnad eller annan konstruktion planeras. Marken under kraftledningen är reglerad med prickmark. Vattenfall hade inget emot en sådan skyfallslösning.

Eventuell ledningsomläggning bekostas av exploatören.

Trafikverket skriver att riskutredningen inte gjort korrekta antaganden. Riskutredningen skriver att driftspår ligger kvar i befintligt läge, medan Trafikverket skriver att det inte bestämt att det ska ligga kvar. Texten behöver nyanseras och omformuleras.

Trafikverket skriver att riskutredningen behöver korrigeras så att samtliga spår förutsätts trafikerats av samtliga tågtyper och i full hastighet inklusive godståg med farligt gods. Korrigeringen behöver göras i förhållande till antaganden om den framtida utbyggda anläggningen.

Risk- och bullerutredningen behöver baseras på korrekta uppgifter, även om det är Länsstyrelsens roll att bedöma om riskerna bl.a. är acceptabla.

Järnvägsanläggningen och dess trafikering måste vara beskriven utifrån de uppgifter som Trafikverket framfört. Trafikverket anser att det är högst väsentligt att risk- och bullerutredning baseras på korrekta uppgifter.

När det gäller parkeringen så skriver Trafikverket att detaljplanen behöver tydliggöra att om parkering ska lokaliseras närmare än 15 meter från järnvägen så behöver skyddsåtgärder vidtas.

Trafikverket bedömer att tidigare synpunkter på geoteknik är väl omhändertagna. Verksamheten måste beakta och följa rekommendationerna i stabilitetsutredningen.

Trafikverket bedömer att det förslag för räddningstjänstens åtkomst till järnvägen som inkommit till Trafikverket under granskningstiden är fullgott.

Avtal (bevakningsuppdrag) om bl.a. stabilitet och räddningstjänstens åtkomst till järnvägen behöver tecknas.

Kommentar:

Riskutredning har omformulerat och utvecklat texten om driftspåret, även kallat huvudspåret, och att det kan komma att ligga kvar i befintligt läge.

Riskutredningen har inarbetat Trafikverkets synpunkt gällande trafikering inklusive hastigheter. De förändrade antagandena innebär att riskutredningen rekommenderar annat riskavstånd i södra delen av planområdet ändras. Detta har arbetats in i planhandlingarna och påverkar inte utformningen av planförslaget, mer än att driftfordonsbyggnadens placering justerats.

Bullerutredningen bedöms baseras på korrekta uppgifter.

Om parkering lokaliseras närmare än 15 meter från järnvägen så behöver skyddsåtgärder vidtas. I planerad utformning ligger parkeringen på ca 20 meters avstånd, vilket framgår av illustrationslinjerna i plankartan. Planbeskrivningen har kompletterats med text om att skyddsåtgärder krävs vid 15 meters avstånd.

Räddningstjänstens åtkomst till järnvägen säkerställs med en a-bestämmelse på parkeringsplatsen, efter underhandssamråd med Trafikverket. Bestämmelsen redovisar servitut avseende rätt till drift- och räddningsfordons åtkomst till järnvägen till förmån för Trafikverkets fastighet som belastar idrottsplatsens fastighet.

I granskningshandlingarna uppdaterades buller- och riskutredningarna med de nya prognoserna från Trafikverket för att tillmötesgå samrådyttrandet från Trafikverket. Nu inför antagandet av detaljplanen har riskutredningen uppdaterats utifrån Trafikverkets granskningsyttrande, se ovan. Bullerutredaren och Solna bedömer att bullerutredningen från granskningsskedet inte behöver justeras inför antagande. Den har samma trafiksiffror som riskutredningens uppdaterade utredning har.

Avtal om bl.a. stabilitet kommer att tecknas mellan Solna och Trafikverket.

SGI- Statens geologiska institut

Geoteknik:

Den geotekniska utredningen har gjort en kombinerad analys. SGI anser att stabilitetsberäkningar ska utföras både för kombinerad och odränerad analys. SGI anser även att materialparametrar i stabilitetsberäkningarna behöver ses över och vid behov justeras. SGI önskar även att några stabilitetsberäkningar förtydligas med placering av en horisontell och vertikal skala i Slope/W. Detta för att förenkla tolkning/granskning av tolkad sektionen/geometri i Slope/W.

SGI anser att konsultens föreslagna åtgärder/restriktioner för att uppnå erforderlig säkerhet även behöver inarbetats på plankartan.

Bergteknik:

SGI anser att eventuell risk för bergras eller blockutfall behöver klarläggas inom planområdet samt dess närmaste omgivning. Slutsatsen av denna bedömning bör inarbetas i planbeskrivningen i det fortsatta planarbetet.

SGI ser från geoteknisk synvinkel att planläggning är möjlig förutsatt att ovanstående synpunkter beaktas i det fortsatt planarbete. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa på ett plantekniskt godtagbart sätt säkerställas i planen.

Kommentar:

Stabilitetsutredningen har reviderats utifrån ovanstående synpunkter. Den uppdaterade utredningen har översänts till SGI för underhandssamråd, vilka inte kommenterat trots flertal påminnelser. Planbeskrivningen har uppdaterats med stabilitetsutredningens revideringar. Geotekniska åtgärder säkerställs i exploateringsavtalet.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen ser positivt på att staden möjliggör trafikering av Gunnarbovägen. Viktigt att hänsyn tas till Ri-Buss (lutningar och gatubredder, utformning hållplats) när dessa projekteras.

TF saknar en beskrivning av trafiksituationen, t.ex. trafikflöden, lutningar på gata och hållplatsutformning och förordar att detta kompletteras i planbeskrivningen. RiBuss följs gällande körbanebredd. Däremot saknas en sektion vid busshållplats och information om utformningen av tunneln under järnvägen. Trafikförvaltningen kan därför inte bedöma om tillräckliga resenärsytor finns vid busshållplatsen eller om gatans lutning, bredd och fri höjd vid tunneln följer riktlinjerna i RiBuss. Trafikförvaltningen vill delta i det fortsatta planeringsarbetet när det gäller de nämnda frågorna.

Kommentar:

Ett trafik-PM har tagits fram och har tillsammans med vägprojekteringsritningar sänts över till Trafikförvaltningen för underhandssamråd. Trafikförvaltningen har återkommit med bl.a. önskemål om körspår och detaljerade synpunkter på vägprojekteringen. Trafikförvaltningens synpunkter kommer att hanteras i projekterings-skedet och har därför skickats till Järvastaden AB och Solnas avdelning Stadsmiljö.

Gunnarbovägen regleras i plankartan med vägområdet "GATA", vilket inkluderar gång- och cykelbana och dike. "GATA" är 19 meter brett, ännu något bredare vid busshållplatsen och har tagit höjd för bl.a. bussgata enligt RiBuss. Vägområdet är tillräckligt brett för att resenärsytor vid busshållplats ska få plats och frågan hantearas vidare i projekterings-skedet. Detaljerade utformningsfrågor kommer att hantearas vidare i projekterings-skedet. Tunneln ligger utanför planområdet.

Solna stad, Tekniska förvaltningen, avfallsverksamheten skriver de noterar att det inte står så mycket om avfallsfrågor mer än att förutsättningar för hantering av matavfall, källsortering och brännbart restavfall ska finnas inom idrottsplatsen. Det är bra att det ska finnas, inte minst eftersom caféverksamhet planeras som kommer att generera en del avfall. Vi kan inte komma med några synpunkter på utformning av avfallslösning eller lokalisering eftersom det inte finns underlag för det i det här skedet.

Notera att eftersom caféverksamhet planeras krävs sannolikt installation av fettavskiljare inkl möjligheter för tömning (plats för tömningsfordon och dockningspunkt).

Kommentar:

Ett PM avfall har tagits fram och underhandssamråd har hållits med Tekniska förvaltningen (TF).

Tekniska förvaltningens synpunkter på PM:et var att hämtning vid container eller miljörum säkert kan fungera smidigt och att detaljutformning, så att kärl rullas smidigt till sopbil osv., kan lösas senare. Internrangering med egen personal brukar lösa det mesta vad gäller källsortering och att få fram avfallet till "hämtbar plats". Att yrkesmässigt transportera avfall mellan olika egna fastigheter för att uppnå driftfördelar kan kräva transporttillstånd.

Kommentar:

Trafikrelaterade delar av avfallshanteringen är inarbetade i trafik-PM.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) skriver att plankartan bör ha en egenskapsgräns som visar avståndet i planbestämmelsen minst 40 m från järnväg till läktare. SSBF framför även synpunkter på att järnvägsviadukten behöver skyltas med höjd (3,6?m). Det är önskvärt att montera anordningar som hindrar högre bussar eller bussar med gastuber på taket att köra in i järnvägsbron. Även om aktuell bro inte ligger inom planområde så medför detaljplanområdet en anordnad genomfartsväg där viadukten kommer användas för trafik på ett helt annat sätt.

Kommentar: *Solna bedömer att planregleringen av läktares avstånd till järnvägen i granskningshandlingarna är fullgott. En sådan egenskapsgräns bedöms inte tillföra plankartan något utöver det som redan finns. SSBF:s synpunkt om skyltning har skickats till Solnas avdelning stadsmiljö som ser över skyltning.*

Lantmäteriet

Lantmäteriet skriver att det kan förtydligas i plankartan vad av GATA, PARK och R1 som avser allmän plats och vad som avser kvartersmark.

Kommentar: *Gata och park är allmän platsmark och R1 är kvartersmark, vilket förtydligats i plankartans legend.*

Norrenergi

Norrenergi har befintliga fjärrvärmeledningar i anslutning till planerat område. Befintliga värmeledningar bör klara den planerade expansionen.

Kommentar: *Uppfattat.*

Solna vatten

Befintliga ledningar behöver sänkas/flyttas vid korsningen. En sådan förändring ska bekostas av exploatören. Avtal om ledningsflytt mellan Solna vatten och exploatören måste tecknas innan planen kan antas.

Kommentar: Uppfattat. Avtal om ledningsflytt mellan Solna vatten och Järvastaden kommer att tecknas innan detaljplanen antas.

Privatperson MK

Privatperson skriver att det är högst olämpligt att busstrafik får fortsätta genom bla Grankällans villa/bostadsområde (via Jaktvillan) ner till Brotorpsvägen vidare till Fridenborgsvägen.

Tillfälliga dragningar delvis på denna sträckning har tidigare medfört högt buller, tung trafik i hög hastighet (trots 30 km/h) och störande från bussar på en gata med mycket lekande och cyklande barn. Farthinder saknas.

Lämpligare att busshållplats förläggs nära idrottsplats parkering för att minska störande busstrafik. Privatpersonen skriver att busshållplats vid Raoul Wallenbergskolan räcker. Den potentiella bussträckningen omges av villor/småhus och ev busstrafik blir överflödigt då det är litet antal människor som har behovet. Existerande busshållplatser fyller också redan det behovet. Snarare är en tätare turtrafik på befintlig sträckning en mycket bättre lösning.

Kommentar:

Solna stad äger inte frågan om linjedragningar i kollektivtrafiken men kan ge förutsättningar för framtida busstrafik genom utformning av infrastrukturen.

Idrottsplatsen kommer att vara en målpunkt för många, särskilt barn och ungdomar, och större målpunkter bör ha kollektivtrafikhållplatser.

Gunnarbovägen är sedan lång tid tillbaka dimensionerad för busstrafik. Man kan t.ex. se förberedelser för busshållplatser utanför adresserna Gunnarbovägen 119-127 respektive 122-128. För att inte omöjliggöra en utökad och utvecklad kollektivtrafik för Järvastaden dimensioneras därför Gunnarbovägen för busstrafik i hela sin sträckning.

Privatperson U L

Låter trevligt att det blir ett idrottsområde i Järvastaden. Något som jag, som lite äldre, saknar i området är möjlighet att sitta vid ett bord ute. Inte bara nu i coronatider utan att under vår, sommar och höst kunna stanna till och sitta ner på olika platser i Järvastaden för att äta en medhavd matsäck, läsa/skriva/rita, titta på folk, vila etc en stund. När ni planerar idrottsområdet vid Järva skulle det vara mycket trevligt om ni skapade några ytor bland träd och gräs där man kan sitta ner vid några bord. Förslagsvis norr om idrottsområdet, vid promenadstigen mot ingången till Igelbäcken. Som jag förstår det blir det en slänt där med söderläge vilket skulle vara en perfekt yta för picknick och vila. Det finns väldigt mycket för barn i Järvastaden och idrottsanläggningen kommer också att användas mest av barn och ungdomar. Vore trevligt om det även skapades trevliga ytor för oss som också gillar att vistas ute i området men som har vuxna, utflugna barn.

Kommentar:

Detaljplanen reglerar inte innehållet i aktivitetsytan eller ytor för sittplatser och liknande användning. Frågan har skickats till Solnas förvaltning för arbetsmarknad, kultur och fritid (FAK) som kommer sköta driften av idrottsanläggningen. Efter att detaljplanen vunnit laga kraft kommer FAK bl.a. att utforma aktivitetsytan och planera för placering av bord och bänkar på idrottsplatsen.

Privatperson PM

Det finns nästan i överflöd av fotbollsplaner i Ursvik IP, Raoul Wallenbergs skola och omnejd, men inga utomhus tennisbanor trots att intresset för tennis är stort i Järvastaden. Den enda tennisbanan i närhet är den avgiftsbelagda inomhusplanen på Solna Tenniscenter som kräver bilfärd. Många boende i Järvastaden skulle uppskatta att åtminstone någon eller några av fotbollsplanerna i kommande idrottsplats istället blir tennisplaner.

Kommentar:

I det planuppdrag som kommunstyrelsen och byggnadsnämnden gett miljö- och byggnadsförvaltningen så ska detaljplanen möjliggöra bl.a. tre fotbollsplaner. Förvaltningen bedömer inte att tennisplan därutöver ryms inom området.

Privatperson R A

Jag tycker det är bra med flera fotbollsplaner. Men det skulle kunna bli ännu bättre med en inomhus multisportshall istället för en av fotbollsplanerna. Det skulle bli lite mer flexibelt och ge mer mångfald i vad man kan spela och vem som kan träna på den här anläggningen.

Kommentar:

I det planuppdrag som kommunstyrelsen och byggnadsnämnden gett miljö- och byggnadsförvaltningen så ska detaljplanen möjliggöra bl.a. tre fotbollsplaner. Förvaltningen bedömer inte att sporthall ryms inom området.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

[Ingen]

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Region Stockholm, Tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- Svenska kraftnät (inkom i samrådet)
- Stockholm gas
- Ellevio AB
- Stokab
- Skanova AB
- Polismyndigheten Region Stockholm
- Solna Hembygdsförening
- Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg
- FTI AB, förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Raoul Wallenbergs skola

- Ulriksdals golfklubb
- Sundbybergs idrottsallians (inkom i samrådet)
- Fem privatpersoner (VB, KO, MJ, JF, DE)
- Kommunstyrelsen
- Barn- och utbildningsnämnden
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden (inkom i samrådet)
- Tekniska nämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor (RFF)
- Fullmäktigegrupperna: m, s, l, v, mp, kd, c, sd

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

- Vattenfall AB ledningsrättsinnehavare inom planområdet och Vattenfall El-distribution AB har avtalsservitut inom planområdet. Se Vattenfall Eldistributions yttrande i avsnitt Remissinstanser ovan.
- Trafikverket har officialservitut inom planområdet. Se Trafikverkets yttrande i avsnitt Remissinstanser ovan

4. Förändringar efter granskningen

Efter inkomna synpunkter under granskningen har planen reviderats enligt följande.

- Uppdaterad riskutredning innebär att ny planbestämmelse (m7) gällande riskavstånd till järnvägen i södra planområdet har lagts till på plankartan. (m3) har på samma ställe plockats bort. Den uppdaterade riskanalysen har lagts till i planbeskrivningen.
- Stängsel mellan driftyta och övrig idrottsanläggning har fått ny planreglering på plankartan.
- I plankartan och gestaltungsprogrammet har driftfordonsbyggnadens illustrationslinjer fått ny placering.
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende behov av skyddsåtgärder vid parkering.
- Aktivitetsytans bollplaner har fått justerat läge och ligger helt utanför elsäkerhetsföreskrifternas riktlinjer gällande avstånd. I gestaltungsprogrammet har aktivitetsytans illustrationslinjer uppdaterats.
- De träd som i granskningshandlingarna var placerade under kraftledning har flyttats och ligger utanför ledningsrättsområdet. Gestaltungsprogrammet och planbeskrivningen har uppdaterats.
- Det åtgärdsprogram för hantering av skyddsvärda träd under byggnation som tagits fram nämns i planbeskrivningen.
- a-bestämmelse har lagts till på plankartan. Bestämmelsen reglerar servitut avseende rätt till drift- och räddningsfordons åtkomst till järnvägen till förmån för Trafikverkets fastighet som belastar idrottsplatsens fastighet.
- Geoteknikavsnittet i planbeskrivningen har uppdaterats utifrån uppdaterad stabilitetsutredning.
- Plankartans legend har förtydligats avseende kvartersmark och allmän platsmark.

- Text om förslag på markbeläggning på aktivitetsytans bollplan har tagits bort i planbeskrivningen.
- Tillkommande grönska och trädplantering beskrivs i planbeskrivningen och har utvecklats ytterligare i gestaltungsprogrammet.
- Skyddsbestämmelsen om skyfallsvolym som tidigare benämndes m6 har fått en generell bestämmelse utan bokstav som gäller hela idrottsplatsen.
- Små redaktionella ändringar har också gjorts.

5. Synpunkter som inte tillgodosetts

Granskningsutlåtandet redovisar yttranden som inkommit under granskningskedet. Nedanstående förteckning redovisar de som yttrat sig under något planskede och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda.

- SGI (Spont i plankarta)
- Privatperson (ingen busslinje på Gunnarbovägen)
- Privatpersoner (förslag på tennisbana, multisporthall, padeltennishall, basketplan, friidrott, utegym)
- Privatperson (inte använda konstgräs)
- Sundbybergs idrottsallians (elljusspår)

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Astrid Fernström
Planarkitekt