



## Planbeskrivning

### Detaljplan för del av kv Idrottsplatsen

inom stadsdelen Järva, upprättad juni 2018

---

#### Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till detaljplanen:

- plankarta med bestämmelser
- utlåtande efter granskning

Följande utgör underlag till detaljplanen:

- Dagvattenutredning (WRS, 2017-04-07, rev 2018-05-31),
- Miljöteknisk markundersökning (Golder Associates, 2017-04-07),
- PM Geoteknik (Golder Associates, 2017-04-06),
- Riskutredning (RiskTec Projektledning, 2017-04-19, rev 2018-06-01),
- Trafikutredning (Sweco, 2018-01-09, rev 2018-06-05)
- PM Utredning av luftföroreningshalter (SLB Analys, 2017-10-19),
- Illustrationer framtagna av Strategisk Arkitektur, AIX/B.O.T Arkitekter samt Funkia.
- Gestaltungsprogram (Solna Stad, Fabege, Strategisk Arkitektur, Funkia Landskapsarkitektur, rev 2018-06-13)

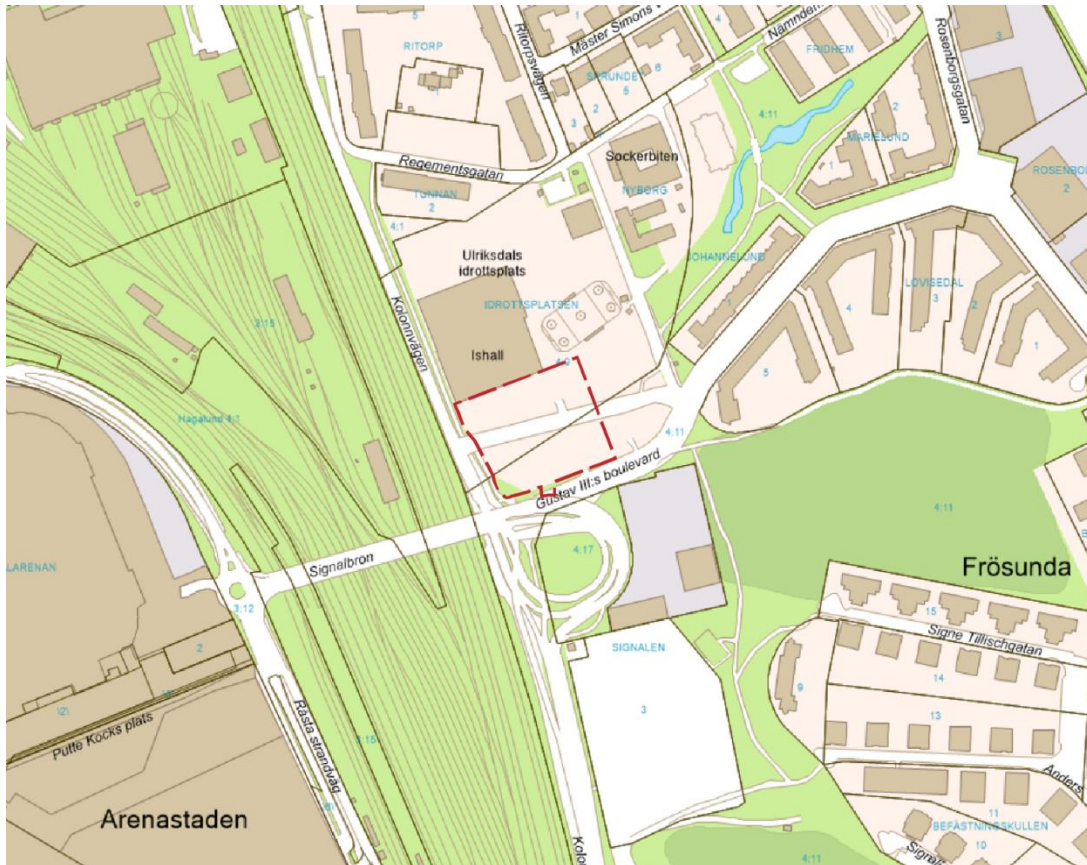
Samråd om planen har genomförts 9 juni 2017 – 14 augusti 2017. Beskrivning av hur samrådet har genomförts samt synpunkter på samrådshandlingarna finns redovisade i samrådsredogörelse daterad 2018-01-22.

Granskning av planen har genomförts 6 februari 2018 – 1 mars 2018. Synpunkter på granskningshandlingarna finns redovisade i utlåtande efter granskning daterad 2018-06-05.

#### Planens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av en ny byggnad innehållande simhall och kontor. Solnas invånares behov av motionssim, undervisning och rehabilitering ska tillgodoses. Byggnaden ska bidra till förbättrad orienterbarhet i området samt medverka till att skapa en sammanhållen stadsfront mot Ostkustbanan. Simhallen ska tydligt markeras i byggnadens volym, och vara synlig i ett omhändertaget stadsrum. Byggnaden kan även få mindre lokaler för centrumverksamhet.

## Planområde



Området är beläget inom Ulriksdals idrottsplats mellan Frösunda, Ritorp och Ostkustbanan och utgörs av delar av fastigheterna Järva 4:9 och 4:11. Planområdet gränsar till Kolonnvägen samt Gustav III:s boulevard och är ca 0,8 ha stort.

## Behovsbedömning

När nya detaljplaner upprättas ska kommunen alltid ta ställning till om en miljöbedömning för planen behövs eller inte, en så kallad behovsbedömning. En miljöbedömning ska göras om genomförandet av planen kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Om så är fallet ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas enligt bestämmelserna i miljöbalken.

Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har bedömts vara trafikbuller, dagvatten, luft samt risk och säkerhet. Dessa finns beskrivna i detta dokument. Den miljöpåverkan som planen kan ge upphov till bedöms som begränsad.

Miljö- och byggnadsförvaltningen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och bedömer att en särskild miljöbedömning enligt PBL 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ inte behöver göras för denna detaljplan. Beslut härom har fattats av byggnadsnämnden i samband med beslut om plansamråd.

Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen, som delar stadens bedömning. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför inte.

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

I Solnas översiktsplan ÖP 2030, antagen i mars 2016, är Frösunda utpekad som ett område med blandad stadsbebyggelse. Det föreslås att kompletterande bebyggelse och bättre stråk kan bli aktuellt för att knyta ihop området mot Ritorp och mot Stora Frösunda till Frösundaleden. Västra Frösunda, där kv Idrottsplatsen, kv Signalen och kv Ballongberget ingår, knyts ihop med Arenastaden genom kompletteringsbebyggelse.

### Detaljplaner

Planområdet utgörs av delar av fastigheterna Järva 4:9 samt Järva 4:11 som båda ägs av Solna stad. För planområdet gäller detaljplanerna P10/04, P09/6 och P06\_0828, samtliga med kvarvarande genomförandetid:

- P10/04 anger användningarna parkering samt idrott med till verksamheten koplade kontors-, kansli-, handels- och serviceverksamheter. Genomförandetiden är 15 år från och med 2010-02-17. Det huvudsakliga syftet med gällande detaljplan P10/04 är att möjliggöra för en ny simhall. Då behovet av en simhall för Solnas invånare kvarstår, är detta även framgent syftet.
- P09/6 anger användningen allmän platsmark i form av gata. Genomförandetiden är 10 år från och med 2009-10-14. Gällande detaljplan P09/6 omfattar stora delar av Arenastaden, men syftet i den del som berörs är att möjliggöra för en bro med tillhörande tillfartsramper och anslutande vägar över spårområdet. I och med att Signalbron byggdes kan detta syfte sägas ha uppfyllts. Endast en mindre del föreslås ges ett annat ändamål, nämligen simhall och kontor. Merparten av den del av P09/6 som omfattas av planområdet behålls som gata.
- P06\_0828 anger användningen idrott i högst 1 våning. Genomförandetiden är 15 år från och med 2006-09-22. Gällande detaljplan P06\_0828 omfattar Marielund och Ulriksdals idrottsplats, den del som berörs är en mindre och obebyggd del söder om befintlig ishall. Fastighetsägaren, Solna stad, har inte heller för avsikt att nyttja gällande byggrätt.

Efter utvecklingen av Arenastaden finns en möjlighet och en efterfrågan att fortsätta utveckla även inom Frösunda, och skapa en tydligare och mer sammanhållen bebyggelse, i linje med översiktsplanen. Den föreslagna kontorsbebyggelsen kan också bidra till en mer blandad bebyggelse lokalt och till att i viss mån skärma av bakomliggande bostadsbebyggelse från spårområdet.

Enligt pbl 4 kap 39 § får en detaljplan inte ändras eller upphävas före genomförandetidens utgång, om någon fastighetsägare som berörs motsätter sig det. Det är dock möjligt att ändra en detaljplan före genomförandetidens utgång om ingen berörd fastighetsägare motsätter sig ändringen. I PBL definieras inte vem som avses vara en berörd fastighetsägare utan det är en bedömning som kommunen får göra sett till omständigheterna i det enskilda fallet. I planområdet ingår delar av fastigheterna Järva 4:9 samt Järva 4:11 som båda ägs av Solna stad. Ingen fastighetsägare som kan anses berörd har motsatt sig förslaget. Miljö- och byggnadsförvaltningen bedömer att en ny byggnad för simhall och kontor inte innebär skada på enskilt eller allmänt intresse. Med ovanstående som grund har förvaltningen gjort bedömningen att en ny detaljplan för aktuell del av Frösunda kan antas trots att gällande detaljplaner har genomförandetid kvar.

## **Miljöprogram för Solna stad**

Solna stads gällande miljöprogram ska ligga till grund för både extern och intern verksamhet. De uppsatta målen ska så långt som möjligt implementeras i plan- och byggprojekt.

## **Dagvattenstrategi**

Solna stad antog en dagvattenstrategi i december 2017. Denna ska tillämpas på kommunens samtliga plan- och byggprojekt. De strategier som anges syftar till att minimera föroreningar i dagvatten och säkerställa god vattenkvalitet, minimera översvämningrisker och ta hänsyn till förutsättningar av ett förändrat klimat, möjliggöra att dagvattenhanteringen bidrar till mervärden i stadsmiljön, samt säkerställa att den långsiktiga dagvattenhanteringen sker på ett effektivt sätt. Dagvattnet ska omhändertas och renas lokalt där dagvattnet uppkommer och med hjälp av bästa möjliga teknik. Vid infiltration av dagvattnet till grundvattnet ska det säkerställas att förorenat dagvatten renas innan det når grundvattnet samt att naturliga grundvattennivåer bibehålls.

## **Riksintressen**

Ostkustbanan liksom bangårdsområdet som båda ligger i anslutning till planområdet är av riksintresse för järnvägstrafiken. Planområdet ingår i det höjdbegränsade området kring Bromma flygplats, som är av riksintresse.

## **Förutsättningar och förändringar**

### **Stads- och landskapsbild**

Stadsbilden är idag splittrad och storskalig. Planområdet ligger på en höjd av ca 3–4 m.ö.h. vilket topografiskt är en lågpunkt och de närmsta omgivningarna söder, norr och öster om området sluttar svagt ned mot platsen. I anslutning till planområdet finns flera typer av landskapsrum med olika karaktär.

Åt väster gränsar området mot Kolonnvägen och det över 150 meter breda spårområdet för Ostkustbanan och Hagalunds bangård. Nationalarenan och ett 25 våningar högt hotell dominerar området närmast väster om spårområdet, väster och söder om dessa växer övriga Arenastaden fram med kontor, handel och bostäder.

Söder om området har en vägbro över spårområdet (Signalbron) byggts i samband med utbyggnaden av Arenastaden. Bron är relativt hög, och tillsammans med påfarterna förstärker den intrycket av området som dominerat av storskalig infrastruktur. Under Signalbron, i markplan finns mörka och bullriga rumsmiljöer. Planarbete har påbörjats för att kunna bygga ett fristående parkeringshus i utrymmet som avgränsas av Signalbrons påfartsramp.

Söder om bropåfarten, inom kvarteret Signalen, är en byggnad för kontor under uppförande.

Strax öster om det aktuella planområdet har stadsliknande bebyggelse under senare årtionden uppförts längs Gustav III:s boulevard, med kvarter för bostäder på ena sidan och kontor på den andra. Bebyggelsen är huvudsakligen fem till sex våningar hög. Punkthuset vid västra delen av Gustav III:s boulevard utgör ett landmärke med sina 12 våningar. Ett parkstråk kopplar området österut till Hagaparken på andra sidan E4.

Sydöst om planområdet ligger två olika höjder med skogspartier. Höjderna utgör rumsbildande vegetation i området och uppfattas som gröna landskapsväggar. På en av höjderna ligger ett bostadsområde med punkthus, vilket gör höjden till ett landmärke i området.

Norr om planområdet finns tre ishallar, en fotbollsplan och en hockeyrink.

### **Befintlig bebyggelse**

Platsens utbredning begränsas av i norr ishallarna, i väster Kolonnvägen och spårområdet, i syd av Signalbron och Gustav III:s boulevard samt i öster Frösunda och ett parkstråk som sträcker sig upp mot Järva. Inom planområdet finns ingen tidigare bebyggelse förutom två tillfälliga baracker som disponeras av ishallarnas verksamhet. Platsen används i dagsläget för parkering och som lokalgata. Inga höga naturvärden finns. Det finns några mindre gröna ytor, med enstaka träd och mindre jordvallar/högar. En mindre del av planområdet utgörs av del av gatan Gustav III:s boulevard.

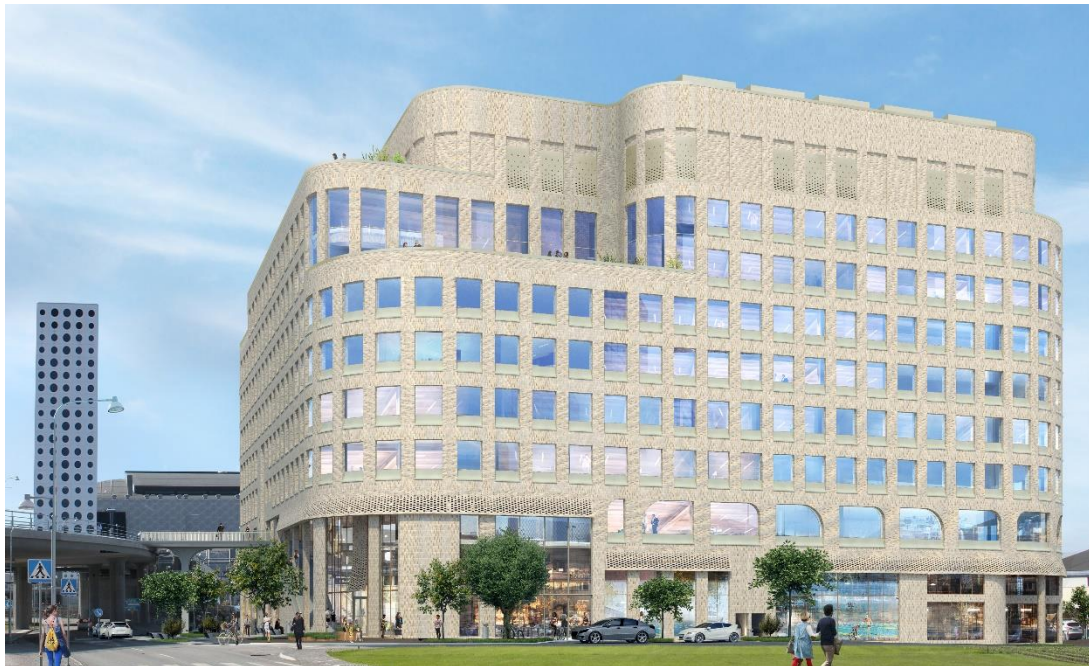
### **Planerad bebyggelse**

Solna stad är ägare till fastigheterna Järva 4:9 och 4:11, och har tillsammans med Fabege tagit fram ett förslag till utveckling inom kvarteret Idrottsplatsen. Solnas nya simhall, i kombination med kontor ovanpå, föreslås i och med denna plan placeras på en plats med närhet till flera tydliga målpunkter och i anslutning till ett idag redan etablerat idrottssammanhang med Ulriksdals idrottsplats. Ett gestaltungsprogram för planens genomförande har tagits fram under planprocessen och kommer att knytas till exploateringsavtalet.

Byggnaden föreslås i princip att bli ett kvarter stor och kan på så sätt bidra till att definiera en möjlig vidare utveckling av närområdet. Genom sitt innehåll och gestaltning skapas en ny målpunkt för Solnaborna. Genom sitt läge och nya flöden av människor skapas förutsättningar för tryggare och mer attraktiva gaturum.

Huvudentréer föreslås vända sig mot i dag redan etablerade stråk och bort från spårområdet. Simhallens entré föreslås riktas mot ett framtida entrétorg för både simhallen och ishallarna. Kontorsentrén föreslås ligga på samma sida men riktad mot Gustav III:s boulevard. Kontorshuset kan även nås via en gångbro som ansluter till Signalbron. Från denna gångbro planeras en trappa och en hiss, vilka kompletterar den befintliga allmänna trappan mellan Signalbron och Gustav III:s boulevard. Trappan och hissen är tänkta att vara exteriöra, men kommer ligga inom byggnadens volym.





*Vy från Gustav III:s boulevard (Illustration framtagen av Strategisk Arkitektur)*

Den tänkta byggnadens användning som simhall och kontor medför att nya flöden av gående och cyklande kan uppkomma med platsen och byggnaden som målpunkt. En stor del av de besökande till simhallen kommer vara barn och ungdomar. Att skapa tydliga, säkra och väl definierade stråk att röra sig längs är därför av hög prioritet för staden.

Utmed Kolonnvägen etableras i och med föreslagen utveckling en sammanhållen front mot spårområdet som framöver kan ge Kolonnvägen en stadsmässig karaktär.



*Vy från Signalbron (Illustration framtagen av Strategisk Arkitektur)*

Den föreslagna byggnadens utmärkande drag är rundade hörn och ett kraftfullt urtag ur volymen mot väster. På så vis kan en byggnad skapas med en särskiljning som bidrar till att tydligt lyfta fram simhallens lokalisering och ge kontorshuset en unik identitet.

De runda hörnen på den föreslagna byggnaden harmoniserar med andra svepande byggnadselement i närområdet (Signalbron) samt bidrar till att siktlinjer och rörelse runt huset blir tryggare och tydligare. Det markerade urtaget är tänkt att medge att dagsljus kan ledas långt in i simhallen samt att tydligt annonsera simhallen mot omgivningen. Avsikten är att man från Signalbron ska kunna se de tio 25-metersbanorna genom ett stort glasparti som vänder sig mot väster och spårområdet. Siktlinjer genom simhallsrummet skapas med hjälp av ett stort glasparti åt öster och parkstråket. Detta innebär att kontakten mellan ute och inne stärks.



*Vy från Fröjfärdsparken (Illustration framtagen av Strategisk Arkitektur)*

Entréer som utgör tydliga målpunkter markeras genom att placeras i hörnlägen och dras in från fasadliv. Bottenvåningen föreslås, där så är möjligt, utmed Gustav III:s boulevard och den nyetablerade gatan mot Frösunda innehålla publika funktioner med separata entréer. Kontorsentrén och den nya trappan bildar i förslaget ett gemensamt tydligt indrag i flera våningar, där den utvändiga trappan löper utmed ett glasparti som medger överblick och kontakt mellan inne och ute.

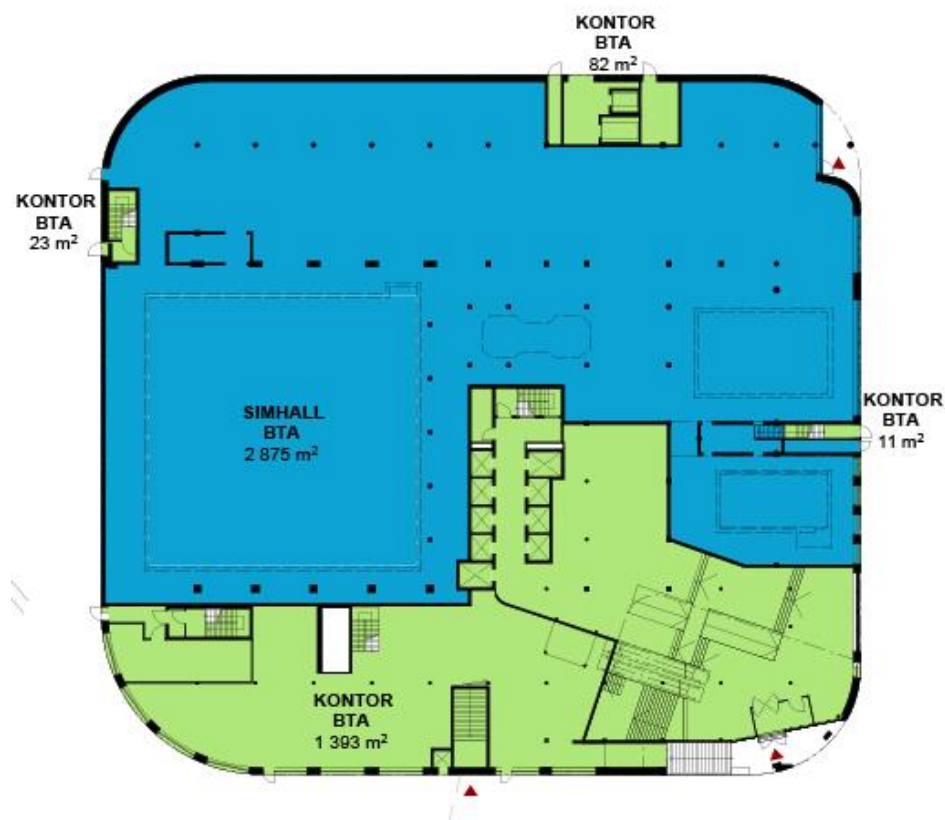
Byggnaden kommer att synas på långt håll och från vissa platser kommer man att betrakta byggnaden från en upphöjd nivå. Genom att de övre våningarna är utformade med indrag som varierar i utbredning och placering skapas en varierad silhuett, som medför att terrasser, tillgängliga från kontorshusets övre våningar, kan byggas. Den översta våningen föreslås bli något högre så att teknikutrymmen kan rymmas inom volymen och bidra till en tydligare silhuett.

Genomgående eftersträvas en arkitektur med hög kvalitet och ambition kring detaljering och ett omhändertaget gaturum. Byggnadens fasad ska ha som syfte att tydliggöra volymens särskiljande drag, de runda hörnen, det markerade urtaget, tydliga entréer, samt lyfta fram simhallen i vissa valda lägen. Huvudsakligen eftersträvas ett sammanhållet fasaduttryck; samma för kontor och simhall. Det stora bassängrummet ges ett tydligt eget fasaduttryck i bottenvåningen mot Kolonnvägen.

### *Simhallen*

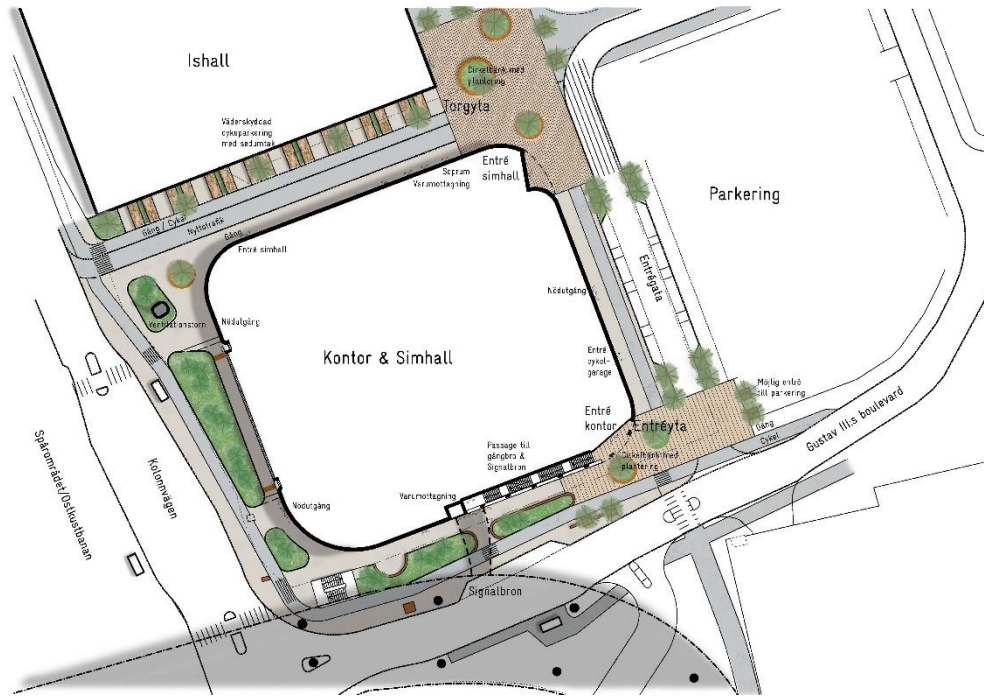
Den föreslagna simhallen är en anläggning planerad för att tillfredsställa samtliga Solnas invånares behov av motionssim, undervisning och rehabilitering (se bild sid 8). Huvudentrén avses placeras i husets nordöstra hörn. Här kan reception, kassor, administrationskontor och café inrymmas. Anläggningen kommer maximalt att kunna ta emot cirka 360 besökare. Vid tävlingar kan besökare ta plats på en mindre läktare längs 25 m-bassängen som rymmer nära 150 besökare. En separat entré mot norr för grupper/skolklasser är planerad för direkt ingång till gruppomklädningsrummen utan inpassering via receptionen.

Huvudbassängen är planerad att vara 25 m lång och 25 m bred, med tio stycken 2,5 m breda banor. I mitten av byggnaden är en grund barnbassäng placerad. Anläggningen föreslås även innehålla en stor undervisningsbassäng, samt en mindre rehabiliteringsbassäng med höj- och sänkbar botten, rullstolshiss och trappa.

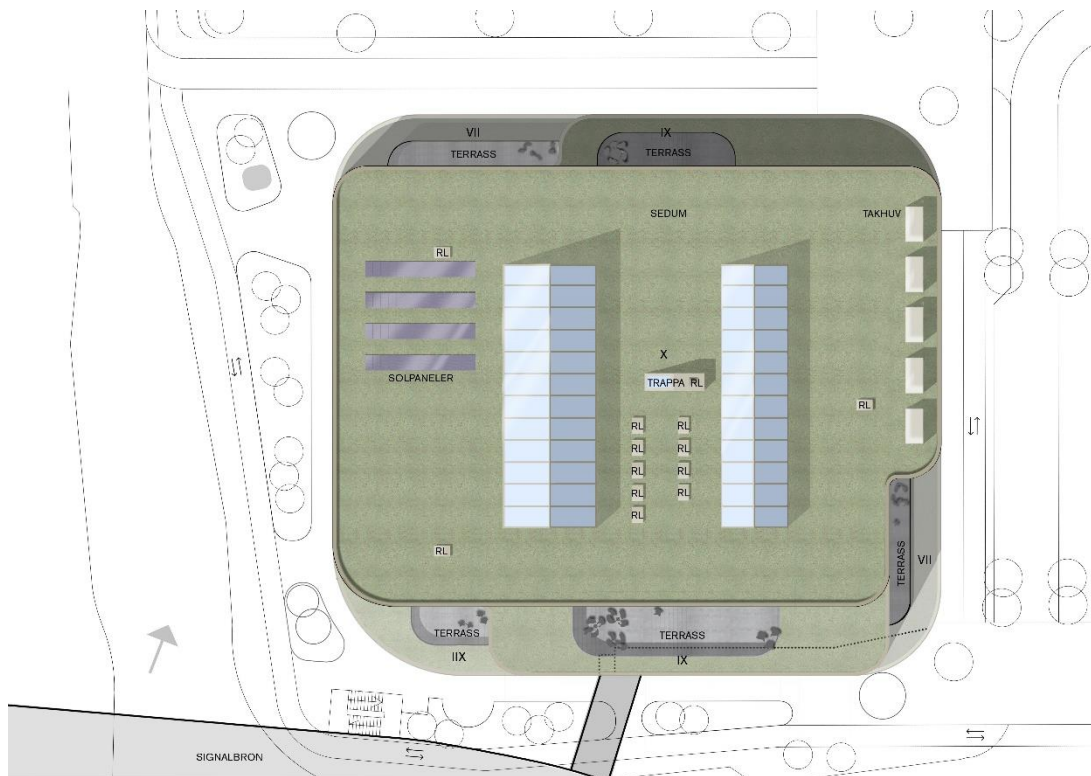


*Föreslagen entrévåning. (Illustration framtagen av Strategisk arkitektur)*





Illustrationsplan. (Illustration framtagen av Funkia)



Takplan. (Illustration framtagen av Strategisk arkitektur)

## **Gestaltningssprogram**

Ett gestaltningssprogram för planens genomförande finns framtaget och kommer att knytas till exploateringsavtalet.

## **Offentlig och kommersiell service**

Det finns i dagsläget skolor och förskolor i närområdet. I shoppingcentret, Mall of Scandinavia, på andra sidan spårområdet finns ett stort utbud av butiker, restauranger och nöjen. Visst kommersiellt utbud finns längs med Gustav III:s boulevard. Rekreativsmöjligheterna i närområdet utgörs av befintliga idrottsanläggningar, det skogsbeklädda höjdpartiet Befästningskullen, samt i viss mån Ulriksdal, Brunnsviken och Hagaparken på andra sidan E4:an.

Förslaget kommer innebära ett ökat utbud av offentlig service i form av simhall. I förslaget tillåts även annan centrumverksamhet. På grund av trafik- och parkeringssituationen är det inte möjligt att tillåta volymhandel, varför butiksarean begränsas till 300 m<sup>2</sup>.

## **Tillgänglighet**

Den föreslagna bygganden med simhall och kontor samt trottoarer ska vara tillgängliga för personer med funktionshinder. Samtliga huvudentréer är utformade för att vara möjliga att angöra med bil. Förslaget innebär att tillgängligheten mellan Frösunda och Arenastaden kan öka, genom den föreslagna nya trappan och hissen mellan Signalbron och den lägre nivån för Gustav III:s boulevard.

## **Geotekniska förhållanden och markförhållanden**

Geoteknisk utredning (Golder Associates, 2017-04-06) visar att den generella markytan är plan med en svag lutning från nivå +4 i öster till nivå ca +3 i väster vid Kolonnvägen. Den naturliga jordarten i området är lera, underlagrad av morän och berg. Hela området är utfyllt med grusiga, sandiga fyllnadsmassor. Inom fastigheten finns också mindre jordvallar/högar.

## **Natur och vegetation**

Större delen av området är plant och det finns inga höga naturvärden. Marken är till stor del hårdgjord med grus eller asfalt. Utmed Kolonnvägen, vid befintlig infart till idrottsplatsen från Gustav III:s boulevard och i sydöstra hörnet av planområdet finns en del vegetation som delvis kan sparas.

Viktiga landskapselement utanför planområdet är det skogsbeklädda höjdpartiet Befästningskullen sydöst om planområdet och Fröfjärdsparken nordost om planområdet.

Det är viktigt att mötet med Fröfjärdsparken utformas på ett tilltalande sätt med planteringar där det är möjligt. Området ska utformas så att det främjar och inte förhindrar gång- och cykeltrafik genom och förbi området till naturområdena och övriga delar av idrottsplatsen.

## **Dagvatten**

Till följd av föreslagen bebyggelse kommer andelen hårdgjord yta öka och större volymer av dagvatten avrinna från planområdet.

Dagvattenhantering ska uppfylla riktlinjerna i Solna stads dagvattenstrategi (antagen i december 2017). Dagvattenanläggningarna ska dimensioneras för att kunna ta emot 20 mm som avrinner från planområdet för rening och fördröjning. Detta medför att utgående mängder av näringsämnen och föroreningar till Brunnsviken kommer att minska jämfört med nuläget.

Dagvattenåtgärder kommer att genomföras och dimensioneras enligt framtagen dagvattenutredning (WRS, 2017-04-07, rev 2018-05-31). Fördröjning och rening av takdagvatten kommer att hanteras med gröna tak i kombination med skelettjordsplanteringar. De takytor som inte utformas som gröna tak behöver avledas direkt till skelettjordsplanteringar via stuprör.

Dagvattenanläggningarna ska anslutas till kommunal dagvattenledning som avleder dagvattnet till Brunnsviken (via den kulverterade Råstaån). Skelettjordarna och växtbäddarna ska även utformas med genomsläppliga sidor och/eller botten där detta är lämpligt med hänsyn till grundvattennivå och markföroreningar.

### **Radon**

Enligt översiktlig radonriskinventering (utförd 1994 av MRM konsult AB) ligger det aktuella planområdet inom lågriskområde för radon. Byggnader ska grundläggas och konstrueras så att gällande gränsvärden för radon inte överskrids.

### **Markföroreningar**

Enligt framtagen miljöteknisk markundersökning (Golder Associates, 2017-04-07) finns inget som tyder på att industriell/potentiellt förorenande verksamhet har bedrivits inom fastigheten utan föroreningssituationen är begränsad.

Öster om planområdet har PCB påträffats på 2-3 m djup. Denna punkt var också den som visuellt sett föreföll mest förorenad då det i denna del påträffades avfall.

### **Buller och vibrationer**

Planområdet utsätts för trafikbuller framförallt från Kolonnvägen och järnvägen. Enligt översiktlig bullerkarta för samtliga ljudkällor i Solna, gjord av Tyréns 2008-09-25 ligger ekvivalenta bullernivåerna inom planområdet på mellan 60 och 70 dB(A). Ny byggnad bedöms kunna utformas för att fungera som bullerskärm för bostadsbebyggelse öster om området.

Tågtrafiken ger upphov till vibrationer. Tågmöten, höga hastigheter, inbromsningar, tunga godståg - även i låga hastigheter - kan ge upphov till stora vibrationer. I den aktuella planen planeras byggnaden på ett avstånd av minst 30 m från järnvägen och byggnaden är till för kontors- och idrottsändamål och inte för vila. Byggnaden ska grundläggas och konstrueras så att störningar på grund av vibrationer inte uppstår.

### **Luft**

En utredning har gjorts av hur den planerade bebyggelsen påverkar halten partiklar, PM10, och kvävedioxid, NO<sub>2</sub>. Miljökvalitetsnormerna klaras vid planerad byggnad och luftintag.

## Riskfrågor

Enligt Länsstyrelsen ska möjliga risker studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. För detaljplanen har en detaljerad riskanalys upprättats (RiskTec Projektledning, 2017-04-19, rev 2018-06-01). Riskutredningen omfattar bedömning avseende individ- och samhällsrisknivå, i syfte att tydliggöra samhällets robusthet mot olyckor. Vid hantering av samhällsrisk inkluderas befintlig bebyggelse i analysen, tillsammans med nytillkommande bebyggelse. För riskvärdering tar riskutredningen utgångspunkt i de kriterier som Länsstyrelsen i Stockholms län förordar.

För aktuellt planområde har följande riskkällor identifierats:

- Järnvägen Ostkustbanan
- Ammoniakhantering inom intilliggande ishall

Följande olycksrisker bedöms vara relevanta att analysera:

- Olycka involverande farligt gods på järnvägen
- Tågbrand
- Urspårning – mekanisk verkan
- Ammoniakutsläpp från ishallen

Intill föreslagen byggnad löper järnvägen Ostkustbanan. I nuläget består Ostkustbanan av 4 spår med genomfartstrafik. Parallellt med Ostkustbanan finns ett antal spår som leder till/från Hagalunds rangerbangårdsområde. Dessa spår ligger väster om Ostkustbanan. I enlighet med upprättad riksintresseprecisering för Ostkustbanan finns planer att utöka den aktuella järnvägssträckan med två nya spår. Planeringen utgår från att uppföra ett spår på vardera sidan om den befintliga järnvägen.

Enligt prognostiserad trafikprognos för år 2040, med hänsyn till planerad spårutbyggnad, förväntas cirka 1 135 tågrörelser per dygn förbi planområdet. Av dessa tågrörelser utgör cirka 10 stycken godstågset. Av godstrafiken utgör en viss del farligt gods.

Resultaten från utförd analys påvisar att föreslagen exploatering enligt planerad markanvändning är förknippad med förhöjda risknivåer. Tänkt exploatering bedöms kunna utföras enligt föreslagen struktur, under förutsättning att kompletterande säkerhetshöjande åtgärder vidtas. I linje med utredningens slutsatser har följande säkerhetshöjande åtgärder inarbetats i detaljplanen:

- Område mellan bebyggelse och Ostkustbanan utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Utrymningsvägar placeras så att utrymning kan ske till säker plats vid olycka på Ostkustbanan. Huvudentréer placeras mot sida som inte vetter mot Ostkustbanan.
- Fasad mot Ostkustbanan ska utföras i obrännbart material.
- Friskluftsintag ska placeras mot sida som ej vetter mot Ostkustbanan.
- Glaspartier i fasad mot Ostkustbanan ska utformas för att förhindra splitterverkan vid explosion med karakteristiska tryck och impulstäthet motsvarande stor gasmolnexplosion 40 m från fasaden. Fönster tillåts vara öppningsbara.

Det ska observeras att mindre brännbara detaljer accepteras i fasad som ska utföras i obrännbart material.

Dimensionerande lastfall vid stor gasmolnexplosion på ett avstånd 40 meter från fasaden motsvarar en dynamisk last motsvarande övertryck 2,5 kPa och impulstäthet 300 Pas.

Kylanläggningen rymmer totalt ca 50 kg ammoniak. Förvaringen av ammoniak sker i avskilt rum inom ishallen. Mängden ammoniak uppgår vidare till maximalt 50 kg. Med hänsyn till utrymmets placering i förhållande till planområdet och den ringa mängden ammoniak som hanteras är bedömningen ett eventuellt utsläpp inom ishallen utgör ett försumbart hot för människor i omgivningen.

Med hänsyn till förväntad riskbild efter implementering av ovanstående skyddsåtgärder anser miljö- och byggnadsförvaltningen att detaljplanen, utifrån ett långsiktigt perspektiv, hanterar riskerna i omgivningen på ett tillfredställande sätt.

### **Gång- och cykeltrafik**

Det finns idag ett fungerande gång- och cykelnät i anslutning till kv Idrottsplatsen och det är möjligt att färdas till och från kvarteret på gång- och cykelförbindelser eller på lågtrafikerade lokalgator. Framtagen analys av trafiklösningar för planområdet (se Trafikutredning Kv Idrottsplatsen, Sweco, 2018-01-19, reviderad 2018-06-05) påvisar att det finns brister och ett förbättringsbehov i den befintliga infrastrukturen för att tillgodose den trygghet, tillgänglighet och framkomlighet som identifierats för målgrupper som förväntas ha simhallen och kontorshuset som målpunkter.

Utmed Kolonnvägen, och öster om bropåfarten finns i dagsläget ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik. Ett regionalt cykelstråk korsar också planområdets sydöstra hörn. Stråket går via Järva krog, Regementsgatan, en separat gång- och cykelbana och Gustav III:s boulevard innan det ansluter till Kolonnvägen.

I genomförandeprogrammet för Solna stads cykelplan anges att framöver planeras det regionala cykelstråket att gå bakom Icas huvudkontor. Cykelstråket längs Kolonnvägen planeras bli ett lokalt/huvudcykelstråk. Cykelstråkets passage genom korsningen Kolonnvägen/Gustav III:s Boulevard är komplex, då även antalet gående kommer att öka i och med de planerade exploateringarna längs Kolonnvägen på aktuell sträcka. Det kommer därför krävas att korsningen studeras i detalj för att hitta en lösning som fungerar för alla trafikslag på ett trafiksäkert, tillgängligt och framkomligt sätt.

Med utgångspunkten att barn mellan 10 och 12 år ska kunna resa självständigt till simhallen är den viktigaste åtgärden att det finns ett sammanhängande gång- och cykelstråk till simhallen samt säkra vägar till/från kollektivtrafikhållplatser. Det innebär åtgärder i form av att gång- och cykelbanor anläggs där de saknas för att knyta ihop näten samt att gång- och cykelpassager hastighetssäkras i anslutning till simhallen. Andra åtgärder i omgivningen bör inkludera breddning av gång- och cykelbanor, tydligare skyltning, säkra gångvägar till/från busshållplatserna med flera.

Platsen är idag inte fullt tillgänglig västerifrån. Signalbrons ramp saknar vilplan och trappan är inte användbar vid fysisk nedsättning. Den hiss och trappa som i förslaget planeras inom byggnaden kompletterar befintlig, allmänt tillgänglig, trappa och kan komma att öka tillgängligheten i öst-västlig riktning.

### **Kollektivtrafik**

Planområdet ligger inom ett område med god tillgång till kollektivtrafik och är lokaliserat mellan två pendeltågsstationer, Ulriksdal i norr och Solna station i söder. Det är cirka 600 meter från planområdet till Solna stations norra uppgång, och cirka 1 000 meter till Ulriksdal station. Hållplatser för stombuss finns på omgivande större vägar; Enköpingsvägen, E4:an och Frösundaleden i anslutning till Solna station.



I direkt anslutning till planområdet finns hållplatsen Ulriksdals IP för lokalbuss, buss 509 mellan Brommaplan och Danderyds sjukhus. Hållplatsen för trafik i norrgående riktning finns på Kolonnvägen och i södergående riktning på Gustav III:s boulevard vid planområdet. Det finns även en hållplats i södergående riktning på Kolonnvägen, men den används inte. Bussen trafikerar Kolonnvägen norr om planområdet, för att sedan fortsätta in på Gustav III:s boulevard öster om planområdet.

Större förändringar som planeras i trafiknätet till år 2030 är en eventuell omläggning alternativt komplettering av stombusslinje till Kolonnvägen (nuvarande stombusslinje är lokaliserad till E4) med hållplatsläge på Enköpingsvägen och ett eventuellt hållplatsläge i anslutning till Signalbron. Huruvida stombuss kommer att ha en hållplats i anslutning till planområdet på Kolonnvägen eller inte får stor påverkan på planområdet och tillgängligheten till simhallen.

### **Biltrafik**

Kv Idrottsplatsen har hög tillgänglighet med bil med närhet till E4 och E18. Området trafikförsörjs närmast via Gustav III:s boulevard och Kolonnvägen.

Kolonnvägen är del av huvudgatunätet i Solna och är den viktigaste tillfarten till Arenastaden, som inrymmer Friends Arena, handelsområdet Mall of Scandinavia, arbetsplatser och bostäder. Kolonnvägen och övriga delar av vägnätet i norra Solna har idag en hög kapacitet och tillgängligheten till Arenastaden är god.

Det är väsentligt att vägnätet anpassas när nya verksamheter planeras så att tillgängligheten kan bibehållas till viktiga målpunkter i staden. Enligt stadens bedömning kommer det ökade trafikflöde som de tillkommande verksamheterna i kv Idrottsplatsen alstrar endast att påverka framkomligheten på vägnätet marginellt.

Det har även studerats hur trafiknätet, i anslutning till Signalbron, kan påverkas både av den planerade simhallen och av kollektivkörfält på Kolonnvägen. För att kunna upprätthålla dagens framkomlighet på Kolonnvägen om ett kollektivtrafikkörfält tillkommer behöver signalreglering genomföras av korsningen med Gustav III:s boulevard. Framkomligheten på Gustav III:s Boulevard kommer att förbättras med trafiksignal när den nya trafiken från exploateringen tillkommer och framförallt när parkeringshuset finns på plats. Däremot kommer framkomligheten på Kolonnvägen bli något sämre (från fritt flöde till stopp i flödet med trafiksignal) men fortsatt god.

Slutsatsen är att det finns utrymme till ombyggnad av gatorna i anslutning till simhallen och dagens framkomlighet kan i stort bibehållas.

### **Parkering**

I framtagna parkeringsutredning (PM – Parkering, Sweco, 2017-03-28, reviderad 2018-06-05, se Trafikutredning Kv Idrottsplatsen) har parkeringsbehovet och trafik- alstringen för simhallen och kontorshuset samt andra kommersiella lokaler beräknats. Beräkningarna har gjorts utifrån resvanor respektive Solna stads parkeringsnorm (samt med utgångspunkt i Huddinges och Malmös parkeringsnorm då p-tal för simhall saknas i Solna stads parkeringsnorm). Eftersom den planerade bebyggelsen kommer att ta delar av den närliggande ishallens parkering i anspråk för byggnation har även ishallens parkeringsbehov utretts. Ishallens parkeringsbehov är baserat på uppgifter från Kultur- och fritidsförvaltningen.

En sammanvägning av kriterierna för en hög andel resande med kollektivtrafik, cykel och gång, och det behov som resvanor och parkeringsnormerna visat på har resulterat i följande förslag gällande antalet rekommenderade parkeringsplatser.

I anslutning till simhallens planerade parkering finns ishallens parkeringsplats. Resmönstret för ishallen visar på att parkeringsbehovet sammanfaller ungefär tidsmässigt med det behov som simhallen har. Det gör möjligheten till samutnyttjande liten, men då tävlingar och matcher ej sammanfaller finns denna möjlighet. Parkeringsbehovet redovisas fördelat på de olika tillgängliga ytorna:

	Cykelparkering	Bilparkering	Handikapparkering*
Parkering i gatumiljö	200 (vid behov anläggs parkering på ytan öster om byggnaden)	4	4
Parkering på yta öster om byggnad	Se ovan	90	ytterligare platser kan anläggas vid behov, ca 4 platser inom 25 meter för resp. verksamhet till entré, totalt 8 platser.
Parkering på yta nordost om byggnad (ishallens parkering)	Ingen uppgift	50	Ingen uppgift
Parkering i kontorshus	470	0	0
Parkering i Arenastaden	0	297	ytterligare platser kan anläggas vid behov

\* Observera att antalet handikapplatser ej är utöver det som anges för bilparkering, utan ingår.

Det dimensionerande parkeringsbehovet i området, enligt beräkningen ovan 144 platser, infaller på vardagseftermiddagen när besök till simhall, besök till kontoret samt träning i ishallarna sammanfaller. På ytan öster om den nya bygganden kan 141 parkeringsplatser åstadkommas. Utöver de 141 platser som parkeringen öster om planområdet bidrar med finns möjlighet till ytterligare cirka 100 parkeringsplatser i anslutning till ishallarna nordost om detaljplaneområdet. Det innebär enligt ovanstående sammanställning att det kommer finnas ett överskott som kan nyttjas vid tillfälliga toppar i samband med simtävlingar, matcher eller liknande.

Då antalet resor till det planerade kontoret är som störst på vardagar och antalet resor till simhallen förväntas vara som störst på helger finns en potential till samutnyttjande av cykelparkeringar.

Utöver det som beskrivs ovan har planarbete påbörjats för att kunna bygga ett fristående parkeringshus vid Signalbrons ramp.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### *Huvudmannaskap*

Kommunen ska vara huvudman för allmän plats inom planområdet.

#### *Genomförandetid*

Planens genomförandetid är 5 år från det att planen vunnit laga kraft.

#### *Planförfarande*

Planen växlar planförfarande efter samrådet, från standardförfarande till utökat förfarande. Inbjudan till samråd annonserades genom kungörelse i ortstidningarna.

#### *Preliminär tidplan*

Samråd	jun-aug 2017
Granskning	februari 2018
Godkännande av byggnadsnämnden	juni 2018
Antagande av kommunfullmäktige	augusti 2018

### Fastighetsrättsliga frågor

#### *Markägförhållanden*

I planområdet ingår delar av fastigheterna Järva 4:9 samt Järva 4:11 som båda ägs av Solna stad.

#### *Fastighetsbildning*

Vid genomförandet av detaljplanen planeras kvartersmarken i planområdet bestå av två fastigheter, en traditionell fastighet nedan kallad kontorsfastigheten och en tredimensionell fastighet nedan kallad simhallsfastigheten. Kontorsfastigheten ska ägas av Fabege AB (nedan kallad Exploatören) och Simhallsfastigheten ska ägas av Solna stad.

Planförslaget innebär att de delar av fastigheterna Järva 4:9 och Järva 4:11 som enligt detaljplanen ska utgöra kvartersmark, genom avstyckning och fastighetsreglering bildar den nya kontorsfastigheten. Till kontorsfastigheten avses även ett tredimensionellt fastighetsutrymme bildas, för gångbro mellan Signalbron och kontorsbyggnaden. Gångbron kommer, tillsammans med en trappa och en hiss belägna inom kontorsbyggnaden, vara föremål för inrättande av en gemensamhetsanläggning. Planen möjliggör en brokonstruktion med en bropelare, vilken under markplan kan ha en utbredning under allmän platsmark. Hela brokonstruktionen avses ingå i gemensamhetsanläggningen som beskrivits ovan.

Inom kvartersmarken kommer en byggnad att uppföras med lokaler för simhall och dess funktioner i det nedersta planet samt i källarplan. Resterande del av byggnaden, liksom från simhallen separerade delar av det nedersta planet och källarplan, kommer att användas för kontorsändamål. Kontoren och simhallen kommer att ha separata entréer. Det kommer med anledning av byggnadens konstruktion och användning bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning, vilket detaljplanen medger. Simhallsfastigheten är avsedd att inrymma simhallen med dess funktioner för en ändamålsenlig förvaltning av byggnaden. De båda fastigheterna kommer genom gemensamhetsanläggningar och servitut att tillförsäkras de rättigheter som behövs för att fastigheterna

ska kunna användas på ett ändamålsenligt sätt. Illustrationer över de fastighetsrättsliga konsekvenser som detaljplanen medför återfinns genom plan- och sektionsritningar nedan.

Framför den nya bebyggelsen, mot Kolonnvägen, ska förgårdsmark höra till kontorsfastigheten för hantering och infiltration av dagvattnet från bebyggelsens tak. Delar av förgårdsmarken planläggs som x-område, för allmänhetens fortsatta tillgång till området. På förgårdsmarken planeras även ett avluftningstorn för simhallen. Avluftningstornet med tillhörande anordningar ska säkras med officiälservitut alternativt avtalservitut.

Fastighetsbildningsförrättning initieras av Solna stad. Ansökan om fastighetsbildning sker till Lantmäteriet.

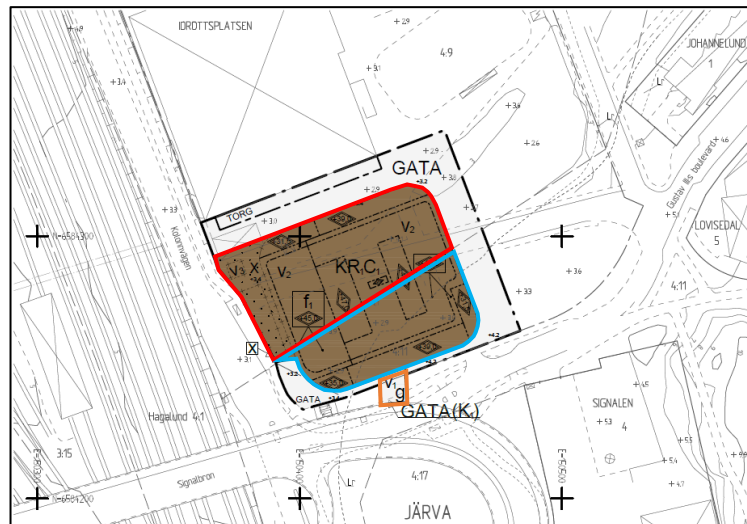
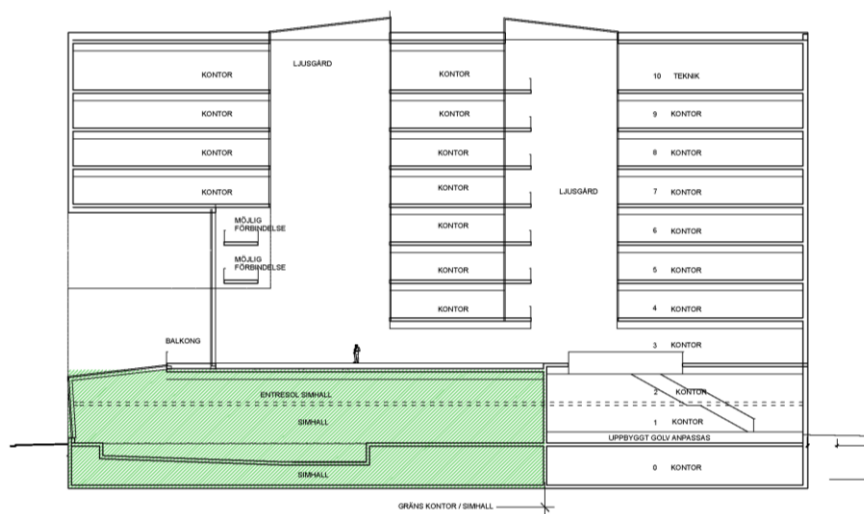
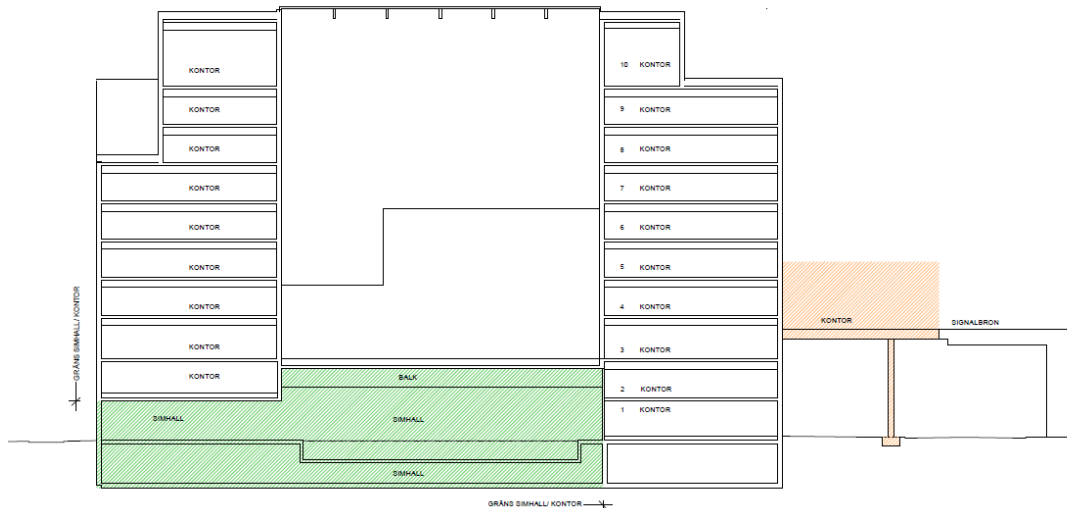


Illustration över de marköverföringar som krävs för att bilda Kontorsfastigheten. Röd linje illustrerar markområde från Järva 4:9 till Kontorsfastigheten (undantaget tredimensionell Simhallsfastighet). Blå linje illustrerar markområde från Järva 4:11 till Kontorsfastigheten (undantaget tredimensionell Simhallsfastighet). Orange linje illustrerar nytt tredimensionellt fastighetsutrymme från Järva 4:11 till Kontorsfastigheten (gångbro).



Principiell längdsektion för tredimensionell fastighetsbildning. Simhallsfastigheten illustreras med grönt. (Illustration framtagen av Strategisk Arkitektur)



*Principiell tvärsektion för tredimensionell fastighetsbildning. Simhallsfastigheten illustreras med grönt. Tredimensionellt fastighetsutrymme tillhörande kontorsfastigheten illustreras i orange. (Illustration framtagen av Strategisk Arkitektur)*

### *Servitut*

Inom planområdet finns inga kända servitut.

### *Rättigheter och Ledningar*

Inom planområdet ligger starkströmsledningar upplåtna med ledningsrätt, aktnummer 0184-04/18.1 samt 0184-04/18.2. Vid genomförandet av detaljplanen kommer ledningarna att behöva flyttas och ledningsrätterna att behöva omprövas. Övriga inskrivna rättigheter på fastigheterna Järva 4:9 och Järva 4:11 ligger utanför planområdet.

Inom och i anslutning till planområdet ligger det, utöver Vattenfalls starkströmsledningar, ett antal ledningar med olika ledningsägare. Bland annat har Norrenergi fjärrvärmeledningar, Solna Vatten dagvatten-, spillvatten- och vattenledningar och Skanova teleledningar. I den norra delen av planområdet går en dagvattenkulvert som leder dagvatten från Råstasjön till Brunnsviken. I den sydvästra delen av planområdet ligger en spillvattenkammare med tillhörande ledningar och brunn.

Erforderlig flytt av ledningar och anläggningar bekostas av exploatören till kontorsfastigheten och Solna stad i proportion till byggrätten inom respektive parts fastighet. Parterna svarar också för avtal och samordning med ledningsägare.

### **Tekniska frågor**

#### *Trafikanläggningar*

Körytor ska uppfylla kraven så att uttryckningsfordons framkomlighet och uppställningsplatser tillgodoses (vägbredd, bärighet, m.m.).

#### *Närmiljö*

Byggnad ska förhålla sig till anslutande marknivåer.



### *Parkering*

Exploatören till kontorsfastigheten tillgodoser parkering genom avtal och samordning med fastighetsägare på närliggande fastigheter. Parkering till simhallsfastigheten tillgodoses på angränsande mark där parkering får anordnas enligt detaljplan P10/4. Den senare parkeringsytan kommer även användas som besöksparkering till kontorsfastigheten, vilken exploatören tillgodoser genom avtal och samordning med Solna stad. Solna stad svarar för utbyggnad av parkeringsytan på angränsande mark. I anslutning till planområdet, på markområdet vid Signalbrons ramp, pågår även planarbetet för ett nytt parkeringshus.

### *Vatten, avlopp, el, värme*

Den tillkommande bebyggelsen ska anslutas till det kommunala vatten- och spillvattennätet och befintligt elnät och ska anslutas till befintligt fjärrvärmenät om inte ett mer miljövänligt alternativ kan redovisas. Elförsörjning av den nya byggnaden kommer att kräva en ny elnätstation, vilken tillfälligt stationeras på angränsande parkeringsyta, beskriven ovan. I angränsande planarbete för parkeringshus avses elnätstationens långsiktiga placering säkerställas med ett e-område.

### *Dagvatten*

En dagvattenutredning är framtagen för projektet (WRS, 2017-04-07, rev 2018-05-31). Dagvattnet ska så långt som möjligt fördröjas, renas och infiltreras inom kvartersmark. Byggnaden kommer att utformas med gröna tak från vilken dagvattnet avleds till omkringliggande skelettjord med dräneringsledning, för anslutning till det kommunala dagvattennätet.

### *Avfall*

För kontoret gäller att brännbart restavfall och matavfall planeras att inrymmas i soprum inom byggnaden på kvartersmark. Simhallens avfallshantering sker samordnat med angränsande ishall.

Hämtning sker vid gata. Förutsättningar för källsortering ska finnas inom fastigheterna.

### *Tillfälliga baracker*

Inom planområdet lokaliseras tillfälliga baracker, vilka används som förråd för intilliggande ishallar. Barackerna ägs och nyttjas av Solna stad och ska innan byggstart rivas. Solna stad ansvarar för rivning av barackerna.

### *Påverkan under byggtiden*

Exploatören av kontorsfastigheten och Solna stad ska upprätta ett kontrollprogram enligt miljöbalken, för den miljö- och omgivningspåverkan som kan uppkomma under byggtiden. Programmet ska även innehålla åtgärder för att minimera dessa störningar. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med kommunens enhet för miljöskydd och ska vara fastställt av miljö- och hälsoskyddsnämnden senast två månader före byggstart.

### *Etappindelning*

Kvartersmarken ska exploateras genom att Solna stad först ianspråktar marken inom planområdet för att påbörja uppförandet av simhallen. Därefter ska exploatören till kontorsfastigheten, efter samordning med Solna stad, uppföra resterande del av byggnaden. Simhallen ska beträffande konstruktioner, grundläggning och fasader i erforderlig omfattning integreras med kontorsfastigheten.

## Ekonomiska frågor

Exploatören och Solna stad ska på kvarteretsmark ansvara för och bekosta samtliga bygg- och anläggningsåtgärder inom respektive parts fastighet. Exploatören av kontorsfastigheten ska ersätta Solna stad för den del av de gemensamma konstruktioner, installationer etc. som Solna stad utfört men som är nödvändiga för båda fastigheternas utbyggnad. Omvänt ska även Solna stad ersätta Exploatören för den del av de gemensamma konstruktioner, installationer etc. som Exploatören utfört men som är nödvändiga för båda fastigheternas utbyggnad.

Solna stad ansvarar för utbyggnad av allmänna gator och anläggningar inom planområdet. Arbetena ska bekostas av exploatören till kontorsfastigheten och Solna stad i proportion till byggrätten inom respektive parts fastighet. Exploatören till kontorsfastigheten ska erlägga sin del genom exploateringsbidrag.

### *Avtal om Marköverlåtelse, Fastighetsbildning m.m. och Genomförandeavtal*

Två avtal ska upprättas mellan kommunen och exploatören till kontorsfastigheten innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige, ett ”Avtal om marköverlåtelse, fastighetsbildning m.m.” samt ett ”Genomförandeavtal”. Avtal om marköverlåtelse, fastighetsbildning m.m ska bland annat innehålla och reglera fastighetsbildning, fastighetsöverlåtelse och ersättning för mark, storlek på och former för exploateringsbidrag, reglering av anläggningsarbeten mm. Gestaltningprogram och miljöprogram ska kopplas till Avtal om marköverlåtelse, fastighetsbildning m.m. Genomförandeavtalet ska bland annat reglera parternas samarbete och roller, tidplan, rättigheter och skyldigheter, kostnadsansvar samt övriga frågor med anledning av detaljplanens och projektets genomförande. Båda avtalen ska antas av kommunfullmäktige.

### *Förrättningskostnader*

Förrättningskostnader för de lantmäteriförrättningar som krävs för genomförandet av detaljplanen debiteras av Lantmäteriet enligt gällande förrättningstaxa. Fastighetsbildningsförrättning bekostas av exploatören till kontorsfastigheten och Solna stad i proportion till byggrätten inom respektive parts fastighet.

## Konsekvenser av planens genomförande

### Stads- och landskapsbild

Med den nya bebyggelsen blir gaturummet och entrén till Gustav III:s boulevard mer tydligt och platsen markeras bättre från de omgivande miljöerna. Den tidigare, och även fortsättningsvis, trafikdominerade platsen får nu en bebyggelse som är mer stadslig och ger tydligare gaturum. Byggnadens bottenvåning förses med funktioner som vänder sig till allmänheten och skapar en ny naturlig centrumplats. Projektet syftar till att skapa en byggnad och funktioner med en karaktär som tillför platsen en identitet. Platsen ska utgöra en målpunkt som ska bidra till en orientering av området som helhet.

### Dagvatten

Planområdet ingår i ett avrinningsområde där Råstaån och Brunnsviken är recipienter. Brunnsviken har otillfredsställande ekologisk status. Brunnsviken är en av de vattenförekomster som är mest känslig för tillförsel av förorenat dagvatten i Solna kommun. Det krävs långtgående åtgärder för behandling av dagvatten inom avrinningsområdet för att följa miljö kvalitetsnormerna. Dagvattenåtgärderna inom planområdet ska där-

för dimensioneras för att kunna ta emot en större mängd dagvatten än enbart den volym som krävs för att inte öka utgående flöden. Detta för att minimera ökad belastning av näringsämnen som fosfor och kväve.

Resultat från föroreningsberäkningar visar att efter genomförda åtgärder genom rening och fördröjning i nedsänkta, eller upphöjda, växtbäddar minskar alla mängder av förorenande ämnen som tagits med i beräkningarna om växtbäddarna dimensioneras för att kunna ta omhand 20 mm nederbörd. Mängderna av fosfor till Brunnsviken minskar då med ca 2% från planområdet jämfört med nuläget.

### **Trygghet**

Den föreslagna bebyggelsen kan förväntas innebära att området kommer att upplevas som tryggare genom att området befolkas ytterligare samt med tydligare målpunkter och entréer.

### **Markföroreningar**

Framtagen miljöteknisk markundersökning visar på en relativt begränsad förorenings-situation, med nivåer under riktvärdena för NV-MKM ("mindre känslig markanvändning"). Risken för exponering för människa torde vara låg då området kommer att hårdgöras av byggnader och parkeringsytor m.m.

Om föroreningar påträffas ska miljö- och byggnadsförvaltningen, miljöskydds-enheten omgående underrättas innan grävarbete fortsätter. Det åligger exploitören att se till att marken saneras innan byggnation påbörjas.

### **Luft**

Byggnationen av den planerade kontorsbyggnaden och simhallen Kolonnvägen kommer att försämra luftkvaliteten utmed Kolonnvägen och halterna beräknas vara som högst utmed byggnadens västra fasad. Miljö kvalitetsnormerna klaras vid planerad byggnad och luftintag.

### **Trafik**

De föreslagna förändringarna av gång- och cykelnätet kommer att förbättra såväl framkomlighet som trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafiken. Biltrafiken kommer med föreslagna åtgärder inte påverkas avsevärt.

### **Medverkande**

Planhandlingarna är framtagna av Linda Schaedl, miljö- och byggnadsförvaltningen, Karolina Gustavsson, Joakim Lindmarker och Caroline Björk Novak (plankonsulter Urban Minds), Niklas Holmén (konsult Sweco). Bebyggelseförslag och illustrationer har tagits fram av Strategisk arkitektur genom Göran Ekeröth och Kristian Lönn, AIX/B.O.T Arkitekter genom Ricardo Ortiz samt Funkia genom Johan Krikström.

Ann-Christine Källeskog  
Plan- och exploateringschef

Linda Schaedl  
Planarkitekt