



Utlåtande efter granskning

Detaljplan för kv. Blåmesen m.fl.

inom stadsdelen Huvudsta, upprättad i december 2021

Innehåll

1. Bakgrund (sid 1)
2. Sammanfattning (sid 2-4)
3. Yttranden under granskningen
 - Remissinstanser (sid 4-6)
 - Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende (sid 7-16)
 - Övriga (sid 16-29)
 - Förvaltningens kommentarer (sid 29-35)
4. Förändringar efter granskningen (sid 35)
5. Synpunkter som inte tillgodosetts (sid 36)

1. Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade den 25 augusti 2021, § 80, att planförslaget skulle ligga till grund för granskning.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av ny skola, samt möjliggöra för bostäder i form av radhus och ett flerbostadshus i kvartersform med lokaler för centrumverksamhet i bottenvåning. Vidare är planens syfte att skapa en sammanhållen stadsstruktur i centrala Huvudsta genom att omvandla Armégatan karaktär från trafikled till stadsgata. En nätstation möjliggör den framtida strömförsörjningen för området. Detaljplanen syftar även till att ge områden och objekt med höga naturvärden inom planområdet ett utökat skydd.

Granskningstiden var den 1 – 30 september år 2021. Samtliga synpunkter från granskningen finns redovisade och besvarade samt kommenterade i granskningsutlåtandet som finns med som en handling till antagandeskedet.

2. Sammanfattning

Yttranden i korthet

Länsstyrelsen skriver att en yta avsedd för hantering av dagvatten ska anges på plankartan och på sätt säkerställa ytan. Lst tar också upp att en översvämninganalys ska genomföras och kommunen behöver säkerställa att planförslaget inte medför en ökan risk i området. Övriga synpunkter avseende planens genomförbarhet gäller art- och biotopskydd gällande fladdermöss respektive trädalléer.

Lantmäteriet vill att planbeskrivningen förtydligas med information kring befintlig ledningsrätt och vem som ska bekosta den kommande fastighetsbildningen.

Norrenergi förutsätter att deras ledningar beaktas i detaljplanearbetet. Om en flytt är nödvändig ska den som initierar flytten bekosta den.

Skanova vill så långt som möjligt behålla sina ledningar i nuvarande läge. Om en flytt är nödvändig ska den som initierar flytten bekosta den.

Hyresgästföreningen tar upp att träd ska bevaras, lekutrustning på skolgården och frågor om trafikintensitet, hastigheter, demografi samt kommunala transporter och kollektiva alternativ i anslutning till den nya bebyggelsen

Naturskyddsföreningen Solna – Sundbyberg vill att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram pga att det sker artförluster och ökade koldioxidutsläpp genom projektet. Sedan hänvisar de till sina i samrådet inskickade synpunkter.

Tekniska nämnden önskar att avfallsfrågan belyses tydligare, både för befintlig och ny bebyggelse.

Solna Vatten uppmärksammar kommunen att befintliga ledningar kommer i konflikt med planerad bebyggelse. Om ledningarna är nödvändiga att flytta ska det bekostas av exploatören. Ett avtal mellan exploatören och Solna Vatten, där hur en flytt ska genomföras och hur åtkomst till ledningar redovisas, ska tecknas innan detaljplanen kan antas.

Sakägare enligt fastighetsförteckning, boende och övriga har inkommit med synpunkter som framförallt berör oro för den framtida parkeringssituationen, förlorade naturvärden, förändringar i gatustrukturen, försämrad vy från lägenheter, oklarheter kring avfallshantering, ifrågasättande av Tallbackaskolans rivning, avsaknad av MKB, att den nya skolgården inte uppfyller Boverkets råd samt att Solna stad inte följer sina egna och/eller mål angivna i Agenda 2030.

Flera yttranden uttrycker också oro för barnens situation under byggtiden och att en stor skola kan komma att bli en otrygg miljö. Boende i närheten är oroliga att det förslaget kommer innebära ökat buller och luftföroreningar, från både ökad trafik- alstring och under byggnationstiden. Många yttranden berör frågor som är kopplade till den kommunala skolplaneringen.

Förvaltningens kommentarer i korthet:

En skyfallsanalys har tagits fram till antagandeskedet och den visar på att det idag finns problemområden inom skolområdet och att dessa förändras med förslaget. I plankarta regleras flera åtgärder som ska hjälpa till att åtgärda och säkerställa att inget kommer till skada vid ett skyfall. Ett nytt utvecklat avsnitt om skyfall har inkluderats i planbeskrivningen. Det har även genomförts en fladdermusinventering för att klarlägga förutsättningarna i området. Dialog kring denna har förts med Länsstyrelsen inför antagandet. Planens utformning, tillsammans med föreslagna åtgärder i återplanteringsplanen och belysning i området är saker som ska anpassa miljön för fladdermössen.

För att säkerställa återskapandet av de värden som går förlorade, befintlig natur och de biotopskyddade alléer, har en återplanteringsplan tagits fram. Planen har delvis utgått ifrån det som anges i det tidigare framtagna dokumentet PM alléträdbesiktning. Förslaget att 74 träd som försvinner och dessa ersätts med 81 st nya träd, däribland återskapande av allé längs med Armégatan samt en helt ny allé längs den nya Lokalgata1. Denna information finns som en del av båda gestaltungsprogrammet och planbeskrivningen. Det har även lagts in en planbestämmelse som reglerar att ny allé ska planteras längs Armégatan.

Planbeskrivningen har kompletterats med information kring ledningsrätt och fastighetsbildning. Samtliga ledningsägare (Vattenfall, Norrvatten, Norrenergi, Solna Vatten, Skanova) är med i den ledningssamordning som sker inom projektet och en lösning gällande eventuellt behov av ledningsflyttar ska tas fram till antagandet av detaljplanen.

Avsnittet kring avfall i planbeskrivningen har utvecklats avseende avfallslösningar för befintlig och ny bebyggelse.

När det gäller avgiftsparkeringsplatser som tas bort så kommer det lösas genom att parkeringsplatserna delvis återskapas nya inom planen och dels genom att det finns en kapacitet i närområdet. Trafiken på vägarna i området kommer sett till det stora hela endast att öka marginellt. Trafiken längs med Armégatan ökar något vad gäller antal bilar per dag och det blir minskade flöden längs med Kristinelundsvägen. Förslag till åtgärder för att skapa en mer trafiksäker miljö runt skolan har tagits fram och förtydligats i utredningen "Säkra och trygga skolvägar". Genomförandet av åtgärderna blir en del av den kommande projekteringen.

Detaljplanens bebyggelseförslag ser till att både de uppsatta riktvärdena avseende bullernivåer och luftkvalitet uppfylls, både för den nya och den befintliga bebyggelsen.

Solna stad står fast i den tidigare bedömningen av detaljplanens totala miljöpåverkan och att det därmed inte finns behov av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Att rivningen av Tallbackaskolan i sig ger upphov till betydande miljöpåverkan är inte något som Solna stad, med stöd av Länsstyrelsen, anser är ett rimligt antagande. Inte heller de naturvärden som går förlorade anses vara skäl till att ta fram en MKB. Motiv till stadens ställningstagande tas upp i planbeskrivningen.

Föreslagen utbredning på skolgården ger förutsättningar för att skapa mer avskilda och anpassade delar för de olika åldrarna i skolan. Skolgården är av en storlek som anses tillräcklig för den nya skolan.

När det gäller den nya tillkommande bebyggelse längs med stadsgator så är det ett tydligt mål för Solna stad att till skapa nya verksamheter i bottenvåningar, vilket är aktuellt i denna detaljplan.

Till genomförandet av projektet kommer ett kontrollprogram tas fram för att säkerställa att påverkan på närområdet blir enligt de krav som finns beträffande omgivningspåverkan. Särskild omsorg för tillägnas skolmiljön för att se till att den blir trygg och säker under tiden då skolverksamheten ska bedrivas under genomförandet av det nya projektet.

3. Yttranden under granskningen

Remissinstanser

Länsstyrelsen (Lst) skriver att en yta avsedd för hantering av dagvatten ska anges på plankartan och på sätt säkerställa ytan. Lst tar också upp att den översvämninganalys som omnämns i planbeskrivningen ska genomföras och att eventuellt nödvändiga åtgärder ska säkerställas i plankartan. Kommunen behöver också säkerställa att planförslaget inte medför en ökning av översvämningriskerna i området. Övriga synpunkter avseende planens genomförbarhet gäller art- och biotopskydd gällande fladdermöss respektive trädalléer. Lst påminner kommunen att projektet inte kan genomföras om det riskerar att utlösa någon av förbuden i artskyddsförordningen. Lst påminner om att kommunen behöver dispens för att ta ner de alléer som föreslås i detaljplanen.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen anser inte att dagvattenhanteringen särskilt behöver ange en specifik yta där vattnet ska tas omhand, utan det är en mängd olika åtgärder som tillsammans hjälper till att hantera dagvattnet. Det finns b₃-planbestämmelser som säkerställer att ” Minst 65 % av takytan ska vara vegetationsklädd med djup om minst 0,1 meter”, Den och övriga åtgärder som behöves för att uppnå en acceptabel hantering finns angivna i dagvattenutredningen. Utredningen kopplas till exploateringsavtalet och det ger i sin tur en säkerhet att den nivån på åtgärder och hanteringen kommer genomföras i projektet. En översvämninganalys har tagits fram till antagandet och resultatet i den visar på planförslaget inte orsakar några negativa konsekvenser, varken för ny eller befintlig bebyggelse. Inom två av de områden som översvämmas vid ett 100 års regn har planbestämmelser, som säkerställer att byggnaderna och dess funktioner inte riskeras, lagts in på plankartan. Det är i anslutning till de två planskilda tunnlarna som vatten samlas vid skyfall och det är i anslutning till dessa som bestämmelserna lagts in. Vid den centralt placerade tunneln ska byggnader som vetter mot GCVÄG1 ska utföras och teknisk utrustning utformas och placeras så att de ej skadas eller påverkas negativt vid skyfall. Utrymme för stadigvarande vistelse ska ha färdigt golv och entréer ovan +23.5 meter över angivet nollplan. Fasad ska utföras tät upp till en höjd av +23.5 meter över angivet nollplan så att byggnad ej skadas eller påverkas negativt vid denna vattennivå. Vid den östra tunneln ska nätstationen utformas och placeras så att teknisk utrustning ej skadas eller påverkas negativt vid en vattennivå på en höjd av +24.5 meter över angivet nollplan. Det säkras även upp en skyfallshantering på skolgården med hjälp av en m₂-bestämmelse. Exakt utformning och åtgärder studeras i detalj i den kommande projektering med skyfallsanalysen om förutsättning och utgångspunkt.

Solna stad har tidigare under år 2021 skickat in en dispensansökan till Lst som berör alléerna som påverkas av detaljplanen. Med nya bestämmelser (trädallé) och de tidigare bestämmelserna på plankartan samt med en tydlig återplanteringsplan anser förvaltningen att projektet har hanterat trädfrågan på ett korrekt sätt. En vidare dialog med Länsstyrelsen kommer att hållas i den fortsatta processen kring dispensansökan.

För att få en bättre bild av fladdermössen i området genomfördes under augusti månad i år en fladdermusinventering. Den visade på att det finns fyra olika arter. Antalet är inte av den storleken att området ska klassas som en rik fladdermusmiljö, den gränsen går vid sex arter. I den framtagna fladdermusinventeringen finns ett antal rekommendationer som behöver beaktas inför genomförandet av förslaget. Solna stad har för avsikt att beakta alla dessa.

Lantmäteriet (LM) tar upp två frågor i sitt yttrande; De anser att det i planbeskrivningen inte framgår hur den omnämnda ledningsrätten påverkas av förslaget och inte hur den ska hanteras. Det framgår inte heller vem som ska initiera och bekosta fastighetsbildningen.

Förvaltningens kommentarer:

Planbeskrivningen har förtydligats med information gällande ledningsrätten och fastighetsbildning.

Norrenergi tar upp att de har befintliga ledningar med värme och kyla inom området och att de förutsätter att de beaktas i detaljplanearbetet. Om en flytt är nödvändig ska den som initierar flytten bekosta den.

Förvaltningens kommentarer:

Informationen tas med i fortsatt arbete i den ledningssamordning som redan initierats. I det fall att ledningarna påverkas är det viktigt att ledningsägaren är delaktig i arbetet för att få fram en så bra lösning som möjligt.

Skanova informerar om att de i så stor utsträckning som möjligt vill behålla sina ledningar i nuvarande läge. Om en flytt är nödvändig ska den som initierar flytten bekosta den.

Förvaltningens kommentarer:

Informationen tas med i fortsatt arbete i den ledningssamordning som redan initierats. I det fall att ledningarna påverkas är det viktigt att ledningsägaren är delaktig i arbetet för att få fram en så bra lösning som möjligt.

Hyresgästföreningen tar upp att träd ska bevaras, lekutrustning för alla skolåldrar får finnas och det krävs en utredning om trafikintensitet, hastigheter och demografi. Även att kommunala transporter och kollektiva alternativ bör planeras i anslutning till den nya bebyggelsen.

Förvaltningens kommentarer:

En återplanteringsplan har tagits fram för att möjliggöra och tydliggöra kompensations av de träd som går förlorade i och med förslaget. Synpunkterna gällande innehållet på skolgården tas med till den kommande projekteringen. En fortsatt dialog med skolverksamheten kommer att ske i framtagandet av skolgårdens innehåll. Förslagen i trafikutredning med dess åtgärder kommer att skapa en trafiksäker miljö i

området. Området är välförsörjt med kollektivtrafik där två tunnelbanestationer ligger inom 500 meter och busshållplatser finns längs med Armégatan i båda riktningarna.

Naturskyddsföreningen Solna – Sundbyberg beklagar att det inte har tagits fram en miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen. Föreningen anser att i och med att det sker artförluster och ökade koldioxidutsläpp så finns det motiv för en MKB. I den framtagna naturvärdesinventeringen framgår att urbana träd har en viktig funktion som grönt inslag i gatumiljön och betydelse för både djur och människor. Föreningen önskar att så många som möjligt av de befintliga träden som möjligt ska sparas. Sedan hänvisar de till sina till samrådet inskickade synpunkter.

Förvaltningens kommentarer:

Förvaltningen bedömer även fortsatt att detaljplanens totala miljöpåverkan inte är betydande och att det därmed inte finns behov av en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Frågorna kan hanteras med hjälp av separata utredningar. En återplanteringsplan har tagits fram för att möjliggöra kompensation av de träd och de naturvärden som går förlorade i och med förslaget. De flesta av de träd värdefulla träd som idag finns inom skolgården bevaras och skyddas i detaljplanen.

Synpunkterna från samrådet finns besvarade i samrådsredogörelsen.

Tekniska nämnden framför att planbeskrivningen behöver utvecklas med mer information om hur avfallslösningarna för de nya bostäderna är tänkta att genomföras.

Förvaltningens kommentarer:

Planbeskrivningen har förtydligats med tydligare information gällande avfallslösningar i området. Bland annat planeras det för att befintliga och nya bostäder kan anslutas till en sopsugsanläggning

Solna Vatten tar upp att befintliga ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten kommer i konflikt med planerad bebyggelse. Om ledningarna är nödvändiga att flytta ska det bekostas av exploitören. Utredningen som anger hur en flytt ska genomföras ska finnas framme innan detaljplanen antas. Ett avtal mellan exploitören och Solna Vatten ska tecknas innan detaljplanen kan antas. Solna Vatten framför också att det inte får placeras dagvattenåtgärder ovanför ledningarna så att det begränsar åtkomsten.

Förvaltningens kommentarer:

Informationen tas med i fortsatt arbete i den ledningssamordning som redan initierats. Förvaltningen har diskuterat med Solna Vatten om kommit fram till att det, i det här fallet, inte behöver tas fram ett avtal med exploitören.

Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen:

- Trafikverket
- Swedavia Bromma Airport
- Region Stockholm, Trafikförvaltningen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- Statens Geologiska Institut
- Stockholm Exergi
- Vattenfall Eldistribution AB

Remissinstanser som inte har svarat på remissen:

- Försvarsmakten (endast byggnader högre än 45 m totalhöjd)
- Luftfartsverket
- Region Stockholm, tillväxt- och regionplaneförvaltningen
- Storstockholms brandförsvär
- Stockholm gas
- Ellevio AB
- Norrvatten
- Stokab
- TDC Song
- Polismyndigheten Region Stockholm
- Solna Hembygdsförening
- Fastighetsägareföreningen
- FTI AB, förpacknings- och tidningsinsamlingen
- Kommunstyrelsen
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Skolnämnden
- Barn- och förskolenämnden
- Kultur- och fritidsnämnden
- Rådet för funktionshinderfrågor (RFF)
- Riksantikvarieämbetet

Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende

Bostadsrättsföreningar (Brf)

Brf Entitan i Solna menar att sina synpunkter från samrådet inte har blivit inarbetade i granskningshandlingen. De föreslagna planerna kommer fortfarande att orsaka mycket negativa konsekvenser för föreningens lokal innehavare, föreningen och dess medlemmar samt boende i närområdet.

Föreningens största lokal innehavare har samtliga sina entréer från Krysshammarvägen. Profisol, föreningens största lokalhyresgäst, som är en stor grossist för teknisk isolering har lastintag med garageport mot Krysshammarvägen där lossning och lastning sker varje dag. Bredden på ekipagen är 2,60 meter. Profisols egen lastbil, med parkering på föreningens mark, lastar material invid garageporten. Den hantering som föreslås i samrådssvaret kan inte anses som seriöst, dvs att lastning ska ske på en parkeringsplats en bit bort. Detta skulle i så fall innebära att truckar med tung last tvingas köra längs hela körbanan alt. trottoaren, en lång sträcka med ytterligare risker och arbetsmiljökrav som faller ut. Något som Profisol redan nu signalerat inte kommer att fungera för verksamheten. I planhandlingarna anges att den nya planerade utformningen av Krysshammarvägen ger ett körbaneområde som är 5,5 meter långs med större delen av sträckan. I och med att föreningens lokalhyresgästs lastbil är 2,6 meter lämnar detta 2,9 meter bredd kvar för fordon att passera. En normal bil anses vara 2 meter bred. Det skulle innebära 45 cm till godo på varje sida av ett passerande fordon när en lastbil lastar och lossar. Föreningen anser inte att 45 cm är tillräckligt för bilar att passera ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det skulle dessutom hindra möjligheten för bilar med utskjutande last, högst 2,6 m bred med 20 cm på varje sida, att passera en parkerad lastbil. Brf Entitan i Solna är även starkt kritisk

till en körsträcka, även en kortare sådan, på endast 3,5 meter utifrån lokalhyresgästernas behov och ur trafiksäkerhetsperspektiv. Brf Entitan i Solna riskerar även att förlora inkomst och därmed äventyra medlemmarnas ekonomi och boende om det nya förslaget antas och föreningen förlorar sin största lokalhyresgäst på grund av trafikförändringar.

Förslaget kommer även innebära fördröjningar och reducerad kapacitet för biltrafiken på Armégatan, en redan vältrafikerad väg, i och med att busshållplatsen ska flyttas och ändras till en stopplatslösning. Detta är något som Solna stad redan konstaterat. Armégatan präglas idag av köer under rusningstrafik och hastighetsöverträdelser på övrig tid. Brf Entitan i Solna ser inte att förvaltningen har säkerställt trafiksäkerheten längs gatan. Hur Solna stad ska uppnå målet att vara en klimatneutral stad senast 2045 genom fördröjningar, reducerad kapacitet för biltrafiken och stillastående trafik är för Brf Entitan i Solna svårförståeligt. Föreningen anser att det bör vara i Solna stads intresse att bidra till mål 11.2 i Agenda 2030 genom att förbättra trafiksäkerheten, speciellt för unga och äldre, i stället för att motarbeta de globala målen.

Ett av byggnadsnämndens nämndmål för 2021 är: *Byggnadsnämnden ska hålla hög kvalitet på service och myndighetsutövning och bidra till nöjda solnabor och företagare.* Brf Entitan i Solna ser inte att kommunens planförslag bidrar till nämndens nämndmål. Att anlägga vägar som hindrar trafik är inte att säkerställa att kommunens projekt leder till kvalitativ, levande och hållbar stadsmiljö som verksamhetsplanen fastslår att nämnden ska arbeta med. Brf Entitan i Solna kan även fastställa att förslaget inte leder till nöjda solnabor eller företagare.

Vidare hindrar förslaget Solna stads övergripande mål om att Solna ska växa ihop och utvecklas på ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart sätt. Genom planförslaget bidrar staden inte till ett stort utbud av vare sig arbetsplatser eller service eftersom stora företag hindras att utföra sin verksamhet. Solna stad ska enligt sin verksamhetsplan skapa goda förutsättningar för företag att etablera sig och växa i staden genom att erbjuda god service och attraktiva etablerings- och expansionsmöjligheter. Genom förslaget ser Brf Entitan i Solna en stor risk att förlora lokalhyresgäster och därmed både arbetsplatser och service i kommunen. Kommunen skapar därmed inte goda förutsättningar för företag att etablera sig eller växa.

Föreningen vill även framföra att kommunen inte skapar förutsättningar för minskad klimatpåverkan i och med att Solna stads förslag bidrar till ökad tomgång och ökade utsläpp på både Krysshammarvägen och Armégatan. Solna stad bör visa ett mycket större intresse för samverkan med företagare och intresseorganisationer i kommunen som bidrar till arbetstillfällen, ökad självförsörjning och därmed hjälper staden att bidra till måluppfyllelse gällande mål 8 i Agenda 2030.

Vidare kommer inga träd längre att kunna hindra alla partiklar från Armégatans avgaser, asfalt, grus och damm att nå bostäderna på Krysshammarvägen. Något som är ett ständigt problem redan idag. Brf Entitan i Solna anser att det avgivna samrådsvaret inte ens till närmelsevis motsvarar den trädallé, kompletterad med stora häckplanteringar som finns längs Armégatan idag. Som konstateras i Kommunstyrelsens verksamhetsplan 2021 är luftkvaliteten en central miljö- och hälsofråga eftersom dålig luft förkortar livet och är särskilt skadligt för barn och äldre. Kommunen skriver i Kommunstyrelsens verksamhetsplan att Solna stad ska plantera växt-

lighet nära vägar, dvs. raka motsatsen till nuvarande planförslag. Genom förslaget kommer Solna stad att motverka mål 11.6 i Agenda 2030.

Brf Entitan vill också lämna synpunkt gällande det faktum att samtliga fickparkeringsplatser längs Krysshammarsvägen kommer att tas bort till förmån för radhus, med det som rimligen blir deras långsparkeringar. Detta kommer att påverka lokalhyresgäster negativt då kunder inte har någonstans att parkera. Brf Entitan i Solna menar på att detta skulle vara en fullkomlig katastrof med tanke på de stora investeringar som gjorts för att kunna behålla lokalhyresgäster.

Borttagandet av parkeringsplatserna kommer även påverka våra medlemmar och hyresgäster i föreningen då de förlorar möjligheten att parkera bilen i närheten av sitt boende. Huruvida antalet parkeringsplatser är tillräckligt är inte relevant om boende, en stor del äldre, och lokalhyresgästernas kunder ska behöva parkera långt ifrån boende och företag. Solna stads avgivna svar i samrådsredogörelsen avseende de sex långsgående parkeringsplatserna staden menar tillskapas på Krysshammarsvägen i och med planförslaget kan inte anses som seriöst i paritet med nuvarande parkeringsmöjligheter.

Förvaltningens kommentarer:

Den nya planerade utformningen av Krysshammarsvägen anger ett körbaneområde som är 5,5 meter långs med större delen av sträckan. Det måttet har satts just med vetskapen om att det förekommer större transporter längs med Krysshammarsvägen. Bredden 5,5 meter är tillräcklig för att det ska kunna stå en lastbil som är 2,6 meter bred samtidigt som det är möjligt för andra fordon att passera. Det är endast en kort sträcka av Krysshammarsvägen som är 3,5 meter och det är på brodelen av gatan. Förvaltningen avser att det är motiverat att den delen av gatan kan vara enfilig tack vare att gatan är rak och att sikten är öppen och fri och därmed en trafiksäker lösning. Området på bron har förvaltningen bedömt inte är en del av gatan där det finns angränsningsbehov i och med att det inte finns några lokaler. Hanteringen av lastning och lossning längs Krysshammarsvägen förutsätts fungera på samma sätt som idag och det möjliggör detaljplanen. Körbanans bredd kommer att medge att ett fordon stannar i den ena körbanan samtidigt som det är möjligt för ett annat fordon att passera. Med tanke på att förutsättningarna blir oförändrade ser förvaltningen inte att planeringen kommer att innebära en äventyrad ekonomi för föreningen p.g.a. förlorade hyresgäster.

I Brf:ens direkta närhet finns avgiftsparkeringar den östra fasaden. Vidare finns det parkeringsplatser i anslutning i anslutning till Armégatan och Huvudstagatan samt intill västra fasaden av brf Krysshammars ena antal avgiftsparkeringar som kan nyttjas. Förvaltningen anser att det är tillräckligt för att tillgodose det behov som finns. På parkeringar intill brf Krysshammars och brf Entitan finns i huvudsak förhyrda platser vilka också är möjliga parkeringsplatser för de boende. Sammantaget anser förvaltningen att parkeringssituation fortsatt blir bra även om det innebär en något längre sträcka till de avgiftsbelagda parkeringsplatserna.

Den utformning och de åtgärder som föreslår inom projektet syftar till att skapa en bra och trafiksäker miljö för alla som vistas och rör sig i, till och igenom området. Att anlägga en busshållplats på det sättet som föreslås syftar till att bl.a. skolelever ska kunna ta sig trafiksäkert över Armégatan. Vi ser inte att situationen där en buss stannar i körbanan skulle innebära att Solna stad bryter mot vare sig de kommunala eller de globala miljömålen. Med de kompensationsåtgärder som ska genomföras

kommer andelen grönska i området att öka. Situationen längs med Krysshammarsvägen avseende luftkvalitet kommer även fortsättningsvis vara mycket bra, vilket framgår av luftkvalitetsutredningen. De nya radhusen och trädplanteringar intill dem hjälper till att skärma av partiklar från Armégatan.

Brf Krysshammaren tar i sitt yttrande upp synpunkter gällande trafik och parkering.

De anser att planförslaget ej beaktat den smittrafik som idag sker via Krysshammarsvägen vid köbildning på Armégatan. De åtgärder som föreslås längs med Armégatan kommer att öka denna trafik. Detta scenario som är en faktisk bild av verkligheten tas inte upp i utredningen för planförslaget.

I Parkeringsutredning framgår det att de 105 parkeringar som finns utmed Krysshammaren ska ersättas med 6 st. Föreningen tar upp att de tillsammans med grannföreningen Brf Entitan har 421 lägenheter och cirka 17 st hyreslokaler som idag nyttjas av bilmekaniker, lager mm. De menar att de minskade antalet parkeringsmöjligheten kommer få en stor påverkan på tillgängligheten för de kunder som ska besöka föreningarnas lokalhyresgäster.

Ingen av dessa fastigheter detaljplanerades med garages utan med parkering på allmän platsmark. Denna förändring kan få en ekonomisk påverkan för föreningen då det ej blir möjligt att hyra ut till denna typ av verksamhet. Parkeringsutredningen redovisar inte påverkan på parkeringstalet för brf krysshammaren. I parkeringsutredningen hänvisas till: Parkering för hållbar utveckling, Sveriges Kommuner och Landsting, 2013. I den framgår att: *"Parkeringsbehovet bör även ses i en områdesövergripande kontext där inriktningen för respektive stadsområde kan variera, framför allt beroende på vilken stadsstruktur och bebyggelse typ området har. Det framgår inte att planförslaget har utrett eller beaktat bebyggelse typ, stadsstruktur på omkringliggande områden till planförslaget. Argumentet till att omlokalisera parkeringarna till motorbogen baseras på nedanstående argument i SKL:s rapport "För att undvika att bilen väljs för att den är lättillgänglig bör avståndet från bostaden till parkeringsplatsen jämföras med det avstånd som brukar vara acceptabelt mellan bostad och kollektivtrafik."* Ovanstående argument är ej applicerbart för de lokaler som finns utmed Krysshammarsvägen då det är kunder som ska dit.

I och med den typ av lokaler som finns Brf krysshammaren kommer det att ske leveranser med lastbil, lastbil med släp, bärgningsbilar mm mitt emot en radhuslänga. BRf krysshammaren ser en risk att planförslaget kan innebära att boende i radhusen kommer att klaga på de verksamheter som finns i lokalerna till näringsidkarna och till Brf Krysshammaren. Det framgår inte att planförslaget har beaktat dessa lokaler eller leveranser till dem. Styrelsen i Brf Krysshammaren ser att planförslaget kan innebära en förmögenhetsskada för föreningen.

Förvaltningens kommentarer:

I Brf:ens direkta närhet finns avgiftsparkeringar den västra fasaden. Vidare finns det parkeringsplatser i anslutning i anslutning till Armégatan och Huvudstagatan samt intill västra fasaden av brf Krysshammarens ett antal avgiftsparkeringar som kan nyttjas. Förvaltningen anser att det är tillräckligt för att tillgodose det behov som finns. På parkeringar intill brf Krysshammaren och brf Entitan finns i huvudsak förhyrda platser vilka också är möjliga parkeringsplatser för de boende. Sammantaget anser förvaltningen att parkeringssituation fortsatt blir bra även om det inne-

bär en något längre sträcka till de avgiftsbelagda parkeringsplatserna. I och med att det genomförts parkeringsinventeringar i inom ett större område anser förvaltningen att situationen i ett större perspektiv har beaktats. Det framgår i den gällande detaljplanen för kvarteret (0410/1964 – stadsplan för kv. Entitan, Grönfinken, Koltrasten, Snöskatan och Talgoxen) att ytan inom de underbyggda gårdarna även kan användas för parkering såväl som lager och kontor.

Den nya Krysshammarsvägens körbana kommer att ha en bredd, 5,5 meter. De måttet anser vara tillräckligt och möjliggör för leveranser att angöra de lokaler som finns längs vägen, samtidigt som övriga bilar kan ta sig förbi. Hanteringen av lastning och lossning längs Krysshammarsvägen förutsätts fungera på samma sätt som idag och det möjliggör detaljplanen. Körbanans bredd kommer att medge att ett fordon stannar i den ena körbanan samtidigt som det är möjligt för ett annat fordon att passera. Med tanke på att förutsättningarna blir oförändrade ser förvaltningen inte att planeringen kommer att innebära en förmögenhetsskada för föreningen. Antalet fordonsrörelser längs med gatan är i en omfattning som är vanligt i en stadsmiljö likt denna så förvaltningen anser att det inte kommer ge upphov till några klagomål. Transporter till verksamheterna är med som en förutsättning i bullerutredningen.

Brf Sidensvansen anser att materiella och formella brister finns i kommunens undersökning av betydande miljöpåverkan samt i beslutet om att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Föreningen anser inte att de smärre tilläggen i planbeskrivningen, eller kommunens bemötande av Föreningens synpunkter i samrådsredogörelsen, på ett bättre sätt än tidigare klarlägger bakgrunden till kommunens inställning i frågorna. Föreningen vill återigen framhålla innehållet i KMV Forums rapport 2020-01-20 (i planhandlingarna benämnd "Kulturmiljöutredning med konsekvensbedömning"). Planbeskrivningen, liksom kommunens bemötande i samrådsredogörelsen, saknar överväganden som anknyter till slutsatser i rapporten.

Föreningen påpekade vid samrådet att kommunen inte beaktat 2 kap. 2 kap. plan- och bygglagen och 3 kap. 6 § miljöbalken vid framtagande av planförslaget. I bemötandet i denna del uppger kommunen (samrådsredogörelsen s 29) att "tillskapandet av attraktiva bostäder är ett allmänt intresse för hela Stockholmsregionen", med hänvisning till 2 kap. 3 § plan- och bygglagen. Vidare replikerar kommunen att "Solna stad anser att förslaget inte ger upphov till någon påtaglig skada avseende varken natur- eller kulturmiljö". Föreningen vill framhålla att regeln i 2 kap. 3 § plan- och bygglagen innebär att "Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden.....(bl.a.) främja bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet." Med begreppet "påtagligt skada" i 3 kap. 6 § miljöbalken åsyftas vidare åtgärder som kan ha en bestående negativ inverkan på det aktuella intresset eller som tillfälligt kan ha mycket stor negativ inverkan på detta (se prop. 1997/98:45, del 2 s 30 och prop. 1985/86:3 s 155). Mot bakgrund av vad KMV Forum framför i sin rapport konstaterar Föreningen att kommunens inställning förefaller baseras endast på ett "tyckande" och att påståendena saknar stöd i såväl lagstiftningen som i genomförda undersökningar.

Föreningen anser alltjämt att avvägningen mellan önskan att exploatera med bostäder å ena sidan och avvägningar i fråga om natur- och kulturvärden inte skett på riktigt sätt med hänsyn till plan- och bygglagens och miljöbalkens regler. Föreningen uppfattar att kommunen har bestämt sig för att byggandet av bostäder ska ges före-

träde framför bevarandet av dokumenterade kulturmiljövärden och att kommunen därmed väljer att helt bortse från den utredning som man själv tagit fram, liksom från tillämplig lagstiftning.

Det som står i planbeskrivningen, sid 5, är inte korrekt. Marken är enligt gällande plan (0425/1963) planlagd för lokalgata, park och parkering.

Parkeringsnorm

Flertalet sakägare, bl.a. Föreningen, har vid samrådet ställt frågor om hur kommunen vid ett antagande av planförslaget avser att uppfylla Solna stads parkeringsnorm (SBN2014:142). Förvaltningens enda kommentar inom ramen för samrådsredogörelsen (s. 80) är att "Under detaljplaneskedet har förvaltningen och Besqab diskuterat frågan och det finns en lösning som är acceptabel enligt Solna stads uppsatta parkeringsnorm." Föreningen anser inte att ovanstående bemötande är gott nog. Varför redovisas inte parkeringsnormen och hur den planeras att uppfyllas, om nu en framtagen lösning finns?

Föreningens hus uppfördes 1964 och då erhöll bygglov under förutsättning att en parkering med 136 platser skulle uppföras invid byggnaden. De av Föreningens medlemmar, som sedan lång tid tillbaka hyr parkeringsplats i direkt anslutning till hemmet, har nu fått meddelande om att deras parkeringsplatser kommer att sägas upp. De berörda har fått erbjudande om ersättningsplatser ca 300 meter längre bort. Föreningen håller inte med kommunen om att det är en "bra lösning". Föreningens medlemmar är, så som tidigare redovisats, i stor utsträckning äldre människor. För många av dem är en gångsträcka på 300 meter, med t.ex. dagligvaruinköp, inte realistisk. Dessutom förlorar de boende uppsikten över sina fordon då boendet och parkeringen separeras. Att ta bort möjligheten till parkering i anslutning till bostäderna på sätt som nu sker innebär en väsentlig försämring av boendemiljön på ett sätt som inte kan accepteras av Föreningen. Föreningen anser också att man föregått detaljplanarbetet på ett anmärkningsvärt sätt, genom att redan nu säga upp avtalen för de förhyrda parkeringsplatserna, långt innan detaljplanen antagits. Enligt gällande detaljplan är den aktuella marken, så som påpekats ovan, avsatt så som parkering och bör kunna nyttjas för detta ändamål till dess en ny detaljplan vunnit laga kraft (4 kap. 38 § plan- och bygglagen).

Parkeringsutredning

Kompletteringen av parkeringsutredningen efter samrådet (fem dagar i juni månad) är - liksom den tidigare utredningen - genomförd under en alldeles för kort tidsperiod för att ge några rättvisande slutsatser om hur parkeringssituationen ser ut i området. Inventeringen representerar alltså inte den normala beläggningen av parkeringsplatserna. Beläggningsgraden på parkeringsplatserna i området är således betydligt högre än vad parkeringsutredningen ger sken av. Enligt föreningens mening är behovet väsentligt underskattat och mycket mer noggranna analyser, spridda över året, hade behövts för att lägga utredningen som underlag.

Trafik och buller

Kommunen påstår i samrådsredogörelsen, s 29 att "enligt framtagna utredningar inom trafik, buller och luft så framgår att fastigheten Sidensvansen 1 inte påverkas i den omfattning som Brf Sidensvansen framför. Med hänvisning till att trafikmängderna minskar längs med gatan och de vidtagna hastighetsbegränsande åtgärderna så kommer trafiksäkerheten att förbättras." Enligt framtagna trafikbullerutredning (LN Akustikmiljö, 2021-08-18) s 7 anges att årsdygnstrafiken (ÅDT) på Kristinelundsga-

tan idag är 900, medan prognosen för 2040 uppgår till 701 ÅDT. Trafikdata som använts i modellen anges ha ”tagits fram av trafikutredningen”. Föreningen kan inte utläsa i trafiksträngsutredningen (Iterio, rev. 2021-08-18) hur man nått slutsatsen att årsdygnstrafiken kommer att minska från 900 till 701 på sträckan och begär ett klarläggande i den delen. Redan idag gäller 30 km/h på Kristinelundsvägen vid Föreningens fastighet. Avståndet från fasad till trafikerad gata blir enbart 13 meter vid ett genomförande av planförslaget – i stället för dagens 35 meter. Det minskade avståndet mellan trafikerad gata och bostadsbyggnaden är ett påtagligt faktum och avhjälpas inte genom hastighetsbegränsningar. Enligt trafikbullerutredningen kommer, även med beräkning om 701 ÅDT, den maximala ljudnivån på vissa delar av fasaden på Sidensvansens fastighet öka från ca 65 dBA till mellan 70 och 75 dBA – detta på grund av att vägen flyttas närmare bostadsbyggnaden. Trafikbullerutredningen föreslår att de ökade maximala ljudnivåerna bör föranleda att man ”i ett senare skede” bör utreda om fastighetens fasadisolering är tillräcklig för att riktvärden för trafikbuller fortsatt uppfylls i bostäderna. Föreningen anser att kommunen måste genomföra en sådan utredning innan man går vidare till antagandeskede. Föreningen utgår från att kommunen i förekommande fall kommer att bekosta de eventuella åtgärder som krävs för att riktvärden för buller ska kunna innehållas. Föreningen vill här påpeka att 10 dBA upplevs som en fördubbling av ljudnivån, varför Föreningen utgår från att störningen av att gatan flyttas så nära inpå fasaden kommer att bli påtaglig. Föreningen anser att avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen inte gjorts på erforderligt sätt i fråga om de nackdelar som en omdragning av Kristinelundsvägen kommer att medföra för Föreningen och dess medlemmar i form av såväl missade parkeringsmöjligheter och ökat buller samt trafik så nära inpå boendet.

Trygghet

Föreningen noterar att det i planbeskrivningen s 17 anges att ”planområdet idag karaktäriseras främst av Tallbackaskolan och dess skolgård samt de stora gatrum och markparkeringar som omger gatan. Avsaknaden av byggnader med koppling till gatrummen och trafikseparerande gång- och cykelvägar medför att delar av området kan uppfattas som otryggt och att detaljplanens föreslagna bebyggelse ger fler ögon på gatorna.” Föreningen undrar om kommunen genom denna beskrivning vill antyda att området idag skulle vara otryggt? Vilka enkäter eller liknande baseras den ovan redovisade uppfattningen på? Föreningen delar i vart fall inte den bilden av sitt område utan anser att området upplevs som tryggt och säkert i sin nuvarande utformning. Däremot ser föreningen att färre medlemmar kommer att uppehålla sig utanför föreningens byggnad eftersom parkeringen i anslutning till föreningens fastighet försvinner, en omständighet som om något ger färre ”ögon på gatorna”. Föreningen befarar att risken för stöld, inbrott och skadegörelse i fråga om fordonen ökar när bilar måste parkeras långt från föreningens fastighet och uppsikten över fordonen förloras.

Placering av skola och skolgård

Föreningen föreslog vid samrådet att planförslaget borde revideras i så måtto att den nya skolan i sin helhet placeras inom fastigheten Blåmesen 1 samtidigt som en sektion med bostäder tas bort, vilket skulle få till följd att Kristinelundsvägen inte behöver dras om, med de nackdelar det innebär med buller, förlorade parkeringar m.m. Kommunen replikerar i samrådsredogörelsen s 28–29 att området för skoländamål är detsamma som vid samrådet då kommunen anser att ”det är viktigt att skolan får en så stor skolgård som möjligt”. Har Föreningens förslag att behålla skolgårdens storlek till förmån för avstående av vissa planerade bostäder ens övervägts? Föreningen

är kritisk mot att en skolgård som ger ett utrymme om endast 13 m² per elev planeras. Detta avviker väsentligt från Boverkets rekommendationer om 30 m² per elev. Argumentet att skolgården om 12 000 m² blir ”betydligt större” än den minsta skolgård som Boverket rekommenderar (3000 m²) (planbeskrivningen s 15) är inte relevant i sammanhanget. En minsta skolgård om 3000 m² rymmer ju bara 100 elever om riktlinjen i övrigt ska följas, och 12 000 m² motsvarar en skolgård för 400 elever. Nu är det fråga om en skola som planerar att ta emot 900 elever varför en skolgård om 27 000 m² egentligen hade behövts. Hade man inte planerat att inrymma bostäder och handelslokaler inom samma tomt som skolan hade en skolgård som är i linje med Boverkets rekommendationer kunnat anordnas. I planbeskrivningen s 25 anförs att ”alternativet att bygga ut samt rusta upp befintlig skola skulle medföra betydligt mindre skolgård”. Föreningen undrar vilka alternativ som tagits fram och hur man nått slutsatsen att utbyggnad och upprustning av den befintliga skolan skulle innebära att skolgården blir mindre. Föreningen emotser en redovisning av alternativen.

Avfallshantering

Föreningen utgår från att kommunen kommer att tillse att en överenskommelse beträffande Föreningens avfallshantering kommer till stånd, innan detaljplanearbetet övergår i nästa skede. Sannolikt måste område för avfallshantering avsättas inom planområdet.

Förvaltningens kommentarer:

Planbeskrivningen är reviderad så att den stämmer överens med vad den gällande detaljplanen redovisar.

Solna stad har i sin skolplanering klargjort att det finns behov av en större skolkapacitet i Huvudsta. Det bästa sättet att hantera denna fråga är att uppföra en ny modern och, utifrån dagens kravställande på skolmiljöer, ändamålsenlig skola. Det medför att den befintliga skolan behöver rivras och därmed förloras delar av det kulturhistoriska värdet. Den andra bärande kulturmiljöaspekten är skolans centrala placering i den uppbyggda stadsdelen. Att bibehålla skolan på denna plats har hela tiden varit en förutsättning. Med den förutsättningen och beaktandet av alla rekommendationer, vilka ska vara vägledande i planeringen vid ett rivande, som framförs i kulturmiljöutredningen är det motiverat att den befintliga skolan kan rivras. Det samtidigt som Granbackaskolan, som ligger i närområdet, fortsatt ger en bild av dåtidens typiska arkitektur. Solna stad anser att skolfunktionen, tillsammans med bostäder och centrum, centralt i stadsdelen är en viktig sak att bevara precis i enlighet med de ursprungliga planeringstankarna. Till antagandet har en återplanteringsplan tagits fram och den klargör att antalet nyplanterade träd är fler än det antal som tas bort i samband med genomförandet. Med genomförandet av återplanteringsplanen tillsammans med skyddandet av stora delar av de mest värdefulla naturområdena är förvaltningens bedömning att naturvärden framöver blir minst på samma nivå som idag. De hänvisningar till lagrum (PBL kap 2 §2 och MB kap 3 §6) som föreningen tar upp är hänsynstagna i det förslag som tagits fram till antagandet. Förvaltningen anser att förslaget inte ger upphov till någon påtaglig skada avseende vare sig natur- eller kulturmiljö.

Förutsättningen för detaljplanen är att bostäderna ska uppfylla en parkeringsnorm på 0,5 bilar/lägenhet och 1 bil/radhus. Förslaget har ersatt alla de förhyrda platser som försvinner med nya intilliggande platser samt att de 38 avgiftsbelagda platserna längs Kristinelundsvägen kommer återskapas. Det betyder att de antal förhyrda

platsen som anvisats till de boende inom brf Sidensvansen uppfyller den antagna parkeringsnormen 0,5. De förhyrda platserna som brf. Sidensvansen tidigare hade intill sin fastighet har, i huvudsak, flyttats till en intilliggande parkeringsyta och att resterande platser återfinns på ett avstånd av cirka 300 meter. Ett sådant avstånd till sin parkeringsplats anser förvaltningen för rimligt. De nya parkeringsplatserna ligger också i anslutning till byggnader och den oro som föreningen framför avseende en ökad skadegörelse och inbrott på grund av en flyttad parkeringsplats delas inte av förvaltningen. De nya platserna kommer precis som idag ha ögon som kan bevaka. Den i gällande detaljplan planlagda parkeringsytan intill brf Sidensvansen kommer även fortsättningsvis användas för parkering fram till dess att pågående detaljplan vunnit laga kraft.

Gällande parkeringsutredningens innehåll och tillvägagångssättet på vilket den är framtagen anser förvaltningen vara helt i linje med hur detta ska utredas. Med tanke på att inventeringar genomförts både under vinter och sommar så är bedömningen att det rättvisande resultat som finns framme.

Trafikmängderna längs med dagens Kristinelundsväg påverkas av alla rörelser till och från alla de parkeringsplatser som finns intill fastigheten. När de flesta av dessa försvinner från området är det så att antalet fordonsrörelser minskar. Den nya gatan i östra delen av planområdet bidrar också till att minska trafiken längs Kristinelundsvägen, som idag är den enda vägen in och ut från området. Underlaget till trafikutredningen är precis som i andra projekt, uppmätta trafiksiffror tillsammans med antaganden. Förslaget att anlägga hastighetsdämpande åtgärder längs med Kristinelundsvägen är något nytt som ska hjälpa till att skapa en trafiksäker miljö. De kommer samtidigt att göra att hastighetsbegränsningen på 30 km/h på ett bättre sätt kommer att hållas.

En kontakt har tagits av Solna stad för att initiera en bullermätning inom brf Sidensvansen för dagens situation. Syftet är att få siffror över inomhussituationen idag och att det på sikt, efter detaljplanens genomförande säkerställa att de boende inte ska få en ökad bullerstörning inomhus. Om det visar sig att så är fallet kommer en dialog föras kring de åtgärder som är nödvändiga att genomföra inom de bostäder som påverkas.

Oövervakade tunnlar är ett återkommande område där det uppstår situationer som uppfattas som hotfulla och som innebär en otrygghet när man rör sig där. I Solna finns många sådana platser och erfarenheten säger att det dessa kan göras tryggare om det är ögon som övervakar dessa. Detta på samma sätt som föreningen framför gällande parkeringsplatser, att fönster och ögon gör att risken för att något ska hända minskar.

Förvaltningen har i framtagandet av planförslaget genomfört ett antal olika åtgärder för att se till att skapa ett så bra förslag som möjligt utifrån förutsättningen att det ska vara en skola och bostäder. Bostäderna har anpassats med respekt till skolan och dess skolgård allt för att bostäderna inte ska stora höga volymer som tränger sig på. Sammantaget ser förvaltningen positivt på genomförandet med möjliggörandet av en ny skola med dubbel kapacitet jämför med dagens skola och bostäder i ett mycket attraktivt och kollektivtrafikhäna område.

Solna stad och brf Sidensvansen har i den dialog som förts kommit överens om lösning på anfallssituationen som uppstår pga. av borttagandet av brf:ens nuvarande avfallslösning.

Övriga sakägare och boende

AMol o MH

De ifrågasätter alléträdsbesiktningen och önskar att ett annat företag ska göra en ny bedömning. AMol och MH vill också se en kalkyl på kostnaderna för avverkningen och planteringen av nya träd. De anser att förslaget kommer att ge upphov till betydande miljöpåverkan pga. all trädavverkning, den nya gatustrukturen och rivningen av befintlig skola. Förslag på ett bevarande av Tallbackaskolan och ny skola på Stenbacka föreslås.

AR

AR anser att en miljö och risk analys samt barnkonsekvensanalys borde tas fram. Hen tycker att det ska byggas en ny skola på området Stenbackaskolan stod istället och renovera Tallbacka skolan samt Granbacka skolan. Även vid Granbacka skolan kan det byggas till skollokaler då den tomten inte är utnyttjad till fulla efter att man rev Växthuset. På sätt spar man den ursprungliga miljön med skolor och bostäder som har grönområden omkring sig.

AS

AS anser att det är oerhört dåligt att planera massa hus i skolans gård och fotbollsplan samt att allt grönt runt om tallbackaskolan kommer tas bort.

AW

AW och hens sambo motsätter sig de bostäder som ska byggas framför bostäderna på Krysshamarvägen då det förstör vyn och tar bort möjlighet till den mycket välanvända parkeringen. Detta kommer att sänka värdet och trivsel för bostäderna på Krysshamarvägen och det är verkligen inte okej. Att minska parkeringsmöjligheterna kommer även sabotera för de företag som har sina lokaler längs gatan.

AW tycket att Solna stad ska fokusera på att bygga vid skolan som idag på andra sidan vägen då det inte hamnar nära andra bostäder. Förstör inte denna stadsdel. Att det finns parkeringsmöjligheter och öppna ytor är vad invånarna anser lockande med området.

BA ifrågasätter byggandet av en ny stor skola och ser hellre att Tallbackaskolan bevaras och att det byggs en ny skola på Stenbacka. Då blir det, tillsammans med Granbacka, tre mindre skolor i området. Det skulle vara bättre för trygghet och trivsel. En stor skola innebär risk för mobbning och glädjen försvinner. I övrigt framför BA att förslaget innebär stora konsekvenser för miljö pga av den nya trafiklösningen innebär att trafiken kommer närmare husen längs Kristinelundsvägen och de nedtagna träden.

BBI ställer sig frågande till varför inte skolan byggs på höjden och hen undrar vad Solna stad gör för att kompensera för de boende på Kristinelundsvägen vars bilparkeringsplatser försvinner.

BBo anser att förslaget är helt vansinnigt. Att avverka så många friska träd i området är verkligen inte miljömässigt fördelaktigt även om nya planteras. Genomförandet av projektet kommer medföra stora störningar till boende omkring och även ridskolan och dess hästar som har verksamhet precis intill. Att gångvägen mot Huvudstagan planeras bli bilväg kommer innebära betydligt mer daglig trafik vilket är helt emot vad området behöver. BBo tycker verkligen att ni ska tänka om och bygga bostäder på annan mark som är bättre planerad och inte påverkar så negativt.

BF tar upp det som står i barnkonsekvensanalysen (s 10 andra stycket), barn upp till 12 år inte fullt utvecklad syn och hörsel. De är korta och därför inte syns i trafiken lika mycket som vuxna. Detta talar emot en riskfylld lösning där skolan är i samma plan som biltrafiken. Elever talar om detta i intervju att det finns elever som tycker det är otryggt med bilar nära skolan enligt barnkonsekvensanalysen (s22, andra stycket).

Enligt planen så klaras inte riktlinjerna för hur mycket yta varje barn ska ha att röra sig på. BF vill lägga protest mot att så stor del av barnens skoltomt tas i anspråk av nya bostadshus. Det är dags för Solna kommun att satsa på barnen denna gång. Låt barnen ha en rejäl skola och skolgård planskild från trafiken och tillräckligt med utrymme att leka på. Det blir stora konsekvenser för barnens inlärning om de inte kan leka av sig på skolgården. Som barnen sa i barnkonsekvensanalysen om skolgården, de vill ha mer roliga grejer på skolgården: Detta möjliggörs genom en rymlig skolgård utan bostadshus.

BF tar upp det som i detaljplanen beskrivs att Armégatan ska bli bättre trafikmiljö för gångare, bilister och cyklister och bussresenärer. BF undrar hur det bli bättre för gångtrafikanter när gång kommer ske på en trottoar i samma plan som vägen. BF vill ha kvar skolområdet planskilt och att alleträden längs med Armégatan bör bevaras.

BF tar också upp att ett flertal företag etablerade i gatunivå längs Krysshammarsvägen och ställer sig undrande till hur dessa ska kunna lasta av och på varor med tanke på de nya radhusen. Även frågan om att parkeringsplatser flyttas till Släggbacken tas upp och att detta innebär risker för barn som behöver passera Armégatan.

BH protesterar mot förslaget. BH anser att den befintliga skolan ska repareras.

BW anser att förslaget kommer att förstöra området och göra det mindre attraktivt. BW framför att många har valt att bo i Huvudsta p g a den öppenhet, utseende, bebyggelse, mycket grönområde som finns idag och att det är ett lugnt område. Den sk förtätning ni pratar om är att förstöra detta område. En lugn och öppen placering av en skola borde prioriteras.

CAr gillar inte att så många barn kläms ihop i en skola eller att mindre gröna ytor ger mindre frisk luft att andas.

CAX önskar bevara nuvarande Tallbackaskolan med sina kulturella värden, renovera och underhåll skolan som idag och sedan lång tid tillbaka på många sätt är eftersatt i drift och skötsel. Sen att Stenbackaskolan byggs upp igen så blir det två mindre skolor i området, som har trygga och centrala lägen, vilket CAX antar skulle uppskattas av barn och föräldrar.

CAX anser att planerna att bygga denna stora skola inte går ihop med att Solna stänger/minskar elevantalet. Förslaget på den nya skolan verkar bara vara en ny möjlighet att kunna bebygga resten av tomten och förtäta området.

Undrar vad Solna stad menar att den planerade nya skolan skulle bidra med som inte finns idag angående barnens säkerhet kring och runt skolan, idag behöver barnen korsa en trafikövergång vid passagen mellan fastigheter på Kristinelundsvägen, om det inte anses tillräckligt tryggt så sätt upp ett trafikljus, förövrigt finns viadukter för att nå busshållplats på Armégatan.

Som boende på Kristinelundsvägen antar CAX att hen påverkas mycket negativt av planerna att föra trafiken från Armégatan till Kristinelundsvägen. Att dessutom bli tvingad att byta parkeringsplats till området intill om plantsen ska kunna behållas anser CAX är helt vansinnigt. Det innebär att boendeparkeringen flyttas till framför kv. Sidensvansen och det kommer att innebära att problemet med parkeringsplatser kvarstår efter cirka 1 år då gatan ska grävas upp. Det kommer leda till ett parkeringskaos utan dess like. CAX undra varför denna problematik aldrig behandlades vid samrådsmötet.

CAX anser att det inte behöves fler affärsidkare i området pga att redan befintliga aktörer behöver stödjas.

CAX tar också upp att förslaget självklart kommer påverka miljön i området negativt. Det är inte bara alla träd utan även buskar, grönområden, djur som grävling, räv, harar och rådjur, ekorrar, småfåglar, hackspettar och insekter påverkas starkt samt dessutom hästarna vid Huvudsta ridskola. Den biologiska mångfalden är mycket viktigt. Som boende längs Kristinelundsvägen kommer CAX att påverkas mycket negativt då den nya dragningen Kristinelundsvägen innebär att alla typer av trafik ska passera cirka 15m från fastigheten som är byggd på 1960talet och inte anpassat till dagens omfattning av trafik. Bostadshuset vid Kristinelundsvägen får en påtaglig försämring vad gäller maximala ljudnivåer vilket kommer att påverka boendekvaliteten. CAX förutspår att stadsradhusen också kommer också att påverkas av stora störningsljud och placeringen av dem upplevs som märklig kontra de befintliga husen på Krysshammarvägen. Det har noterats att intresseunderlag finns tillgängliga till stadsradhusen, vilket anses lite märkligt då inga beslut är fattade.

CY tycker förslaget är en väldigt dålig idé eftersom det kommer förstöra områdets natursköna miljö, något som idag bidrar till den sociala hälsan i området. Renovera och bygg ett par våningar på Tallbackaskolan i stället.

DG anser att det är sorgligt att alla träd och parken tas bort för att bygga lägenheter. Parken är full av djurliv och används till picknic och födelsedagskalas. DG tar också upp det som planeras intill Krysshammarsvägen och framför att det inte ska klämmas in radhus på de ytor som idag har parkering och träd. Istället för att riva befintlig skola kan den renoveras och då också bevara naturen runt om.

DN anser att förslaget har både för- och nackdelar. En ny skola och nya lägenheter är bra, men det som planeras längs med Krysshammarsvägen är inte bra då det blir för trångt och många parkeringsplatser försvinner samt att företagen längs med får svårare att ta emot gods. Slutligen vill inte DN att Solna ska upprepa samma misstag och överbebygg områden.

GB tar upp att barnkonsekvensanalysen är usel och innehåller frågor om gungor och rutschkanor men ger inte svar på den viktigaste frågan av alla, dvs vilket alternativ är bäst i en jämförelse av olika scenarion om att bygga nytt eller renovera. GB menar att det i konsekvensbeskrivningen saknas relevanta frågor och empiriska undersökningar. Många frågor kopplade till skolan verksamhet och planering tas upp.

GB är stark emot att sälja ut fullt utnyttjad allmännytt (skolmark och parkeringar) för att skapa privata bostäder med reformeringsbehov som motiv. Hanteringen av förslaget har enligt GB inte utförts i enlighet med demokrati och svensk etik och moral. Detaljplanen saknar fakta och genomsyras istället av ett tyckande.

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste utföras när en betydande miljöpåverkan kan väntas. Träden som nu planeras att rivas omfattas av alléskydd enligt Miljöbalkens lagstiftning vilket Naturskyddsföreningen opponerat sig om och i sitt samrådssvar krävt att MKB ska upprättas. GB ser det som motsägelsefullt att planen å ena sidan möjliggör avverkning av alléer som skyddas av Miljöbalkens lagstiftning, utan att höra med rätt myndighet (Länsstyrelsen) om avverkning faktiskt är tillåtlig, samtidigt som planen å andra sidan hävdar att alléerna får ökat rättsskydd. En beslutad dispensansökan efterfrågas innan detaljplanen antas så att det inte riskerar att finnas en detaljplan som inte kan genomföras. GB ställer sig frågande till om verkligen kommunen (genom sitt planmonopol) har laglig rätt att bestämma vad som ska hända med de skyddsvärda alléerna utan att ingående utreda frågan med rätt myndighet.

GB ser inte att befintliga bostäder och verksamheter har någonting att vinna på den nya detaljplanen. Tvärt om bedömes att planens avsmalnande av Krysshammarvägens vägområde (p-platser och körbana) kommer skada bostadsrättsföreningarna (Brf Krysshammaren och Brf Entitan) både ekonomiskt och samhällsekonomiskt. Samtliga befintliga parkeringsplatser utmed Krysshammarvägen är idag (postcovid) fullt utnyttjade för bägge föreningarnas medlemmar (drygt 400 lägenheter) och verksamhetsutövare (lokalhyresgäster). Därmed är det högst sannolikt att förvänta sig att detaljplanens förändring med avsmalnande av Krysshammarvägens vägområde och exploatering av parkeringsplatser och skyddsvärda alléer kommer leda till att några eller flertalet hyresgäster inte kan vara kvar. På Krysshammarvägen fraktas bilar bland annat på lastbilsflak och med bärgning. I och med byggnationen av radhusen så kommer Krysshammarvägen att få känslan av att vara en bakgata och lokalhyresgästernas skyltar kommer inte längre att synas mot Armégatan, vilket kan leda till ekonomiskt bortfall för dem. Kommunen vill skapa stadsmiljö i ett område som kapitaliserar på sin icke stadlika gatumiljö och förväntar sig ändå att ingen ekonomisk skada kommer ske när Krysshammarvägen, som idag är synlig från Armégatan, stängs in som en bakgata till nya radhuslängan. GB förväntar sig att kommunen kompenserar om bostadsrättsföreningarnas hyresgäster kräver lägre hyra eller säger upp sina lokalkontrakt för avflytt till följd av att de inte längre kan utföra sin verksamhet ändamålsenligt med parkeringstillgång till sina bilburna kunder. Det med anledning om att det trots allt är kommunen som sätter en enorm press på ekonomin i de bostadsrättsföreningar som finns på Krysshammarvägens genom att smalna av Krysshammarvägen och exploatera parkeringsplatserna.

Detaljplanen ger uttryck för att befintliga p-platser ska ersättas av grannparkeringar utanför planen. Därmed har planen konstaterat utökad markbehov. Jag opponerar mig därmed till plankartans otillräckliga och rättsosäkra utformning. Plankartan bör utökas till att omfatta all mark som kommunen hänvisar till och som är viktiga för

planens utformning och genomförande. Har alla föreningar fått yttra sig inom det område som uppges som parkeringsområde? Är föreningarna inom p-området (utanför detaljplanen) delgivna så som berörda parter med rätt att yttra sig och överklaga eller ska den ökade parkeringsbelastningen på andras parkeringar vara en plankonsekvens som de skäligen ska antas tåla utan chans till rättsprövning? Med tanke på att parkeringsplatser kostar pengar så är tillgången till parkeringar i allra högsta grad en värdeskapande faktor som påverkar samhället positivt eller negativt. När kommunen inte bevisar att mark för parkering faktiskt finns tillgänglig så får vi utgå ifrån att detaljplanen är åsiktsbaserad och kanske till och med lögnaktig.

De undersökningar som skett om p-platstillgång i detaljplanen har skett under 2019–2021 samtidigt som samhällsrestriktioner med ändrade kommunikationskanaler, där människor på heltid bott i sommarstugor och isolerat sig på andra platser än normalt. GB menar på att människor de senaste åren inte har använt samma resvägar som normalt och att detaljplanens studie om tillgängliga p-platser har skett i ett samhälle som inte är representativt och normalt. Därmed bör undersökningarna göras om.

GB saknar information om hur åtagandet gällande parkeringssituationen ser ut för byggherrarna i förhållande till p-normen. Gäller samma för befintliga hus och detaljplanen på så sätt är i enlighet med likabehandlingsprincipen. GB undrar varför p-normen finns och om den är förankrad i den kommunala verksamheten.

GB efterfrågar en redovisning av parkeringssituationen för både nya och befintliga bostäder. Hen undrar om tillgången till parkeringsplatser ska vara olika för nya respektive befintliga bostadshus och hur kommunen säkerställer tillgång till andra parkeringsområden om denna mark inte ingår i detaljplanen.

Detaljplanen framför att befintliga verksamheter ej kommer lida skada mer än andra verksamheter inom storstaden eftersom gatans förändring innebär att det blir stadsgator. GB menar att detta antagande är felaktigt eftersom Krysshammarsvägens verksamheter idag inte är innerstadsverksamheter och att många av verksamheterna är utrymmeskrävande i anslutande gata. Ävent befintliga verksamheter och boende ej kommer lida skada av att delar av Krysshammarsvägen annekteras till privata bostäder vilket anses felaktigt.

GB har slutligen några övriga funderingar gällande stadens tänkta markaffär och till vems nytta den egentligen är till för, parkering på plankartan, framkomlighet och angöring längs Krysshammarsvägen under byggtiden, den nya skolans gestaltning och radhusens del av stadsmiljön samt

GL beklagar att Solna inte har valt att göra någon miljökonsekvensbeskrivning. GL anser att det helt klart kommer att bli en betydande miljöpåverkan. Det går inte att ersätta 74 träd med 45 träd, den ekvationen kan ju aldrig gå ihop. I sommar har vi sett vad klimatkrisen kan ställa till med och det är troligen bara början. GL tar upp vad som står i Solnastads "Strategi för Solna stads miljöarbete" där det står att Solna ska ha en hållbar stadsutveckling och hushålla med naturens resurser. Förslaget till detaljplan är inte hållbar stadsutveckling och således i strid med Solna stads egen miljöstrategi.

GP ställer sig frågande till varför en ny och större skola ska byggas då elevunderlaget redan sviktar. GP undrar också om en så pass stor ny skola, med totalt 5 st vå-

ningsplan på en betydligt mindre yta, där elever kommer ha mindre utrymme på, går stick i stäv med vad forskningen som säger att barn får för lite motion.

GP är orolig för miljöpåverkan för barnen och för miljön i stort med en så omfattande ombyggnation. Varför riva befintlig skola som är K-märkt och som för tre år sedan fyllde 50 år, undrar också GP.

GT anser att den nya planen kommer att förfula miljön i Huvudsta och förstöra de kulturhistoriska värden som Tallbackaskolan och den omkringliggande bebyggelsen utgör. GT kan inte förstå hur Solna stad kan tycka att Granbackaskolan skulle vara en lämplig jämförelse. Det vore bättre att rusta Tallbackaskolan samt bygga ytterligare mindre skolor.

GT anser också att planen kommer göra att det blir en farligare trafikmiljö för skolbarnen och framför följande;

- Idag består skoltomten av en trekant där Armegatan ligger i norr och Kristinelundsvägen i väster d.v.s skoltomten är innesluten av vägar till 66% , i det nya förslaget kommer skoltomten var 100% innesluten av vägar.
- Den nya lokalgatan kommer ligga väster om gångtunneln under Armegatan vilket gör att dom som bor i den östra delen måste nu gå över gatan istället för att använda befintlig gångtunnel.
- Det nya bostadskomplexet i kv Blåmesen kommer tillföra ytterligare trafik.
- Idag är Armegatan väldigt bred (har tidigare varit fyra filer) vilket gör att som bilist har man väldigt bra uppsikt av trottoarerna på bägge sidorna, den nya stadsgatan kommer göra att sikten blir begränsad.
- Enligt uppgifter kommer det att gå dubbelt så många barn i den nya skolan och enligt rektorn är det redan idag problem med alla föräldrar som skjutsar sina barn till skolan , bättre vore det med flera och mindre skolor så barnen själva kan gå till en skola nära dom , som jag gjorde när jag var barn.

GT motsätter sig att man avverkar träden i Allerna på Krysshammarsvägen, norra sidan av Armegatan , södra sidan av Armegatan samt Kristinelundsvägen. Att återplantera nya träd är inget bra förslag p.g.a det tar alldeles för lång tid för dom att växa upp.

Om man ska bygga en ny skolan föreslår GT att man inte väljer att bygga bostadskomplexet samt radhusen utan istället väljer att göra Armegatan smalare samt plantera ytterligare träd på bägge sidorna samt behåller dagens luftiga miljö runt skolan och att den nya skolan har max 2 våningar.

Till sist undrar GT om de boende i Huvudsta har tillfrågat om vilken närmiljö dom vill ha i sitt bostadsområde.

HM och AMon vill att det ska tas fram en miljökonsekvensbeskrivning, att skolgården ska bli större, att det inte ska anläggas nya vägar runt skolan. De undrar varför parkeringsplatserna sägs upp redan nu, så långt tid innan gatan byggs om, och tycker att den nya dragingen av Kristinelundsvägen kommer för nära huset längs med gatan. HM och AMon anser att det borde byggas vid det fd. Arbetsmiljöverket istället. De ber kommunen att tänka på träden och fladdermössen som finns i området samt att istället rusta upp befintlig skola med en utökad kapacitet genom en ny skola på sk. Stenbackatomten.

IB efterfrågar en miljökonsekvensbeskrivning i och med alla försämringar som uppstår med förslaget, bl.a. borttagande av parkeringar och trädallén, omdragning av Kristinelundsvägen, ingen hänsyn har tagits till att det finns fladdermöss i omgivningarna. **IB** anser att det vore bättre att rusta upp Tallbackaskolan och bygga en ny skola på den sk. Stenbackatomten. En stor skola kommer att ge upphov till mobbning och osämja för eleverna.

IB ifrågasätter iden med att bygga bostäder och vägar i anslutning till skolan samt den otillräckliga skolgården som föreslås. Detta kommer att förstöra Huvudsta med dess planeringsideal från 1960-talet. Hur ska sophanteringar hanteras i framtiden undrar **IB**.

IM anser att skolan sak renoveras och att förskolan som finns på platsen ska bevaras samt att de grönytor som finns runt dessa byggnader sparas. **IM** tycker även att de 29 radhusen inte ska byggas då de tar bort många värden som finns längs med Krysshammarsvägen, så som grönska, parkeringsplatser, skuggbildning av vintersolen för de lågt liggande bostäderna som vetter mot söder. **IM** ställer sig också frågan för vem upprustningen av Krysshammarsvägen är tillför. Bättre gång- och cykelbanor längs med en förbättrad trafikmiljö efterfrågas.

JS vill att Tallbackaskolan upprustas och att inga radhus byggs på Krysshammarsvägen och Armegatan samt konstaterar att parkeringsplatser kommer att försvinna.

JW anser att Huvudsta är ett barnvänligt och barntätt område. En grön oas nära vatten och en bra miljö för både barn och vuxna.

Granbackaskolan är en underbar skola med god stämning och gott om uteplats för eleverna. Istället för att bygga en ny Tallbacka med dubbla antalet elever på hälften av ytan, som bara ger 13m² skolgård per barn vilket är långt under rekommendationen på 30m², vore det mycket bättre för barnen med två nya lite mindre skolor varav den ena skulle kunna vara på Stenbacka. Efter det renovera/nybygga Tallbacka och ha kvar den tomten för en stor skolgård med mycket grönt omkring. En stor skolgård uppmuntrar till fysisk aktivitet för barnen och som vi vet korrelerar med bättre skolresultat. Ta chansen att verkligen låta skolan komma i första rummet och gör nya Tallbackaskolan till en utmärkt skola, inte bara en helt okej skola som idag.

JW skriver också att om man nu ändå väljer att halvera skolgårdsytan och bygga bostäder så vore lägre punkthus att föredra framför liggande förslag med en enda stor sammanhängande huskropp. Det för att undvika att helt blockera den fria sikten från Huvudstagan ut över grönområden och vatten. Det gör det även möjligt att bevara den omtyckta promenadvägen ned mot Augustendal då trafik in till sådana hus, med ett lägre antal boende, kan gå längs med den existerande Kristinelundsvägen.

KA ser hellre flera små skolor än en stor. **KA** tror att både barn och föräldrar föredrar detta. Med anledning av det tycker **KA** att det vore bättre att bygga en ny skola uppe på Stenbackatomten vilket medför arbetsro i nuvarande Tallbackaskolan under hela byggtiden istället för förslaget som medför störande byggbuller för skolbarnen medans den nya skolan byggs och sedan i den nya skolan medans de nya bostäderna

byggs. Stenbackatomten är både trafiksäkrare, hälsosammare (mindre avgaser) och tystare jämfört med att ha två genomfartsvägar runt om den föreslagna nya skolan.

När nya skolan på Stenbackatomten är byggd så kan man renovera Tallbackaskolan, eller om det inte är möjligt, riva och bygga en ny skola på samma plats. Med bibehållen skolgårdsyta.

KA är emot att man tar värdefull skolmark som behövs för barnens rekreation på raster (när Solna redan som det är har väldigt små ytor för barnen) och säljer marken till bostadsbyggande bara för att kommunen ska tjäna pengar på barnens bekostnad.

KA är också emot att hugga ned träd och gammal ek när alla träd och grönmark är viktig för de boende och blir än viktigare för att hålla nere temperaturen när vi mer och mer märker av en global uppvärmning. Växtlighet hjälper till att hålla nere temperaturen, medans byggnader och asfalt höjer temperaturen.

Att lägga en genomfartsväg några meter från fasad längs Kristinelundsvägen är en klar försämring för de boende (avgaser, starkare buller, natttid med mer störning sömn). Dessutom för försvinner cykelparkeringen och bostadsrättsföreningens nedlagda kostnad för sophantering försvinner och måste bekostas än en gång på något nytt sätt.

KF framför i sitt yttrande att barnperspektivet är otillräckligt beaktat då antalet barn i skolan utökas kraftigt, samtidigt som deras utemiljö beskärs. Barnen är vår framtid, de behöver trygga och kreativa miljöer i närhet av natur för utforskande och lekar tillsammans. Här i förslaget begränsas deras möjligheter. KF anser att även miljöaspekter saknas. Åtskilliga uppvuxna träd, som vi behöver för rening av luften i Solna, tas bort. Dessa träd kan inte ersättas av några få nyplanterade. De som bor på Kristinelundsvägen får biltrafiken alldeles utanför fönstren, vilket innebär mer buller och avgaser in i bostäderna.

KJ anser att förslaget kommer att innebära påtagliga försämringar för boende i området. I sitt yttranden fokuserar KJ på två frågor, dels den framtida parkeringssituationen och dels hur förbättringar och försämringar kan fördelas rättvist mellan de inblandade intressenterna.

KJ påtalar att det mellan samråd och granskning har blivit en stor försämring för de som använder avgiftsplatser runt Kristinelundsvägen har alltså blivit ännu större i och med det uppdaterade förslaget. Det i och med att 46 avgiftsplatser har blivit förhyrda och den nya parkeringsinventeringen drar slutsatsen att parkeringen intill Hufvudsta ridklubb är överbelastad under sommartid. KJ framför trots allt att hans huvudalternativ till parkering är just den vid ridklubben med motiveringen att övriga platser ligger mer än 500 meter bort. Den lösningen anses vara en klar försämring. Hen tar också upp olämpligheten i att den passage som finns längs Hufvudsta allé ska användas till angöring till parkeringen. KJ misstänker att det minskade antalet parkeringsplatser i området kan ge upphov till ytterligare trafik pga att bilen måste köras fram till porten tillfälligt för lastning och lossning,

KJ tar upp att det hör till sakens natur att stadsbyggnadsprojekt medför både förbättringar och försämringar. Detta har hen full förståelse för. Däremot finns ingen förståelse för att det nuvarande förslaget kan innebära att befintliga boende ensidigt ska utstå försämringar, medan fördelarna praktiskt taget uteslutande tillfaller andra. De

flesta har olika prioriteringar och värdesätter parkering på olika sätt. Vissa väljer att bosätt sig där det finns goda parkeringsmöjligheter. Där har vilket avstånd till parkering som är rimligt viktig. I detta fall blir de boende av med något som de sedan tidigare sett som givna förutsättningar i sin boendemiljö. KJ ser en risk för att lägenheterna längs Kristinelundsvägen blir mindre värda pga förslaget.

Som slutsats har KJ en önskan om att Kristinelundsvägen behålls i sin nuvarande sträckning och att garageplatser skapas i anslutning till gatan.

KÖ anser att den nya skolan kommer att bli väldigt otrygg för de små i och med att den kommer att ha barn från 6 år upp till 16 år. Tryggare och lugnare för alla med mindre skolor. KÖ tycker det verkar 70 tal över hela projektet. Många träd kommer att fällas och hela området kring Huvudsta gård kommer att förstöras. KÖ är vanligtvis inte emot förändring, men denna del av Solna är en lunga som inte borde få förstöras.

LA vill inte att Tallbackaskolan ska rivas. Det verkar märkligt att riva befintliga skolbyggnader och bygga nya. Nuvarande skolans läge och utformning är mycket bra och den kan tjänstgöra många år till om den rustats upp. LA anser att många års underlåtenhet att underhålla skolan får inte bli ett skäl att riva. Solnas politik gällande de kommunala skolorna är överlag inte så lyckad med eftersatta underhåll, trist mat och konstiga nedläggningsbeslut.

LG förtydligar att uppgifterna i planbeskrivningen om flerbostadshusen längs Krysshammarsvägen **är felaktiga, de har åtta våningar med vind och inte nio våningar med vind. Detta borde vara ett skäl till att detaljplanen ska göras om i och med att den utgått från felaktiga förutsättningar.** I övrigt protesterar LG högljutt mot byggande av bostäderna och borttagande av träden och parkeringsplatserna. Att hänvisa till att det finns ytterligare parkeringsplatser 500 m bort är befängt då man ofta har last såsom matkassar etc i bilen.

LH vill stoppa planering att riva Tallbackaskolan och byggandet av bostäder.

MA tycker inte att förvaltningen har tagit hänsyn till inkomna synpunkter under samrådet. Det är resursslöseri att riva en gedigen byggnad bara för att kommunen vill effektivisera och tjäna pengar på markförsäljning för bostäder. Behåll och rusta upp den nuvarande skolan. MA anser att det är resursslöseri att ta bort den nuvarande konstgräsplanen som är endast ett par år gammal.

MA tycker också att byggnaderna som föreslås (bostadshusen) är för höga och att den lilla gång- och cykelvägen som går under Armégatan och nedanför Wiboms väg blir en bilväg. Den nya vägen innebär en ökad trafik i området och en störning för boende. Samma sak med ljud från den föreslagna sportplanen och skolgården, detta skapar höga ljudnivåer som stör boende som har balkong och sovrumsfönster åt det hållet.

MB tycker att förslaget låter ganska bra.

MD framför att det är ett mycket dåligt förslag med en F-9 skola som ska rymma 750- 900 elever där den planerade skolgården är mycket liten i förhållande till antal barn. Storleken på gården följer inte regler. Det är så roligt att se barnen använda den skolgården som fotboll pingis bandy mm på samtliga sina raster Jag hoppas ni

tar ert förnuft och inte bygger denna stora skola för så unga barn och med dessa små ytor för utomhusaktiviteter på rasterna. Skolan kommer inte heller kunna ha koll på mobbning barnen kommer att försvinna i denna enorma skola.

ME efterfrågar möjlighet till parkeringsplatser med laddning för e-bilar.

MLK oroar sig om att ett genomförande av förslaget, tillsammans med nedläggningen av Skytteholmsskolan, innebär att många vårdnadshavare inte kommer ha en skola nära hemmet. **MLK** anser att det inte framgår tydligt i handlingarna vilka motiv som motiverar rivningen av Tallbackaskolan.

MSv tycker att det är ett slöseri att riva Tallbackaskolan. Rusta upp den istället. Husen runt om är ungefär lika gamla men dom behöver inte rivas för att bygga nya hus.

MSt vill att Tallbackaskolan renoveras. **MSt** menar att bygga radhus på Krysshammarvägen/Armégatan kommer att bli väldigt trångt och undrar vad som händer med parkeringarna.

MW tycker inte det är ett bra förslag att riva den befintliga Tallbackaskolan och ersätta med bostäder. Befintlig skola har en fantastisk tomt med bra lektytor för eleverna. Renovera istället skolan och låta den vara kvar. **MW** gillar dock förslaget om stadsgata på Armégatan.

NF anser att utifrån schemaläggning planera en skolgård är ingen långsiktig lösning. **NF** hänvisar till det i studier redovisas att om skolgårdsytan understiger 20 m² per barn så kan man inte ha naturliga material utan man är då hänvisad till konstgräs, gummi-asfalt mm. **NF** anser att barnen bör ha tillgång till en naturlig del på skolgården.

Avseende kulturmiljö framför **NF** att kulturmiljöutredningen missar att ta upp att Skytteholmsskolan håller på att avvecklas. Det blir missvisande i granskningshandlingarna då skolans framtid är osäker. **NF** menar att det i planhandlingarna inte tydligt framgår vilket som är kommunens motiv till rivningen eller om kulturhistoriska värden kan bevaras på platsen.

I den framtagna barnkonsekvensanalysen saknas en bedömning om planförslaget är bättre eller sämre för barnen. Det finns heller inte något klargöranden om kommunen undersökt möjligheten att spara alléerna längs Armégatan.

I planförslaget avses Armégatan att smalna av och göra den med stadslinje. I planförslaget har man ej beaktat den smittrafik som idag sker via krysshammarvägen vid köbildning på Armégatan. Med den sammanlänkning av Kristinelundsvägen och förlängningen av Huvudstagan kommer en del av smittrafiken ta vägen förbi skolan. Detta blir en risk för de skolbarn som ska gå där. **NF** menar att två av de planskilda passagerna som finns idag kommer försvinna, något som kommer försämra för barnen. **NF** ställer sig frågande till hur man kan planlägga en skola dikt an en gata som har 11 000 bilar per dygn och vart barnkonsekvensperspektivet är i stadsplaneringen. Hen undra också vilka bullerkrav som ställa på den nya skolan.

NF:s upplevelse av detta projekt och processen är att en ”ny skola” inte är för barnen utan för att frigöra mark för exploatering.

PM tycker förslaget redovisar en mycket stor förändring och förtätning av området som anses försämra boendemiljön samt även ger en trång skola med mycket liten skolgård. Även mycket trafik med tillhörande trafiksäkerhetsrisker i området kan förväntas med bl.a. lämning/hämtning till skolan, och idrottsaktiviteter tillsammans med all annan trafik som alstras.

MW anser att en om- och tillbyggnad och upprustning av befintlig Tallbackaskola och uppstart av Stenbacksskolan igen vore mycket bättre och smakligare lösning i synnerhet för skoleleverna. Det är bättre att bevara/omforma, om möjligt, befintligheter istället för att riva och bygga nytt. Armegatan kan enkelt byggas om med utformning som styrker karaktär av lokalgata t ex. med mittrefug/smala körfält och kompletterande alléträd.

MW saknar en vederhäftig och adekvat utredning av förslaget med att bevara befintliga Tallbackaskolan med avvägning mellan olika intressen samt effekt- och måluppfyllelse.

PP undrar varför bygga en ny och större skola behövs då elevunderlaget redan sviktar och varför en såpass stor ny skola, med totalt 5 st våningsplan, på en betydligt mindre yta. Detta går stick i stäv med vad forskningen som säger att barn får för lite motion.

PP konstaterar att platsen som nya skolan kommer byggas på blir betydligt mer trafikerad, till skillnad från hur det ser ut i befintliga Tallbackaskolan. **PP** är orolig för miljöpåverkan för barnen och för miljön i stort med en så omfattande ombyggnation. Slutligen undrar hen varför riva en befintlig skola som är K-märkt och som för tre år sedan fyllde 50 år.

PR anser att det är skandalöst att 130 parkeringsplatser försvinner längs med Kristinelundsvägen. Det ger upphov till att de boende kanske helt plötsligt behöver parkera 500 meter bort. **PR** undrar hur det kommer sig att kommunen tar redan använd detaljplanerad parkeringsplats för de boende. Det vore bättre att hålla sig till den redan använda ytan av Tallbackaskolan.

RG anser att Kristinelundsvägen blir för smal för att säkerställa smidig trafik med tanke på alla månpunkter som finns söder om samt med tanke på den nya lokalgatan. Den omdragna Kristinelundsvägen kommer att passera för nära byggnaden och **RG** ser det som ett problem för sina små barns säkerhet när de kommer eller går hemifrån. Hen är även orolig för att luftkvaliteten kommer att bli värre. **RG** vill att en parkeringsplats per lägenhet bör garanteras (för att vara realistisk) och tillräckligt med extra platser för besökare som kommer för att lämna/hämta barn på skolan, fotbollplan och även för de som går till Huvudstabadet på sommaren. Alla nya bostäder kommer att innebära för mycket press på området, grönområden och parker.

RG framför att den nya skolbyggnaden är för stor och den föreslagna trappan i söderläge anser hen vara ful och kan bli ett problem avseende tillgänglighet och säkerhet för barn. Sen tycker **RG** att den nya skolgården är för öppen mot Kristinelundsvägen. **RG** efterfrågar butiker längs med Armegatan och undrar om det kommer att vara möjligt att gå till butikerna på Armegatan genom vägen mellan skolan och flerbostadshus.

SC vill inte att projektet genomförs.

SY tycker att Solna stad ska tänka om och sluta utnyttja den fina yta som skolan har idag till att tränga in bostäder. Att leda om vägen kommer också bli katastrof. SY föreslår att en ny skola byggs på fotbollsplanen och en ny skolgård där skolan står idag. Hen undrar varför det ska genomföras när det är bra som det är för både boende och barnen.

TC efterfrågar uppgifter om vilken upplåtelseform de nya flerbostadshusen kommer ha och framför att dessa borde bli bostadsrätter. TC anser att flerbostadshusen borde byggas högre för att bättre hänga ihop med omgivande byggnader.

UK föredrar att Tallbackaskolan renoveras, byggs på med ytterligare en våning. UK anser att skolan har ett ypperligt läge som är lättillgängligt för barn, personal och föräldrar.

UK ifrågasätter ett hus med 250 lägenheter och undrar hur Solna stad har tänkt. Konsekvenserna blir bilparkeringskaos, trycket på det lilla grönområde som blir kvar då omkring 1000 personer ska ha utrymme blir stort. UK förstår inte vad som menas med att "skydda och bevara objekt och områden med stora skyddsvärden" som står i planbeskrivningen. Hen undrar vilka objekten är och inom vilka områden. UK framhäver att träden ska bevaras då de kommer att behövas när klimatet förändras.

UK undrar hur parkeringarna ska lösas. Hen föreslår att det istället för kvarteret ska byggas ett L-format hus med fyra våningar och hälften så många lägenheter, ungefär så högt som Kristinelundsvägens hus.

UK föreslår slutligen att det ska byggas ett allaktivitetshus, med garage längs ner, på bensinmackstomten samt att den gamla Stenbackaskoletomten bli plats för ungdomsbostäder.

XVR anser att Kristinelundsvägen blir för smal för att säkerställa smidig trafik med tanke på alla månpunkter som finns söder om samt med tanke på den nya lokalgatan. Den omdragna Kristinelundsvägen kommer att passera för nära byggnaden och XVR ser det som ett problem för sina små barns säkerhet när de kommer eller går hemifrån. Hen är även orolig för att luftkvaliteten kommer att bli värre. XVR vill att en parkeringsplats per lägenhet bör garanteras (för att vara realistisk) och tillräckligt med extra platser för besökare som kommer för att lämna/hämta barn på skolan, fotbollplan och även för de som går till Huvudstabadet på sommaren. Alla nya bostäder kommer att innebära för mycket press på området, grönområden och parker.

XVR framför att den nya skolbyggnaden är för stor och den föreslagna trappan i söderläge anser hen vara ful och kan bli ett problem avseende tillgänglighet och säkerhet för barn. Sen tycker XVR att den nya skolgården är för öppen mot Kristinelundsvägen. XVR efterfrågar butiker längs med Armegatan och undrar om det kommer att vara möjligt att gå till butikerna på Armegatan genom vägen mellan skolan och flerbostadshus.

SYU för fram att dagens Tallbackaskolan är en av de finaste skolorna i området med sina omfattande lokaler och placering i ett fint grönt område. SYU anser att befintlig skola ska renoveras och att det inte ska byggas bostäder.

ÅH motsätter sig förslaget att bygga bostäder på området. ÅH anser att Tallbackaskolans område ska komma barnen tillgodo och att Solna stad behöver se över hur de värnar om barns bästa och inte andra ekonomiska intressen. Barnen behöver få möjlighet till en god utbildning och med bra utomhusområde för sin rastverksamhet. Tallbackas område är fantastiskt för barnen. ÅH anser att Solna stad inte uppfyller barnkonventionen.

Namninsamlingar

16 st personer boende på Krysshammarsvägen har signerat en skrivelse där de framför att förslaget avvecklas i sin helhet. De vill att området ska K-märkas och bevaras för barnen och framtiden. Personerna tar upp att när D-huset byggdes 1966 lades stor vikt vid att freda sjön, vår drickbara vattenreserv och de påpekar också att det finns ett veto för schakt så nära tunnelbanan. De vill istället att Tallbackaskolan ska renoveras och att det byggs en ny skola på Stenbacka-tomten.

131 st boende inom byggnaden med adress Kristinelundsvägen 2-24 har signerat ett upprop mot byggplanerna. De boendeparkeringsplatser som tidigare fanns utanför deras hus har försvunnit och när bygget drar igång försvinner platser längs Armegatan och Kristinelundsvägen. De boende menar att de då inte kommer ha en chans att parkera i nära anslutning till sitt boende längre. Förslaget är skandalöst och det är inte bara boende som drabbas utan även besökare till bl.a. Augustendals 4H-gård, Hufvudsta ridskola, Hufvudstabadet och aktiviteter på skolområdet utanför skoltid. De anser att projektet ska hålla sig inom den ytan som skolområdet idag besitter. Avvikelsen mot Boverkets riktlinjer över skolgårdsyta lyfts upp. Blandningen av så många åldrar, från förskoleklass till årskurs nio, kommer att ge upphov till psykosociala problem för många barn.

Trafik av föräldrar, lärare, elever och barn till och från skolan kommer i stort sett dubbleras vid 900 elever.

Många års oljud under tidiga mornar och dagtid kommer att bli verklighet om byggplanerna går igenom.

Föreningar och klubbar

Hufvudsta ridskola och Hufvudsta ridklubb känner en stark oro över hur denna byggprocess kommer att påverka deras verksamhet och hästarnas välbefinnande.

Buller och höga ljud är en stressfaktor för både människor och framförallt djur, med det korta avståndet till det tänkta området så är de oroade för att det ljud och buller som uppstår under byggprocessen kommer skrämja och stressa hästarna och att det inte kommer vara möjligt att ha dem i hagar som lagar och förordningar kräver. De känner även en stark oro för att även framkomligheten begränsas under byggprocessen och därmed påverkas möjligheten för tunga transporter av foder, strö och gödsel till och från vår anläggning. Dessa transporter är helt väsentliga för att verksamhet skall kunna bedrivas på anläggningen.

Ridskolan och ridklubben antar att ett ökat tryck av bostäder i närheten kommer innebära ett ännu mer nyttjande och belastande av området som idag är högst begränsat. Här trängs verksamheten med cyklist, bilar och promenerande människor. Re-

dan idag är efterfrågan på ridplatser enorm, över 2000 namn i väntelistan, och med ett ökat invånarantal i närheten av ridanläggningen så kommer efterfrågan att öka ännu mer. De tar också upp att Solna stad idag visar ytterst lågt eller inget intresse för att bygga ut och modernisera anläggningen och därmed möta invånarens efterfrågan på ridning och rekreativsmöjligheter. Ridskolan och ridklubben ber staden ta hänsyn till verksamhetens behov och begränsa störande ljud och buller så långt som är möjligt under en ev. byggprocess genom ljuddämpande lösningar etc så att vi kan fortsätta bedriva en säker och god verksamhet. De ber också ansvariga projektledare och politiker att informera oss om kommande planer som uppenbarligen kommer påverka oss så markant.

Rädda Råstasjöns Vänförening (RRV) kan inte se att nödvändiga justeringar har gjorts efter samrådet och önskar att projektet avslutas. I övrigt framförs samma synpunkter som vid samrådet.

Förvaltningens kommentarer:

Nedan redovisas kommentarer under rubriker gällande respektive ämneskategori.

Planprocessen

Förvaltningen har gjort en bedömning av vilka som anses vara berörda och har tagit fram en fastighetsförteckning över de närmast berörda sakägarna och skickat ut information om förslaget till dem. Det har även "lappats" i alla portar inom området som anses vara sakägare. I enlighet med plan- och bygglagen har förvaltningen också kungjort förslaget digitalt på kommunens hemsida samt kungjort i tidningarna Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet. Allt för att så många som möjligt ska få kännedom om förslaget. Kungörelserna syftar även till att nå alla de personer som lämnat synpunkter men inte uppgett kontaktuppgifter och de föräldrar och elever som har sin skolgång i Tallbackaskolan. Kungörelser har genomförts både vid samråd och granskning för att nå ut till så många som möjligt.

Lösningen på parkeringen som nu är förslaget var något som arbetades fram efter samrådet och till granskningsskedet och det är därför just detta förslag inte hantades på samrådsmötet. I det granskningsskedet som genomfördes mellan 1 – 30 september fanns nuvarande förslag med som en förutsättning och synpunkter kunde lämnas på det. I den genomförda parkeringsinventering framgår att antalet tillgängliga platser i området är fler än de platser som tas bort i och med genomförandet av detta detaljplaneförslag.

Parkering

Samma antal avgiftsbelagda parkeringsplatser som tas bort i och med omläggningen av Kristinelundsvägen ersätts längs med den nya sträckningen av Kristinelundsvägen. Förvaltningens ser därför att det finns samma möjligheter för tillfälliga parkeringsplatser vid besök, hemtjänst, hantverkare mm. De långtidsförhyrda parkeringsplatserna som tas bort intill Sidensvansen 1 och Kristinelundsvägen har ersatts längs Kristinelundsvägens västra del och vid Släggbacken. Gällande övriga avgiftsbelagda parkeringsplatser som tas bort så visar parkeringsutredningen (Iterio 2021-08-18) att det finns gott om platser inom närområdet som kan ersätta dessa. Inventeringar av antalet tillgängliga avgiftsbelagda parkeringsplatser har genomförts under december 2020 och juni 2021 för att få en tydlig bild över situationen under olika perioder på året. Utredningen visar på att antalet tillgängliga parkeringsplatser inom närområdet är tillräckligt för att tillgodose behovet. Även då också under sommartid, då många i större utsträckning vill ta sig till t ex. Huvudstabadet och

stallet. I den gällande detaljplanen (0410/1964 – stadsplan för kv. Entitan, Grönfinken, Koltrasten, Snöskatan och Talgoxen) anges att ytan inom underbyggda gårdarna på kv. Entitan och kv. Grönfinken även kan användas för parkering såväl som lager och kontor.

Samtliga nya bostäderna kommer att lösa sin egen parkering i enlighet med Solna stads parkeringsnorm. För skolan och dess personal anordnas inga öronmärkta parkeringsplatser utan om behovet att ta bil till skolan finns hänvisas dem till avgiftsparkeringarna i området. För att uppfylla tillgänglighetskraven anordnas en parkeringsplats specifikt för rörelsehindrade inom skolans entré längs Kristinelundsvägen. Ytterligare en plats kommer att anordnas intill skolan östra fasad.

Alla uppgifter om vilket område och vilka parkeringsplatser samt antal framgår av framtagen parkeringsinventering. I inventeringen finns även redovisat hur de nya bostäderna inom planen ska lösa sina parkeringar. Detta kommer att ske inom den mark som i detaljplanen har användningen (B) Bostad där parkering är en användning som möjliggörs i och med att det är en del av bostaden.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

I enlighet med plan- och bygglagen, kap. 5 § 11a, ska kommunen inom ramen för samrådet undersöka om genomförandet av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En sådan har i denna plan genomförts och det i enlighet med det som anges i miljöbalken kap. 6 § 6 med slutsatsen att planen inte riskerar att ge upphov till betydande miljöpåverkan. Ställningstagandet har samråttats med Länsstyrelsen som stödjer den slutsatsen. Båda dokumenten finns att ta del av på projektets hemsida, www.solna.se/blamesen. Under samrådet och granskningen har detta ställningstagande bekräftats av länsstyrelsen och det förvaltningens uppfattning att det till denna detaljplan inte finns behov av att ta fram en MKB.

Natur och djur

Solna stad har upprättat en trädallébesiktning (Calluna 2021-08-18) där det framgår hur många träd som tas ner, vilka typer av träd som tas ner samt en uppskattning på hur avverkningarna påverkar områdets naturvärden och spridningssamband. Inventeringen av samtliga alléer visar att det ingen av de befintliga alléerna har något som gör dem värdefulla att bevara. Värdet i att ha en grön miljö längs med gatorna är i sig viktigt och attraktivt för gatumiljö och förslaget har i så stor utsträckning som möjligt föreslagit återplantering både längs med gator och inom övriga delar av detaljplanen. Med den av Calluna framtagna trädallébesiktningen har en återplanteringsplan tagits fram till antagandet. Den visar på vilka kompensationsåtgärder som ska återskapa de förlorade naturvärdena och även förbättra situationen. Genomförandet av projektet leder till att sammanlagt 74 träd behöver tas ner, många av dem är alléträd som idag finns längs med Armégatan och Krysshammarsvägen. I återplanteringsplanen finns det planerat för 81 nya träd i olika delar av planområdet. Träden som ska planteras är av sådana arter som passar in i områdets miljö, bl.a. kommer många lönnar att planteras för att kompensera alla lönnalléer som tas ner. Motivet till placeringen av de nyplanterade träden är att dels återskapa alléer längs med Armégatan, dels skapa en ny allé längs den nya lokalgatan (Lokalgata1) samt nya ekar längs Kristinelundsvägen. Vidare kommer det att kompletteras med ytterligare träd inom skolområdet och i det svaga spridningssamband som finns centralt i området, allt för att skapa så bra miljöer för både människor och djur. Ny trädallé längs med Armégatan säkerställs särskilt genom planbestämmelsen Trädallé och den tillsammans med alla andra kompensationsåtgärder.

gårder finns med som en del i gestaltningsprogrammet som knyts till exploateringsavtalet. Det finns i planbestämmelsen Trädallé också en hänvisning till planbeskrivningen och specifikt detta avsnitt. I enlighet med lagstiftningen om biotopskyddade trädalléer har en dispensansökan gällande borttagande av trädalléer skickat in till Länsstyrelsen och återplanteringsplanen ska även användas till den processen.

Under augusti månad år 2021 genomförde Calluna en fladdermusinventering och resultatet sammanställdes i rapport (Calluna 2021-10-21). Vid inventeringen i utredningsområdet påträffades fyra fladdermusarter: nordfladdermus, större brunfladdermus, dvärgpipistrell och sydfladdermus. Av dessa arter är nord- och sydfladdermus rödlistade i kategorin nära hotad. I det inventerade området påträffades fyra arter varför området inte anses vara en rik fladdermusmiljö. Inom inventeringsområdet identifierades inte några hålträd och ej heller några byggnader som potentiellt kan hysa fladdermuskolonier. Data från den manuella inventeringen indikerar inte att det finns fladdermuskolonier i utredningsområdet.

I och med att det finns fladdermöss i området är det viktigt att beakta deras livsmiljö och i den framtagna inventeringen föreslås några särskilt viktiga frågor att beakta (se mer under Natur och vegetation i planbeskrivningen) och som Solna stad ska ha som förutsättning i projekteringen. Bedömningen är då att fladdermössens livsmiljöer inte påverkas negativt för de påträffade arterna i samband med byggnationen och efter den. En dialog förs med Länsstyrelsen i denna fråga och den kontakten kommer att upprätthållas för att processen framåt kan hanteras på rätt sätt.

Kulturmiljö

Kommunen instämmer i att en rivning av Tallbackaskolan får konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt, dock avses inte omfattningen vara betydande. I klassificeringen av skolans kulturhistoriska värde framgår att skolan är en viktig del i stadsdelen tillsammans med centrum, bostäder mm. Av den anledningen har kommunen sett det som en given förutsättning att skolan ska finnas kvar på platsen, mitt i stadsdelen. Tallbackaskolan är grönklassad med motiveringen att bebyggelsens nuvarande gestaltning och höjd samt placering, centralt i stadsdelen, är de bärande kvaliteterna. Alternativet, som framförs av många, är att bygga på dagens Tallbackaskola för att på sätt kunna bevara den och få in flera barn. Solnas bedömning är att en påbyggnad skulle förvanska den nuvarande skolans kulturmiljövärde på ett sätt som skulle göra att byggnadskomplexet skulle tappa delar av sitt värde. Även om det såklart inte är i samma omfattning som en rivning. Med värdet att få en ny modern skola har en avvägning gjorts som resulterat i att förslaget är det bästa alternativet. Solna stad ser det som en viktig förutsättning att funktionen skola ska finnas i detta område, centralt i stadsdelen för att på så sätt bevara den ur kulturmiljösynpunkt viktiga aspekten. Att bevara det kulturhistoriska värdet och den ursprungliga tanken när området utvecklades på 1960- och 70-talet är en viktig aspekt. Skolbyggnaden har omarbetats till granskning och resulterat i en lägre skola i en stil mer anpassad till omkringliggande bebyggelse. Det för att leva upp till de rekommendationer som anges i den av KMV framtagna kulturmiljöanalysen. Flera rekommendationer i kulturmiljöutredningen tas om hand i det nya förslaget. Den nya skolbyggnaden föreslås uppföras i tegel likt den befintliga skolan och värdefulla element från dagens skolgård, föreslagningsvis bl.a. de skulpturer som finns, kan användas i den nya skolan. Även den huvudsakliga grönstrukturen inom och i anslutning till skolan bevaras och blir en kvalitet i den kommande skolmiljön.

Bebyggelse

Solna stad har en uttalad strategi i den politiskt beslutade översiktsplanen att länka samman stadsdelar och bland annat bygga om trafikleder till stadsgator. Aktuellt läget är bra för nya bostäder då befintlig infrastruktur kan användas och samtidigt som området har bra kollektivtrafikförsörjning. Förslaget kommer att hjälpa till att skapa ett mer stadsmässigt, attraktivt, tryggt och trafiksäkert område med en modern skola anpassad efter dagens krav. Det ser också till att nya kopplingar skapas mellan de olika delarna av Huvudsta något som Solna stad har som ett uppsatt mål. Detaljplanen behandlar ett uppdrag som byggnadsnämnden har gett förvaltningen. Uppdraget handlar om de ytor som nu planläggs för skola och bostäder. En förutsättning i planeringen och utbyggnaden är att befintliga Tallbackaskolans verksamhet ska fortsätta att bedrivas medan den nya skolan byggs. Att föreslå bebyggelse inom andra delar av Huvudsta ingår inte i detta uppdrag. Det pågår ett antal andra projekt i Huvudsta som förvaltningen arbetar med för att tillskapa ytterligare kvalitativa bo-enden och verksamhetsytor i kollektivtrafikhärlägen.

Att skapa bostäder i kollektivtrafikhärlägen är en regionalt viktig fråga om Solna stad utgår ifrån i sin planering. Centrala delen av Huvudsta är ett jättebra läge ur den synvinkeln med närhet till två tunnelbanestationer (Västra skogen och Huvudsta) och flera bussförbindelser. Även närheten till Stockholms innerstad är något som anses attraktivt och är positivt ur lägessynpunkt. Den nya bebyggelsen har anpassats i skala för platsen och gaturummen. Den kommer få ett nutida uttryck och gestaltning, precis som nuvarande bebyggelse är ett uttryck för den tid då den byggdes. Skolbyggnaden har till granskningen omarbetats och den öppenhet som idag finns framför kv. Sidensvansen blir kvar.

Förslaget förändrar inget vad gäller möjligheter att röra sig i området. Det område som nu planeras är redan idag bebyggt och nyttjas som skolgård och bollplan. De befintliga tunnlarna under Armégatan kommer att finnas kvar och det kommer därmed även fortsättningsvis vara möjligt att röra sig planskilt om man är gående eller cyklist. När det gäller Tallbackaskolan så består den av byggnader som börjar uppnå sin tekniska livslängd och är i behov av omfattande investeringar för att kunna fungera som skola i ytterligare 50 år. Material och tekniska system är ålderstigna och behöver bytas ut. Här har Solna stad gjort ett strategiskt vägval att bygga en ny skola istället för att rusta upp en gammal. Anledningarna är företrädesvis att Tallbackaskolan är mindre, klarar bara 2 paralleller vilket inte täcker det framtida behovet av skolplatser, än den skola som nu föreslås. Om Tallbackaskolan genomgick en renovering inkluderandes en påbyggnad skulle det kosta lika mycket som att bygga en ny skola. Det framgår av en kalkyl som finns framtagen. Här har Solna stad tagit beslut att föredra en ny skola utifrån att ett nybygge ger modernare och mer ändamålsenliga lokaler samt en mer energieffektiv skola. Det jämfört med en renoverad Tallbackaskolan.

Det kommer att anordnas en trappa mellan Armégatan och området mellan skolan och bostäderna så att det är möjligt att ta sig upp och ner mellan de olika nivåerna. En tillgänglig lösning finns genom att ta sig upp på den norra sidan av Armégatan.

Trafik

Att trafiken ökar till området intill Huvudsta strand under sommartid är något som tagits i beaktning. I trafikutredningen framgår att den trafikökning som sker sommartid till det området är i relation till den trafik som sker till skolan under övriga året. Så i och med att skolan är stängd under sommarlovet, då de största flödena till

Huvudsta strand sker så är bedömningen att det inte kommer innebära några trafikala problem. Enligt framtagna utredningar inom trafik, buller och luft framgår att fastigheten Sidensvansen 1 inte påverkas i den omfattning som framförs. Med hänvisning till att trafikmängderna minskar längs med gatan och med de vidtagna hastighetsdämpande åtgärderna så kommer trafiksäkerheten att förbättras.

Solna stad har målet att skapa en utvecklad gatustruktur där det finns flera vägalternativ och det aktuella området får en mer utsprid och jämn fördelning av trafiken. Att skapa gator som är en återvändsgata är något som förvaltningen i planeringen vill komma bort ifrån för att skapa en mer flexibel trafikmiljö. Att ha en återvändsgata kan innebära att situationen avseende buller och skadliga partiklar i luften ökar.

I utredning av säkra och trygga skolvägar (Iterio 2021-01-21) föreslås flera åtgärder som syftar till att dels få ner hastigheterna och dels ge trafiksäkra passager över gator. Dessa åtgärder ska genomföras och kommer att hjälpa till att skapa trafikmiljöer som är trygga för alla. De planskilde passagerna som finns under Armegatan idag bevaras och blir lika viktiga för flödena för gående och cyklande som idag. Det underlag som använts i trafikutredningen (siffror från år 2018) anses vara tillräckligt aktuellt för att kunna få bra ingångsvärden och ett rättvisande resultat.

Buller

*Bullersituationen på bostadskvarterets norra sidan är på grund av byggnadens form svår att lösa. På grund att bullernivåerna är över 60 dB(A) ekvivalent och att det inte går att ha genomgående lägenheter längs med hela den norra huskroppen innebär det till att det krävs lägenheter under 35 kvm för att uppfylla myndighetskraven avseende buller. Frågor gällande påverkan under byggtid hanteras inte under detaljplanprocessen. Innan byggnationerna i ett exploateringsområde påbörjas ska ett kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden tas fram. Se under rubriken **Övrigt** nedan för mer information.*

Luft

Detaljplanen har relativt liten påverkan på exponering av luftföroreningar för människor som vistas i området efter utbyggnaden, år 2040, jämfört med dagens situation. Värdena visar att både miljö kvalitetsnormen och miljömålen uppfylls i alla delar av planområdet bortsett från längs Armègatan där miljömålen inte klaras. Det påverkar således endast ny föreslagen bebyggelse. För att uppnå så god inomhusmiljö som möjligt i planerade byggnader med fasader mot framför allt Armègatan bör tilluften tas in där luftföroreningshalterna är som lägst. Bästa tilluften erhålls i taknivå eller via fasader som vetter från trafiken på Armègatan.

Trygghet

I diskussionen gällande trygghetsskapande miljöer är det en vedertagen förutsättning att områden med större överblick och ett större flöde av människor uppfattas tryggare. Med den nya bebyggelsen och att den placeras längs med gatorna är bedömningen att områdets trygghet kommer att förbättras. Med den nya skolgårdens utformning med bevarad bollplan är den synlig från flera håll och den kommer att vara väl belyst under större delen av dygnet vilket kommer hjälpa till att skapa en levande stadsdel och trygghet den boende och de som rör sig i området.

Avfall

Avfallslösningar för den nya bebyggelsen kommer att lösas inom sina egna fastigheter. Radhusen kommer att ha en lösning där respektive radhuslänga har en lösning inom marken, som är markerad med prickar på plankartan, mot Krysshammarsvägen. Bostadskvarteret intill skolan kan komma att anslutas till den planerade sopsugsanläggningen, om inte den anläggs kommer de ha sin avfallshantering inom bygganden. Kvarteret Sidensvansen som i förslaget blir av med sin nuvarande lösning har fått ett erbjudande om att också ansluta till den planerade sopsugen. Om inte den skulle komma ska en ny lösning inom deras egen fastighet anordnas på bekostnad av Solna stad. Återvinningsmöjligheter finns idag i västra delen av Kristinelundsvägen och denna kommer att finnas kvar i framtiden. Om behov finns ska kommunen se över möjligheten att anordna ytterligare ytor.

Barnkonsekvensanalys (BKA)

Till den kommande planeringen och projekteringen av skolan och skolgården kommer en fortsatt dialog ske med den befintliga skolverksamheten för att fånga upp alla önskemål. De tidigare genomförda analyserna kommer att vara ett viktigt underlag till det kommande arbetet. Det arbetet som hittills gjorts är i enlighet med en vedertagen modell för barnkonsekvensanalyser och förvaltningen anser att denna process har givit ett bra resultat.

Skola och förskola

Under 2018 hade kommunstyrelsen i uppdrag att utreda behoven av kommunal service fram till 2030. I avrapporteringen av uppdraget redogjordes för de övergripande behoven fram till år 2030 och de mer konkreta behoven fram till år 2025. Utifrån prognosen arbetade stadsledningsförvaltningen tillsammans med barn- och utbildningsförvaltningen med att bryta ner prognosen per område. Resultatet sammanfattades i en skolförsörjningsplan där behov av platser fram till år 2025 fastslogs av skolnämnden och kommunstyrelsen (SKN/2019:202). Dessa planer ligger till grund för behov av nya skolplatser i Huvudsta. Den nya skolan i Huvudsta ingår i planeringen och är en del i skolnämndens helhetsplanering för skolor i Solna. Förvaltningen hänvisar till ovanstående beslut och handlingar för frågor som handlar om planeringen av skolverksamheten i stort. Denna detaljplan möjliggöra en ny skola för elever i årskurserna F – 9 och det i enlighet med Solna stads skolplanering.

Den nya skolans skolgård, som har en yta av cirka 12 000 kvm, uppfyller Boverkets allmänna råd rekommendationer att en skolgård inte ska vara mindre än 3000 kvm. I kapitel 3 Boverkets framtagna rapport "Gör plats för barn och unga!" står många viktiga råd som förvaltningen anser har beaktats i planeringen. Det råd som anger att varje barn ska ha en friyta på 30 kvm anser förvaltningen vara svårt att uppnå i detta centrala läge i Solna och regionen. Det är viktigt att framföra att råden inte är bindande för vare sig för myndigheter eller enskilda. I 1 § paragrafen i författningssamlingsförordningen (1976:725) definieras allmänna råd som "generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende". Boverket anger att Friyta för lek och utevistelse som begrepp omfattar den yta som barnen kan använda på egen hand vid sin utevistelse. En friyta är ytan som går att leka på och som är tillgänglig för barnen i huvudsak under skoltid men även i viss mån på fritiden. Med bevarandet av många av de befintliga träden som idag finns på och intill skolgården, skapas en skolgårdsmiljö där det finns möjlighet till både sol och skugga för alla olika årskurser på sina re-

spektive delar av gården. Att skapa sådana miljöer på skolgården framförs också av Boverket.

Övrigt

Övriga frågor gällande påverkan under byggtid hanteras inte under detaljplaneprocessen. Innan byggnationerna i ett exploateringsområde påbörjas ska ett kontrollprogram för omgivningspåverkan under byggtiden tas fram. Syftet med kontrollprogrammet är att få kännedom om möjliga störningar och vad som behöver göras för att minimera störningarna. Reglerna för kontrollprogram finns i miljöbalken (26 kap 19 §). Kontrollprogrammet ska ta upp och beskriva den påverkan som projektet kan ha för närboende och på miljön. Programmet ska ange de skyddsåtgärder som behövs, vem som ska utföra dem och när. Programmet ska också beskriva hur verksamhetsutövaren kontrollerar att miljökrav och riktlinjer följs samt hur eventuella klagomål som uppstår ska hanteras. Mer information om kontrollprogram finns att ta del av här: <https://www.solna.se/naringsliv/tillstand-regler-och-tillsyn/kontrollprogram-for-omgivningspaverkan-i-bygg--och-exploateringsprojekt.>

Avsnittet gällande tillgänglighet har utvecklats till granskningen för att tydliggöra frågan.

4. Förändringar efter granskningen

Plankarta

- Skolans byggrätt har minskats i den sydvästra hörnet för att ge den bevarade eken längs Kristinelundsvägen ett större respektavstånd.
- Utfartsförbudet längs Lokalgata1 har justerats tillbaka till samrådsförslaget och ger nu igen en möjlighet till in- och utfart till garaget under kvarteret.
- En ny bestämmelse som säkerställer att ny allé ska anläggas längs med Armégatan har lagts till på plankartan.
- En f₁₄-bestämmelse reglerar att en trappa har lagts inom skolområdet för att öka tydligheten och klargöra var den tänkta trappan ska uppföras.
- För att hantera skyfallssituationen har bestämmelser lagt in på plankartan, det är intill tunnlarna under Armégatan och på skolgården som dessa finns.

Planbeskrivningen

- Delar i planbeskrivningen om fladdermöss och skyfall har utvecklats utifrån nya framtagna utredningar.
- Natur- och vegetationsavsnittet har reviderat utifrån framtagna återplanteringsplan.
- Avsnitt om fastighetsbildning har reviderats.
- Avfallsfrågorna har fått mer ingående information.
- Kulturmiljöavsnittet har bearbetats.
- Illustrationer har bytts ut.
- Text om skolans bebyggelseförslag har justerats med tanke på den förändring som gjorts i den sydvästra hörnet.
- I övrigt har det endast gjorts redaktionella justeringar i handlingen.

5. Synpunkter som inte tillgodosetts

Detta granskningsutlåtande redovisar yttranden som inkommit under granskningskedet. Nedanstående förteckning redovisar de som yttrat sig under något planskede och som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. (Anonymt insända synpunkter redovisas inte, då Solna stad inte kan återkoppla till den som lämnar synpunkter anonymt/utan kontaktuppgift).

- **Naturskyddsföreningen Solna-Sundbyberg** (samråd och granskning)
 - **Brf Krysshammaren** (samråd och granskning)
 - **Brf Entitan** (samråd och granskning)
 - **Brf Sidensvansen**
 - **Brf Rödhaken**
 - **Rädda Råstasjöns Vänförening**
 - **Skolinitiativet i Solna**
 - **Huvudsta Socialdemokratiska förening**
 - **Hufvudsta ridskola och Hufvudsta ridklubb**
- **174 privatpersoner** med negativa yttranden **och 923 personer i namnsamlingar** mot planförslaget har inkommit under planprocessen och där kontaktuppgifter finns.

Alexander Fagerlund
Plan- och geodatachef

Marcus Schramm
Planarkitekt