



Antagandehandling

## Granskningsutlåtande

Detaljplan för kv Gelbgjutaren och Instrumentet 5 m.fl.  
inom stadsdelen Hagalund upprättad i maj 2024

---

### Innehållsförteckning

Bakgrund.....	2
Yttranden .....	3
Remissinstanser .....	3
Lantmäteriet.....	3
Region Stockholm.....	4
Vattenfall .....	4
Storstockholms brandförsvär (SSBF).....	5
Solna Vatten.....	6
Trafikverket.....	6
Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen .....	7
Remissinstanser som inte har svarat på remissen.....	7
Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende .....	7
Övriga .....	7
Förändringar efter granskning .....	10

## Bakgrund

Samråd av detaljplanen genomfördes under maj-juli 2021. Under samrådet inkom 16 yttranden med synpunkter på planförslaget. Byggnadsnämnden beslutade den 11 december 2023, § 110, att detaljplanen skulle ligga till grund för granskning.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra tät blandad stadsbebyggelse i direkt anslutning till den östra uppgången för den kommande tunnelbanestationen Södra Hagalund. Stationsentrén ligger på Gelbgjutarevägen, där även ett torg ska anläggas.

Tillkommande och påbyggda byggnader håller en lägre höjd mot Industrivägen för att släppa ner ljus och ge ett gott lokalklimat. Mot järnvägen tillåts något högre våningsantal, bland annat för att stänga ute buller.

Planförslaget innebär att ett bostadskvarter och en kontorsbyggnad får anläggas runt nämnda torg. Planförslaget har en relativt hög exploatering för att nyttja det goda kollektivtrafiknära läget som den nya tunnelbanestationen starkt bidrar till.

Bottenvåningarnas utformning innebär en högre våningshöjd, större glaspartier och omsorgsfull materialbehandling i syfte att skapa trygga och urbana gaturum. Lokaler spelar en viktig roll i gaturummet och ska anordnas mot torget och Industrivägen, i övrigt möjliggörs för så kallade bokaler. Bokaler medger en flexibel användning i bottenvåning där både centrumändamål och/eller bostadsändamål är möjligt. Syftet är att eftersträva lokaler med utåtriktade verksamheter som affärer, kaféer eller annan verksamhet med besökande kunder, för att på så sätt skapa en aktiv gatumiljö.

Länsstyrelsen, kommunens förvaltningar, sakägare och andra berörda har beretts tillfälle att lämna synpunkter på förslaget mellan den 19 december 2023 och den 31 januari 2024. Handlingarna har visats på biblioteket i Solna Centrum och vid Solna forum i Solna stadshus under lokalernas ordinarie öppettider. Handlingarna har även funnits tillgängliga på stadens hemsida.

Under granskningen har 13 yttranden inkommit, varav 9 med synpunkter på förslaget.

## Yttranden

Här följer en sammanfattning av inkomna yttranden. Samtliga yttranden finns att ta del av i sin helhet från Samhällsbyggnadsförvaltningen.

## Remissinstanser

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen anser att risknivåerna på platsen utgör skäl för en högre skyddsnivå av fasadmateriäl än kravställt tändskyddat (B-s1, d0 eller motsvarande). De vill istället se krav på utförande i obrännbart material, alternativt lägst brandteknisk klass EI30.

I övrigt upplyser Länsstyrelsen att de maximala ljudnivåerna från Ostkustbanan kan kräva särskild hänsyn vid utformande av fasad för att klara riktvärden inomhus. Vidare påpekas att ekvivalent ljudnivå ska innehållas vid fasad och inte som reglerat endast vid fönster.

#### *Förvaltningens kommentarer:*

Förvaltningen har jämfört riskutredning och bedömning med liknande detaljplaner längs Ostkustbanan. I alla jämförbara fall har detaljplanen reglerat krav på obrännbart material inom en zon om 40 till 50 meter från järnvägen. Det bedöms inte motiverat att göra en annan bedömning i detta fall, och planbestämmelsen justeras därför enligt Länsstyrelsens förslag.

Förvaltningen bedömer att ljudnivån inomhus ska kunna klaras även mot järnvägen. Planbeskrivningen har samtidigt kompletterats med kommentar om att hänsyn behöver tas, apropå de väldigt höga maximala ljudnivåerna. Planbestämmelse om ekvivalent ljudnivå har justerats utifrån Länsstyrelsens påpekande.

### Lantmäteriet

Lantmäteriet konstaterar att planförslaget innehåller kombination av allmän kvartersmark (skola) och enskild kvartersmark (Bostäder, centrum och parkering). Kombinationen innebär att inlösenregler enligt 6 kap 13 § PBL kan tillämpas och ge kommunen rätt att lösa in mark. Av samma anledning kan även markägaren begära att kommunen löser in marken enligt 14 kap 14 § PBL. Lantmäteriet upplyser om potentiell problematik med kombinationen och inlösenmöjligheter/krav. De rekommenderar att användningarna separeras helt eller som separat tredimensionellt utrymme. Om kommunen ändå bedömer det som lämpligt att kombinera användningarna bör motivering och konsekvenser beskrivas i planbeskrivningen.

Vidare konstateras att en tredimensionell fastighetsbildning kräver avgränsning ovan och under det tredimensionella utrymmet. Så är inte fallet för användningen parkering under torg.

#### *Förvaltningens kommentar:*

Utifrån en utgångspunkt i att befintlig byggnad inom Gelbgjutaren 17 bevaras, preciseras förskolan något mer i plan. Visst överlapp av allmän och enskild kvartersmark kvarstår dock, och konsekvenser av det har förts in i

planbeskrivningen. Redovisning av det tredimensionella utrymmet för parkering kompletteras med en nedre begränsning (-10 meter).

## **Region Stockholm**

Regionen konstaterar att gällande detaljplan för Tunnelbana till Arenastaden har införlivats i aktuell detaljplan, inkluderat de justeringar som även Regionens gjort på gällande järnvägsplan. Avtal om samordning vid utbyggnad har tecknats mellan Regionens och fastighetsägaren/exploatören. Regionens föreslår att byggrätt ovan mark redovisas separat från rättigheter under mark som helhet.

Vidare konstateras att det är positivt att gator anpassas för busstrafik, även om Regionens i nuläget inte planerar någon busstrafik inom planområdet. Slutligen upplyser Regionens att nya tunnelbanelinjen blir del av grön linjesträckning mot tidigare gul.

### *Förvaltningens kommentar:*

Uppdelningen av plankartan har gjorts i dialog med Regionens förvaltning för tunnelbanans utbyggnad (FUT), vilka förespråkade en uppdelning i användning/rättighet för tunnelbana kontra annan användning. Förvaltningen delar Regionens sammanvägda bedömning, och plankartan justeras (tillbaka) därefter.

## **Vattenfall**

Vattenfall upplyser om att de inte accepterar nätstationer i källarplan. De vill ha åtkomst till station direkt från gata. De föreslår därför justering av bestämmelse. Vidare konstateras att minsta avstånd för stadigvarande vistelse är fem meter jämfört med plankartans sex meter.

Vidare konstateras att de ytor som ritats in i kontorsbyggnaden i norr är för små för att rymma en nätstation. Vattenfall vill se en yta om minst sex gånger åtta meter. Vattenfall är även angelägna om att minst två stationslägen säkerställs, samtidigt som de konstaterar att det finns en del oklarheter rörande försörjning/ledningsdragning till bostadskvarteret.

### *Förvaltningens kommentar:*

Staden, Vattenfall och exploatören har haft fortsatt dialog efter granskningen, och har rätat ut frågetecken kring försörjning av bostadskvarteret genom användning av byggrätter för nätstationer i anslutande gällande detaljplaner. Plankartan justeras så att nätstationer endast tillåts i markplan mot gata. Vidare utgår det sydvästra E-området i kontorsbyggnaden, och kvarvarande yta har gjorts större.

## Storstockholms brandförsvaret (SSBF)

SSBF noterar att dimensionerande personantal har räknats från 12 kvm per person, medan BBR anger att dimensioneringen ska vara 10 kvm. De konstaterar att skillnaden för hela området blir markant (2280 personer). Dimensioneringen bör ses över eller att undantaget tydligt motiveras.

Vidare noteras att det i kvarteret norr om (Volund) finns en skjutbana och att verksamheten inte bedömts i riskutredningen. SSBF anser att risk kopplad till verksamheten och transporter kopplade till den bör bedömas. De påpekar även att den kumulativa effekten av de olika riskkällorna bör bedömas, istället för bara varje riskkälla var för sig. Även bedömningen av gasutsläpp från transporter på järnvägen bör ses över.

SSBF upplyser om att deras fordon klarar vattendjup om högst 0,2 meter, och förutsätter att detaljplanen utformas så att framkomlighet säkerställs även vid skyfall.

### *Förvaltningens kommentar:*

Dimensioneringen bygger på en förenklad, men konservativ, beräkning av kontorsbyggnaden utifrån dess bruttoarea, vilken inte enbart består av kontorslokaler. Efter förtydligande, redovisad i separat PM om risk, av riskkonsulten känner förvaltningen sig trygg med beräkning och bedömning.

I nämnda PM förtydligas att samhällsrisken har beräknats utifrån total/kumulativ påverkan från samtliga transportleder. Rörande individrisk bedöms det att Solnavägen och Mälarbanan ligger på så pass stort avstånd att riskbidraget är försumbart.

I PM:et görs även en kort genomgång av skjutbanan norr om planområdet. Verksamheten i sig bedöms inte utgöra någon risk för detaljplanen, och transporter av farligt gods bedöms genomföras så pass sällan och i så små mängder att riskbilden för planområdet inte påverkas nämnvärt. Förvaltningen delar denna bedömning.

Rörande bedömning av olika gaser, har det förtydligats att antagandena i utredningen inte tar hänsyn till några platsspecifika förutsättningar, som lågpunkter. Bedömningen är konservativt gjord, där gaser getts perfekta förutsättningar för spridning. De förtydligas även att byggnader norr om Hagalunds arbetsplatsområde (uppe på berget) inte tagits med i beräkningarna då modellen inte kan ta hänsyn till den stora nivåskillnaden, samtidigt som de bedömer att nivåskillnaden och avståndet gör att riskbilden inte påverkas nämnvärt vid invägning av de byggnaderna. Utifrån förtydligandet bedömer förvaltningen att inga ytterligare åtgärder krävs.

Förvaltningen bedömer att räddningstjänsten kommer kunna nå samtliga byggnader inom planområdet vid ett 100-årsregn. Framkomligheten på Industrivägen kan samtidigt begränsa hur angöring sker, och kan kräva att angöring sker via någon av områdets övriga gator. Då största del av lågpunkten på Industrivägen ligger norr om planområdet, är avsikten att arbeta vidare och mildra effekterna av högt vattenstånd i kommande detaljplaneetapper i området.

## Solna Vatten

Solna vatten noterar att befintlig byggnad inom Instrumentet 1 (utanför planområdet) begränsar möjlighet att dra nya ledningar i Åldermansvägens framtida läge. De påminner vidare om att trädplantering inte får ske ovanför VA-ledningar (befintliga som nya). Även möblering av och markbeläggning i gaturummet bör anpassas för att säkerställa åtkomst till ledningar.

### *Förvaltningens kommentar:*

Framtida ledningsdragningar har stämts av i dialog med Solna vatten, så även behov av åtgärder för att säkerställa placering av nya träd i förhållande till nya och befintliga ledningar.

## Trafikverket

Trafikverket noterar att gällande riktvärde för trafikbuller innehålls enligt beräkning med modellen Nord 2000. För att öka tydligheten rekommenderas att bullervärden endast redovisas utifrån en beräkningsmodell (Nord 2000).

Vidare vill Trafikverket ta del av en geoteknisk riskutredning för att klargöra detaljplanens genomförande och slutlösningens eventuella påverkan på järnvägsanläggningen. Sådan utredning ska presenteras innan detaljplanen vinner laga kraft.

Trafikverket förtydligar att nyttjande av serviceväg invid Åldermansvägen 6 sker under hela dygnet, att angöringen behöver möjliggöra snabb åtkomst. Därför efterfrågas specifika parkeringsplatser för servicefordon i anslutning till servicevägen. Avtal om servitut för åtkomst till järnvägsanläggningen, inklusive parkeringsplatser, bör upprättas innan detaljplanen antas.

Slutligen upplyses att fasadbeklädnad mot järnvägen inte får orsaka risk för bländning, samt att plantering längs med järnvägen ska begränsas enligt Trafikverkets riktlinjer för att minimera risk från fallande träd och spårhalka på grund av löv/barr.

### *Förvaltningens kommentar:*

Förvaltningen håller med om att det är tydligare med redovisning utifrån en beräkningsmodell istället för två. Fokus med användning av Nord 2000 har samtidigt varit att klargöra de maximala ljudnivåerna utifrån tänkt skärmning. De ekvivalenta ljudnivåerna utifrån Nord 2000 har inte analyserats närmare, och därför redovisas istället där värden beräknade enligt den äldre Nordisk beräkningsmodell (NMT96).

En geoteknisk riskutredning har upprättats och granskats av Trafikverket. Plankartan har kompletterats med markreservat för åtkomst till järnvägsanläggningen. Efter avstämning med Trafikverket bedöms inte avtal behöva upprättas innan antagandet.

Planbeskrivningen har förtydligats gällande hänsyn till järnvägsanläggningen vid plantering av träd nära inpå anläggningen.

### **Remissinstanser som inte har någon erinran mot planen**

- Försvarsmakten
- Norrenergi
- Luftfartsverket
- SGI

### **Remissinstanser som inte har svarat på remissen**

- Skanova
- Hyresgästföreningen
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden
- Fullmäktigegrupperna

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen och boende**

Trafikverket, Region Stockholm, Solna vatten och Vattenfall är både remissinstanser och sakägare. Deras synpunkter redovisas under remissinstanser.

### **Övriga**

#### **Architects climate action network Sverige (ACAN)**

ACAN anser att detaljplanen strider mot nationella och lokala miljömål, Sveriges åtaganden inom klimatområdet samt har negativ påverkan på riksintresset för Norra begravningsplatsen och de kulturhistoriska värden som finns i Hagalunds arbetsplatsområde.

- De ser rivande av fungerande byggnader som ett slöseri med resurser och förespråkar anpassning och ombyggnation.
- Genom att minimera nybyggnation minimeras även utsläpp av växthusgaser.
- De bedömer att nya bostäder sannolikt kan skapas genom användande av outnyttjade kontorsytor och lokaler
- Detaljplanen medger rivning av byggnader inom planområdet, och ger inget skydd för platsens eller byggnadernas kulturhistoriska värde
- De ser en risk att rivning inom planområdet äventyrar kulturvärdet, och riskerar ytterligare rivning i närområdet.
- De anser att rivning går emot Solna stads klimatstrategi och inte följer forskning om klimatpåverkan. Exempelvis bör tre steg nedan följas vid utvärdering av befintlig miljö:
  1. Undvik användande av nytt material
  2. Förändra genom användning av material med litet klimatavtryck
  3. Förbättra metoder för användande av konventionella material för att minska koldioxidutsläpp.

ACAN avslutar med att de anser att detaljplanen strider mot:

- Solna stads klimatstrategi

- PBL:s portalparagraf 1 kap. 1 §
- De allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken 2 kap. 5 §
- Klimatlagen (SFS 2017:720) och Sveriges klimatmål
- De nationella miljökvalitetsmålen
- Agenda 2030
- Parisavtalet

*Förvaltningens kommentar:*

Förvaltningen delar ACANs syn om bevarande byggnader, särskilt de med eget eller gemensamt kulturvärde, bör vara utgångspunkt vid stadsbyggnadsprojekt generellt. Det gäller såväl utifrån att minska klimatavtryck, som att det ska gå att förstå platsens historia/historiska användning och ta tillvara på befintliga kvalitéer för att stärka upplevelsen av området.

Det finns samtidigt flera aspekter att ta hänsyn till och i vissa fall balansera mot varandra. Solna stad har avtalat om att bygga en viss mängd bostäder i anslutning till den nya tunnelbanan. Riskhänsyn för transporter på Ostkustbanan ser annorlunda ut idag jämfört med tidigare, och det krävs ett större avstånd mellan bostads- och kontorshus och järnvägen idag. Anläggandet av tunnelbanan har också krävt utrymme med rivning som resultat.

Bevarande, genom om- och tillbyggnader, samt återbruk blir mer och mer aktuellt och intressant för privata aktörer. Det handlar framförallt om att minimera mängden koldioxid som en exploatering genererar. Fastighetsägaren (Humlegården) undersöker därav möjlighet till bevarande och återbruk generellt inom sitt bestånd i området. Inom planområdet handlar det primärt om Gelbgjutaren 17 (en sammanhållen byggnad som är med och markerar entrén till området). Förvaltningen ser positivt på en sådan utveckling och arbetar nära fastighetsägaren för att definiera förutsättningar för ett bevarande av byggnaden, från att säkerställa karaktäristiska element av byggnaden till att anpassa plankartan för att möjliggöra en god arkitektonisk helhetsverkan.

Med tanke på utmaningarna i att bevara och bygga till en befintlig byggnad, ser inte förvaltningen det motiverat att införa rivningsförbud i plankartan. Ett bevarande kan istället främjas genom att snäva in byggrätten i plankartan utifrån dagens fotavtryck, och genom ett ramverk för om- och tillbyggnad i gestaltungsprogrammet.

Vidare kommer fastighetsägaren agera i flera kommande etapper av detaljplanering inom området, och förvaltningen förutsätter att samarbetet kring hållbar stadsplanering fortsätter och borgar för ett än mer utvecklat återbruk och bevarande.

Förvaltningen anser att planförslaget följer gällande lagstiftning och stadens strategiska dokument. Norra begravningsplatsen avskiljs från projektet av kvarteret Kassaskåpet och kvarteret Mjölner och bedöms inte påverkas negativt. Staden har en vidare palett av verktyg för minskat klimatavtryck än rivningsförbud. Att föra dialog, utbyta och införskaffa kunskap samt väcka



engagemang bedöms i detta fall vara effektivare än förbud. Utbytet sker så väl mellan förvaltning och byggaktör, som gentemot intressenter som yttrar sig under planprocessen.

### **Privatperson BJ**

BJ anser att rivning av kvarteret Gelbgjutaren inte bör genomföras, och anför istället två villkor för utveckling av området:

1. Att utvecklingen sker på verksamheternas villkor, som aktiva parter med möjlighet att fortsätta sin verksamhet.
2. Rivning måste minimeras och endast ske i undantagsfall.

Utveckling av staden och en integration av platsen i staden får inte ske på bekostnad av att befintlig bebyggelse rivs eller av verksamheternas möjlighet till fortlevnad i området. BJ anför tre huvudsakliga anledningar:

1. Byggbranschens resursmässiga fotavtryck är för stort idag. Byggnader och byggmaterial bör ges ett så långt liv som möjligt och utvinning av nya råmaterial bör minimeras.
2. Hagalunds industriområde är unikt i Stockholmsområdet, med över 300 verksamma företag, som därför behöver ses som en viktig och integrerad del av Solna. Staden bör vara till även för småföretagare och industrier. Rivning av området leder till att yrkesgrupper utesluts från den stad som vi påstår oss bygga för alla. BJ jämför området med ekologins nyckelbiotop, där det finns livsvillkor för verksamheter som riskerar att gå förlorade vid förändring av området och tvång till flytt.
3. Hagalunds industriområde växte fram samtidigt som Gamla Hagalund och var fram till 60-talet del av samma område/bebyggelse. I och med rivningen av Gamla Hagalund upphörde de storskaliga rivningarna i Sverige, då det gav insikt hur det påverkar människan på platsen.

Även den antikvariska förundersökningen som genomförts i planarbetet påpekar att redan genomförda rivningar strider mot bevarandekravet i PBL. Genom att låta industriområdet få försätta utvecklas dynamiskt kan berättelsen om Hagalund (gammalt som nytt) leva vidare. Solna har genom industriområdet möjlighet att utveckla en helt unik stadsdel som rymmer stadens viktiga historia samt alla de typer av människor och verksamheter som staden utgör och behöver.

#### *Förvaltningens kommentar:*

Se ovan för förvaltningens kommentar om motiv till omvandlingen (underlag till tunnelbana), samt rivning kontra bevarande och dess påverkan på kulturvärde och klimat.

Ett flertal verksamheter inom området idag är svåra eller när på omöjliga att kombinera med bostäder. Samtidigt finns det stort värde i att lokala verksamheter och aktörer från idag fortsatt finns i området, för att fortsatt ge området karaktär, liv och historik.

## Förändringar efter granskning

Efter granskning har följande ändringar gjorts:

### Plankarta:

- Det sydvästra E-området i kontorshuset har tagits bort, och det norra har gjorts större.
- Ett reservatsområde för angöring till Trafikverkets teknikbod (utanför planområdet) har lagts till i västra kanten av planområdet (z<sub>1</sub>).
- Korsmark för begränsning av utnyttjande av mark på innergård har ersatts med bestämmelse om största utnyttjande för komplementbyggnad (e<sub>3</sub>) och en högsta nockhöjd för bebyggelse på innergården.
- Gemensamma ytor på takterrass, som regleras med h<sub>7</sub>, har justerats för att exkludera volymen från bestämmelse om högsta antal våningar och att indrag från fasadliv endast krävs från gatufasad.
- Utfartsförbudet mot torget, som föll bort i granskningen, är tillbaka.
- För att möjliggöra ett bevarande och tillbyggnad på Gelbgjutaren 17 har ett antal egenskapsgränser justerats och reglering som inte går att uppfylla i och med bevarande utgått från berört område (så som fasadliv i fastighetsgräns, våningshöga glaspartier med mera).
- För att säkerställa en lokal i Gelbgjutaren 17, med liknande utryck som påbyggnad enligt gestaltningsprogram, finns det möjlighet att gå utanför befintligt fasadliv med en byggnadsvolym i en våning (max +20.0 meter) i sydöstra hörnet av kvarteret.
- Gelbgjutaren 17 bedöms inte lämplig som skollokal, och skolanvändningen skjuts därför norrut inom ny bebyggelse. Skolanvändningen på gården har även justerats för att säkerställa utrymme för skola respektive bostäder efter förskjutningen.
- Markhöjderna på södra Åldermansvägen har justerats för stämma överens med ett bevarande av Gelbgjutaren 17.
- Bestämmelse om upphävande av nu gällande tomtindelningsplaner, som tidigare bara beskrivits i planbeskrivningen, har lagts till i plankartan.

Utöver dessa förändringar har redaktionella ändringar och förtydliganden gjorts i planhandlingarna.

Alexander Fagerlund  
Plan- och geodatachef

Anton Karlsson  
Planarkitekt