



Planbeskrivning

Detaljplan för parkeringshus inom Haga 4:35, KI Campus Solna

inom stadsdelen Haga, reviderats sep 2013

Handlingar

Utöver denna planbeskrivning hör till detaljplanen:

- plankarta med bestämmelser
- fastighetsförteckning

Inom planarbetat har följande utredningar tagits fram: trafikutredning (Grontmij 2012-11-12), riskanalys (Wsp 2012-11-07, rev 2013-03-22), parkeringsutredning (Akademiska hus 2012-10-08), utlåtande beträffande konsekvenser på stadsbilden (Ark Rasmus Waern) solstudier (Wingårdh arkitektkontor AB 2012-11-13) och utlåtande angående dagvattenhantering (Hifab 2013-03-28).

Planens syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra uppförandet av parkeringshus och markparkering inom fastigheten Haga 4:35 för att samla en stor del (ca 1 300 parkeringsplatser) av Karolinska Institutets Campus parkering på en plats. Planen ska även omfatta befintligt parkeringshus som är uppfört utan planstöd.

Bakgrund

År 2008 antogs en fördjupad översiktsplan för Karolinska – Norra stationsområdet. Den fördjupade översiktsplanen och de detaljplaner som har följt inom området har medfört ett stort antal nybyggnadsprojekt inom området för Karolinska Institutet Campus Solna. Därmed har parkeringsbehovet ökat. Akademiska Hus vill minska parkeringsytorna i de centrala delarna av campus och ersätta dem med samlade parkeringsanläggningar i områdets västra del utmed järnvägen för att undvika en alltför stor trafikbelastning inne i området. Visionen är ett campus som utformas på de gåendes villkor där det ska vara tryggt och säkert att röra sig, "the walking campus".

Markanvändningen för planområdet anges i den fördjupade översiktsplanen huvudsakligen som forskning, kontor och utbildning där campusmiljön ska bevaras och expansion ska ske i områdets yttre delar. Området kring Tomtebodavägen pekas ut som ett område för framtida expansion.

Mot bakgrund av detta önskar Akademiska Hus uppföra en parkeringsanläggning mot Tomteboda spårområde.

Stadsbyggnadsnämnden gav den 31 maj 2011 förvaltningen i uppdrag att påbörja planläggning i syfte att möjliggöra uppförande av en ny parkeringsanläggning och att planlägga befintligt parkeringshus som är uppfört utan planstöd.

Planområde



Planområdet berör del av fastigheten Haga 4:35 och Hagalund 4:1 och är beläget mellan Tomtebodavägen och Tomteboda bangård. Området är ca 1,5 ha stort.

Behovsbedömning

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

Planförslaget bedöms inte påverka natur- eller kulturhistoriska värden. Ingen påverkan sker heller avseende luft, vibrationer eller förändringar i elektromagnetiska fält.

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Andelen hårdgjorda ytor ökar något och därmed ökar avrinningen inom området. Detta kan delvis kompenseras med gröna tak. I den fördjupade översiktsplanen bedöms konsekvensen som liten.

Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan eller gällande fördjupade översiktsplan. Planförslaget bedöms inte innebära någon risk för människors hälsa och säkerhet. De miljöfrågor som har betydelse för projektet kommer att studeras under planarbetet. Den fråga som bedöms vara aktuell är riskfrågan.

Detaljplanens genomförande har inte bedömts innebära betydande miljöpåverkan. Behovsbedömningen har samrått med Länsstyrelsen, som delar stadens bedömning. Någon miljökonsekvensbeskrivning upprättas därför inte.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Enligt Solnas översiktsplan ÖP 2006, antagen i maj 2006, ingår planområdet i ett större institutionsområde där det är lämpligt med uppgradering och förtätning av befintliga och nya verksamheter. I nordsydlig riktning genom planområdets sydvästra del, går ett flygstråk som är utpekad som riksintresse för luftfarten. Tomteboda bangårdsområde, som gränsar till planområdet i sydväst, är utpekad som riksintresse för järnvägsändamål. Planområdet berörs av höjdbegränsningar för riksintresset för luftfarten avseende Bromma flygplats.

Fördjupad översiktsplan

Planområdet ingår i den fördjupade översiktsplanen rörande Karolinska – Norra station som antogs 2008. Markanvändningen anges huvudsakligen som forskning, kontor och utbildning där campusmiljön ska bevaras och expansion ska ske i områdets yttre delar. Området kring Tomtebodavägen pekas ut som ett område för framtida expansion.

Detaljplaner

Området är inte detaljplanelagt. För området nordväst om planområdet, tvärs över Tomtebodavägen gäller detaljplan Dp P95/0125 som anger medicinsk forskning och utbildning.

Citybanan - Järnvägsplan

Området berörs delvis av järnvägsplanen för Citybanan, fastställd i november 2007.

Karolinska Institutet Campus Solna Gestaltningprogram

Gestaltningprogrammet för Karolinska Institutet Campus Solna (Akademiska Hus 2012-12-01) ska fungera som standard vid utformning av kvartersmark inom Karolinska Institutet.

Miljöprogram för Solna stad

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

Förutsättningar och förändringar

Stads- och landskapsbild

Planområdet är placerat som en kil mellan Tomteboda bangårdsområde och Tomtebodavägen. Den största delen av planområdet nyttjas idag av Trafikverket som arbetsplatsområde för den kommande Citybanan. Arrendeavtalet upphör i årsskiftet 2013/2014. Akademiska hus äger berörd mark.

Strax söder om det befintliga parkeringsområdet finns en gles trädridå, huvudsakligen bestående av tallar men även ek och blodbok förekommer. I planområdets gräns mot järnvägen finns en viss avskärmade vegetation som är viktig för siktlinjen västerifrån. Planområdets södra del består mestadels av hårdgjord yta och upplag och ger ett rörligt och ordnat intryck. Denna del saknar i stort sett vegetation. Planförslaget innebär att den huvudsakliga bebyggelsen kommer att ske på de delar av området där marken redan är hårdgjord vilket ger utrymme för att bevara stora delar av befintlig vegetation. Fem av planområdets sju träd med en stamdiameter över 50 cm skyddas i planen med en n-bestämmelse. Dessa får endast fällas på grund av sjukdom eller av säkerhetsskäl. Två av dessa är värdefulla äldre så kallade jätteträd; en blodbok med en stamdiameter på 100 cm och en ek med en stamdiameter om 125 cm.

Väster ifrån är platsen väl synlig, framför allt från spårområdet och de stora motorlederna E4/E20 och pampaslänken men också från höjdryggen nordväst om området, där postterminalen ligger. Planområdet skiljs från spårområdet av en bergskärning som varierar i höjd.

I planområdets gräns mot Tomtebodavägen finns en del uppvuxna träd som bildar en avskärmning som förtjänstfullt delar upp landskapet och till viss del definierar gatuummet. Dessa bör sparas i så stor utsträckning som möjligt.

Befintlig och planerad bebyggelse

Stadsbilden väster ifrån domineras idag av kontrollkontoret, en reslig förvaltningsbyggnad i brunrött tegel, placerad söder om planområdet. Byggnaden uppfördes i nationalromantisk stil 1912 för SJ i samband med den kraftiga ökningen av tågtrafiken vid seklets början. Byggnaden utgör ett byggnadsminne och används idag som undervisningslokaler. Öster om Tomtebodavägen finns lokaler för forskning och utbildning.

Spårområdet längs planområdet är under ombyggnad. Trafikverket bygger ut från två spår till fyra på Mäljarbanan mellan Tomteboda och Kallhäll och Citybanans två spår kommer att komma ut ur tunnel och fortsätta i tråg längs planområdet.

I planområdets norra del finns ett befintligt parkeringshus med en byggnadsarea om uppskattningsvis 1 500 kvm. Parkeringshuset är uppfört med fyra parkeringsdäck och är glest beklätt med träspaljéer. Planförslaget innebär att det befintliga huset byggs på med två våningar.

Mot spåren finns ett teletorn som tillhör och nyttjas av Trafikverket. I planområdets sydöstra del finns två lägre kontorsbyggnader av enklare karaktär. Kontorsbyggnaderna används idag som tillfälliga kontor för Akademiska hus.

Planförslaget innebär att två cirkelformade parkeringshus, med plats för ca 500 parkeringsplatser vardera, kan uppföras i planområdets södra del. Byggnaderna, som har en diameter om cirka 50 meter, ska uppföras med hög arkitektonisk kvalitet, i huvudsak med glasfasader och med vissa delar i tegel som en blinkning till omkringliggande campus. För att parkeringshusen inte ska tillåtas att helt dominera över det ur arkitektonisk synpunkt värdefulla kontrollkontoret kan de nya p-husen uppföras till en maxhöjd tre meter lägre än det befintliga huset. De nya parkeringshusen kommer också att respektfullt placeras med ett indrag från spåret för att i så liten utsträckning som möjligt skymma siktlinjen.

Ett gestaltningsprogram har tagits fram, 2013-03-25 av staden och akademiska hus. Intentionerna i programmet ska följas vid utformning av mark och byggnader.



Fotomontage som visar möjlig gestaltning av de tillkommande parkeringshusen. Vy från spårområdet. Illustration: Wingårdh Arkitektkontor AB

Förutom parkeringshus tillåter planen att markparkering anläggs på lämpliga platser inom planområdet. Planförslaget innebär att befintlig mast kommer att flyttas mot befintligt ställverk, mot spåren, utanför planområdet

För att kunna uppföra de båda parkeringshusen behöver kontorsbyggnaderna rivras. Behov av i alla fall den ena kontorsbyggnaden kommer att finnas inom planområdet i fem till tio år till. Denna fråga avses att lösas genom tillfälligt bygglov för flytt (nybyggnad) av det södra kontorshuset, det så kallade Gråbo, några meter ut mot Tomtebodavägen.

Planförslaget innebär sammanfattningsvis att ytterligare knappt 1 200 parkeringsplatser kan uppföras inom området, som då sammantaget får cirka 1 350 parkeringsplatser.

Tillgänglighet och trygghet

De tillkommande parkeringsplatserna ger upphov till ett ökat antal personrörelser inom området, men framför allt till och från detsamma. Närvaron av mänsklig akti-

vitet i kombination med de upplysta och transparenta parkeringshusen bör göra att platsen upplevs som mer attraktiv och tryggare.

Platsens nya användning ställer krav på säkra gångförbindelser över Tomtebodavägen vidare in mot campus varför två nya passager över vägen planeras. I dagsläget finns ett övergångsställe mellan det befintliga parkeringshuset och campusområdet.

Naturvärden

Inom planområdet finns sju träd som bedöms vara värdefulla, varav två är så kallade jätteträd. Utöver träden förekommer inga kända naturvärden inom planområdet.

Geotekniska förhållanden

Inom planområdet finns berg i dagen som tyder på ett generellt tunt jordlager.

Biltrafik

Grontmij har, på uppdrag av Akademiska Hus, låtit ta fram promemorian *Trafikalströmning och dess konsekvenser i samband med utbyggnad av P-hus utmed Tomtebodavägen* (2012-11-12). Enligt rapportens nulägesbeskrivning är trafikmängderna på Tomtebodavägen måttliga. Gatan används inte i någon större utsträckning som genomfart. Trafikräkningar visar att trafikmängden på Tomtebodavägen har varit relativt konstant de senaste åren.

När den framtida framkomligheten har studerats utgår utredningen från att det är trafikbelastningen i korsningen Solnavägen/Tomtebodavägen som är dimensionerande. Kapacitetsberäkningen visar att den ökande trafikmängden som parkeringshuset alstrar försämrar framkomligheten något men belastningsgraden och de uppskattade kölängderna ändå är accepterbara.

Enligt trafikutredningen beräknas trafikmängden att öka från 3 500 till 4 900 fordon per dygn på Tomtebodavägen och från 24 000 till 24 500 fordon per dygn på Solnavägen år 2015, då det antas att parkeringshusen ska vara uppförda.

Gång- och cykeltrafik

Utmed Tomtebodavägen finns gångbana antingen på en eller båda sidorna av vägen. Cykling sker i blandtrafik. Gångbanorna innebär god trafiksäkerhet för de gående som färdas längs med vägen. Idag finns ett övergångsställe vid det befintliga p-huset men ytterligare två övergångar för gående planeras.

Cykelstråket utmed Solnavägen utgör ett regionalt cykelstråk med cykelbanor på båda sidorna av vägen.

Kollektivtrafik

Tomtebodavägen trafikeras med de tre busslinjerna 73, 69 och 69 K. Linje 73 går mellan Karolinska Sjukhuset och Tekniska högskolan och passerar korsningen Solnavägen/Tomtebodavägen. De två sistnämnda linjerna sträcker sig mellan KI och Kaknäs/Blockhusudden och belastar inte korsningen Solnavägen/Tomtebodavägen då rutten går söderut från ändhållplatsen vid vändplanen utmed Tomtebodavägen.

Parkering

Akademiska Hus har tagit fram en parkeringsstrategi (rev 2012-10-08) där parkeringsbehovet inom campus har studerats. Genom att ta i beaktande typen av hyresgäster (främst forskare, lärare och studenter), det goda kollektivtrafikläget samt genom att regelbundet följa upp och kontrollera belägningsgraden gällande utnyttjandet av områdets befintliga parkeringsplatser har Akademiska Hus kommit fram till en fungerande parkeringsnorm om 5 parkeringsplatser per 1 000 m² lokalarea (LOA).

Idag uppgår Campus Solna till ca 170 000 m² LOA vilket ger ett parkeringsbehov om cirka 850 parkeringsplatser. År 2020 har Campusområdet ökat med ca 110 000 m² till totalt 280 000 m² LOA. Campusområdets parkeringsbehov blir då cirka 1 400 parkeringsplatser.

Inom planområdet kommer cirka 1 350 parkeringsplatser att inrymmas. 2018 planeras ett garageplan med 150 parkeringsplatser att öppnas. Utöver detta kommer ett mindre antal markparkeringar att finnas kvar inom campusområdet.

Luftföroreningar

Halterna av luftföroreningar längst med Solnavägen ligger idag på höga nivåer, främst på grund av höga halter partiklar, PM10. Utbyggnaden inom Karolinska Institutet längs med Solnavägen innebär både att trafikmängden ökar och att luftrummet vid Solnavägen sluts och hindrar att luftföroreningar ventileras bort.

I trafikutredningen (daterad 2012-11-12) beräknas de tillförda parkeringsplatserna generera en ökning av trafikmängden på Solnavägen med cirka 500 fordon per dygn. Den totala trafikmängden beräknas uppgå till 24 500 fordon per dygn år 2015.

I arbetet med att ta fram en detaljplan för det nya forskningscentrat Biomedicum (SBN 2011:116) längs med Solnavägen har en luftutredning (daterad december 2011) och en känslighetsanalys (daterad 2012-06-12) för Solnavägen tagits fram. I luftkvalitetsutredningen bedöms att halten av partiklar, PM10, vid fasaden till Biomedicum år 2015 uppgår till ca 44-48 µg/m³, vilket ligger strax under miljökvalitetsnormen på 50 µg/m³. Känslighetsanalysen syftar till att klarlägga hur stora marginalerna är för trafikökning, dubbdäcksanvändning med mera innan miljökvalitetsnormerna överskrids. Analysen visar att trafikmängden på Solnavägen måste uppgå till 30 000 fordon per dygn innan miljökvalitetsnormen riskerar att överskridas. I de ovan nämnda utredningarna finns olika prognoser för flöden utarbetade. Den utredning som visar på de högsta flödena har bedömt att det maximalt kan uppkomma 26 000 fordon per dygn på Solnavägen och år 2030 bedöms flödet ha sjunkit till ca 17 000 fordon per dygn.

Sammantaget konstateras att uppförandet av de båda parkeringshusen inte beräknas göra att miljökvalitetsnormen överskrids.

Trafikflödet på Tomtebodavägen bedöms öka från 3 500 fordon per dygn till 4 900 fordon per dygn. Enligt Solna stads översiktsplan (2006) ligger halterna av NO₂ mellan 24-36 µg/m³ och halterna av PM10 på 27-39 µg/m³. De båda parkeringshusen medför inte att luftrummet kring Tomtebodavägen sluts. Miljökvalitetsnormerna vid Tomtebodavägen beräknas därför inte att överskridas på grund av de nya parkeringshusen.

Förorenad mark

Inom planområdet finns inga misstankar om förorenad mark enligt den inventering som ingår i Översiktsplanen. Om föroreningar påträffas åligger det Akademiska Hus att se till att marken saneras innan byggnation påbörjas.

Radon

Planområdet utgör ett normalriskområde vad gäller radon.

Riskfrågor

Sydväst om planområdet löper järnvägen och Tomtebodas rangerbangård, som är transportled för farligt gods. Enligt länsstyrelsen i Stockholms län ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meter från farligt gods-led. I den riskutredning som tagits fram i detaljplanearbetet (WSP, 2012-11-07, rev 2013-03-22) bedöms individrisknivån vara acceptabel cirka fem meter från närmaste spår. Det korta avståndet beror på att höjdskillnaderna mellan spår och tänkt byggnad är stora och spårområdet avgränsas från parkeringshusen med en stödmur alternativt bergskärning. Vad gäller samhällsrisk bedöms den som låg i och med att få personer vistas i byggnaden vid ett och samma tillfälle.

I utredningen görs bedömningen att med stödmurens/bergsskärningens närvaro behövs inga ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas inom aktuell detaljplan. En förutsättning för bedömningen är att det är möjligt att projektera parkeringshusen så att de klarar de vibrationer/skakningar som kan uppkomma om ett tåg kolliderar med stödmuren alternativt bergsskärningen. Detta regleras med en bestämmelse (b) i plankartan.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Huvudmannaskap

Ingen allmän plats finns inom planområdet, det råder därför enskilt huvudmannaskap.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från det att planen vunnit laga kraft.

Tidplan för planarbetet

Samråd	dec 2012 - feb 2013
Granskning	maj - aug 2013
Godkännande av stadsbyggnadsnämnden	oktober 2013
Antagande av kommunfullmäktige	november 2013
Laga kraft (om den inte överklagas)	november/december 2013

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Fastigheten Haga 4:35 ägs av Akademiska Hus och Haga 6:1 samt Hagalund 4:1 ägs av Trafikverket.

Fastighetsbildning

Det område av Hagalund 4:1 som i planen är kvartersmark och där idag befintlig telemast är lokaliserad ska överföras till Haga 4:35 genom fastighetsreglering. Befintlig telemast ska omlokaliseras till plats utanför planområdet.

Servitut

Servitut 0184-04/14.A för gångväg inom Haga 4:35 till förmån för Hagalund 4:1 ska upphävas. Servitut 0184-04/14.B för väg inom Haga 4:35 till förmån för Hagalund 4:1 ska upphävas och ersättas med nytt servitut i den omfattning detta krävs i samband med att befintlig telemast flyttas och fastighetsreglering sker. Servitut 0184-04/14.C för väg inom Haga 4:35 till förmån för Hagalund 4:1 ska upphävas och ersättas med nytt servitut till förmån för Hagalund 4:1 i den omfattning detta krävs. Servitut 0184-04/14.D inom Haga 4:35 till förmån för Hagalund 4:1 ska upphävas och ersättas med nytt servitut i den omfattning detta krävs i samband med att befintlig telemast flyttas och fastighetsreglering sker. Servitut 0184-91/1.1 för väg inom Haga 4:35 till förmån för Haga 4:28 ska upphävas och ersättas med nytt servitut alternativt ny infart till förmån för fastigheten Haga 4:28.

Tekniska frågor

Dagvatten

Dagvatten från de översta parkeringsvåningarna på de nytilkomna parkeringshusen avleds via oljeavskiljare till fördröjningsmagasin där vattnet renas genom sedimentation av eventuella partikelbundna föroreningar och dagvattenmängden minskar genom avdunstning. Dagvattnet får därefter infiltreras i marken. Spillvattensystemet är enligt Solna Vatten inte dimensionerat för att ta hand om dagvattnet från det översta parkeringsplanet. Avrinningen från övriga parkeringsytor i husen är mindre och kan därför enligt överenskommelse med Solna Vatten tas om hand av existerande spillvattensystem.

Dimensionering av oljeavskiljare sker enligt Solna stads riktlinjer. Dimensionering av fördröjningsmagasin sker enligt trafikverkets föreskrifter.

Påverkan under byggtiden

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

Ekonomiska frågor

Avtal

Fastigheten Haga 4:28 har idag infartsservitut över fastigheten Haga 4:35. Detta servitut ska upphävas och ersättas med ny infart till fastigheten utan kostnad för fastigheten Haga 4:28. Fastigheten Hagalund 4:1 har ett antal servitut på fastigheten Haga 4:35. Vissa av dessa är föråldrade och ska upphävas, andra ska få ny utformning då anläggningar och vägar byggs om. Detta ska inte ekonomiskt belasta fastigheten Hagalund 4:1.

Konsekvenser av planens genomförande

Stads- och landskapsbild

Planförslaget innebär att den huvudsakliga bebyggelsen kommer att ske på delar av området där marken redan är hårdjord. Stora delar av den landskapsuppdelande vegetationen längs med både järnvägen och Tomtebodavägen kan sparas.

De tillkommande volymerna är stora och harmonierar väl med platsens skala. Parkeringshusens runda form är både rationell och rimlig i sin miljö; frånvaron av baksidor ger arkitekturen samma värde mot KI:s område som mot spårområdet. De runda husens sakliga karaktär relaterar också till järnvägens osentimentala miljö. Trapphusens tegel ansluter till områdets 1940-talskaraktär och höjderna har avvägs i relation till det kulturhistoriskt värdefulla kontrolltornet.

Från spårområdet kommer de nya byggnaderna framför allt att uppfattas i relation till det frilagda berget nedanför. Den gestaltningsmässiga relationen mellan klippan och glasbyggnaden är gynnsam. Området ger idag ett ordnat intryck och de båda parkeringshusen med en hög arkitektonisk kvalitet bedöms innebära ett positivt tillskott till miljön.

Siktlinjen västerut från forskningsanläggningen öster om Tomtebodavägen skärs av något men bedöms inte som negativt i jämförelse med nollalternativet. Husens skuggeffekter beräknas vara små.

Natur och vegetation

Värdefulla träd sparas i så stor utsträckning som möjligt. Fem av sju träd med en stamdiameter över 50 cm skyddas med en planbestämmelse. Inga kända naturvärden förutom träden förekommer inom planområdet och befintlig vegetation som bedöms ha betydelse för stadsbilden kan bevaras. Påverkan på natur- och vegetationsvärden bedöms bli liten, då hänsyn har tagits till befintliga värden genom att flertalet större träd sparas och planbestämmelser om skydd av träd införs.

Buller

Byggnaderna kommer att innebära en avgränsande barriär mot spårområdet och kan möjligtvis något reducera buller från banområdet.

Luftkvalitet

I trafikutredningen (Grontmij 2012-11-12) beräknas de tillförda parkeringsplatserna generera en ökning av trafikmängden på Solnavägen med cirka 500 fordon per dygn till 24 500 fordon per dygn år 2015 varför utsläppen kommer att öka. Sammantaget konstateras dock att uppförandet av de båda parkeringshusen inte beräknas göra att miljö kvalitetsnormen överskrids.

Vattenkvalitet

Enligt utlåtande för dagvattenhantering (Hifab 2013-03-28) bedöms omhändertagandet av dagvatten från översta parkeringsplanet via oljeavskiljare, fördröjningsmagasin och lokal infiltrering inte påverka vattenkvaliteten på recipienten Ulvsundasjön. Dagvatten från övriga parkeringsplan leds via oljeavskiljare till spillvattennätet och bedöms därför inte påverka vattenkvaliteten i Ulvsundasjön. Avledningen av dag-

vatten från parkeringshuset enligt ovan bedöms inte påverka kemisk och ekologisk status på recipienten och därmed miljökvalitetsnormerna negativt.

Dagvatten

Andelen hårdgjord mark ökar i och med planförslaget. Dagvattnet inom planområdet kommer dock att tas omhand av oljeavskiljare och fördröjningsmagasin och avledas mot trafikverkets spårområde för infiltration, varför mängden dagvatten i det allmänna nätet inte kommer att öka.

Trygghet

Den ökande genomströmningen av människor på väg till och från sina bilar bedöms öka tryggheten i området.

Trafik

Mer trafik på Tomtebodavägen kan försämra kollektivtrafikens framkomlighet. Detta gäller framförallt vid korsningen Solnavägen/Tomtebodavägen men även vid bussvändslingan på Tomtebodavägen. Det finns möjlighet att genom optimering och bättre trafikstyrning effektivisera trafiksignalerna. Exempel på det är bussprioritering för att förbättra kollektivtrafikens framkomlighet.

Medverkande

Planhandlingarna är framtagna av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med Akademiska hus och Strategia. Bebyggelseförslag och illustrationer har tagits fram av Wingårdh arkitektkontor AB genom Andreas Henriksson.

Ann-Christine Källeskog
Stadsarkitekt/Plan- och byggchef

Jonas Ellenfors
Planarkitekt