



Detaljplan för
Kv Banvakten
Uppsala kommun

LAGA KRAFT 2004-04-27



Anmärkning: Flygbilden är tagen innan kv Norra Station bebyggdes, omedelbart öster om planområdet

Handläggare: Göran Carlén, telefon: 018-7274648

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA

Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: 018 – 727 00 00

E-post: stadsbyggnadskontoret@uppsala.se

www.uppsala.se

Detaljplan för
kv Banvakten
Uppsala kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med konsekvensbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Utlåtande över synpunkter inkomna under utställningstiden
- Bilagor:
 - Bullerutredning
 - Utredning om elektromagnetiska fält
 - Riskanalys (järnvägsolycka)

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Markanvändningen ändras från hantverk, garage, handel, kontor och järnväg till huvudsakligen bostadsändamål. Planen inrymmer ca 130 lägenheter i hus med 4-6 våningsplan. Verksamhetslokaler medges i bottenvåningarna mot Börjegatan och Hällbygatan.

PLANDATA

Lägesbestämning

Planområdet begränsas i Väster av Börjegatan, i norr järnvägen, i öster kv Norra Station samt i söder Hällbygatan. Området består dels av kvarteret Banvakten, dels av intilliggande f.d. bangårdsområde.

Areal

Ca 23000 kvm

Ingående fastigheter, ägare

<u>Fastighet</u>	<u>Ägare</u>
DRAGARBRUNN 32:1	Banverket
LUTHAGEN 1:2	Uppsala Kommun
LUTHAGEN 1:48	Uppsala Kommun
LUTHAGEN 1:61	Uppsala Kommun
LUTHAGEN 4:1	Norra Garaget AB
LUTHAGEN 4:2	Uppsala Kommun

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktliga planer och program

Översiktsplanen för staden anger för kv Banvakten att området huvudsakligen bör användas för bostadsbebyggelse. För den gamla bangården anges inga områdesbundna direktiv.

Gällande detaljplaner

Två detaljplaner från 1940-talet gäller i området. Den ena avser kvarteret Banvakten och intilliggande järnvägsområde i norr, den andra avser järnvägs- och bangårdsområdet öster om nämnda kvarter. Kvarteret Banvakten får enligt gällande bestämmelser användas för industri- och hantverk eller garage. En remsa längs Börjegatan är avsatt som parkmark. Övriga delar av området är avsedda för järnvägsändamål.

Program för planområdet

Ett program för omvandling till bostadsbebyggelse var ute på samråd under våren/sommaren 2002, varefter Byggnadsnämnden beslöt att låta upprätta förslag till detaljplan.

Samråd och utställning

Ett planförslag samrådsbehandlades under vintern 2003, varefter en relativt vidlyftig omarbetning gjordes. Därefter ställdes planen ut för allmän granskning under perioden 19 september till 10 oktober 2003.

Ändringar efter utställning

Efter utställningen har planen ändrats på följande sätt:

- Bullerbestämmelsen avseende tyst sida har förtydligats så att det klart framgår att det är bullernivåer vid husfasad som avses.
- En bestämmelse om förhindrande av ljusstörning på närliggande hus har införts.
- Läget för utfart från planområdet till Hällbygatan har gjorts något mer flexibelt.
- Byggrätten vid hörnet Börjegatan/Hällbygatan har utökats i djupled mot gården.

Därutöver har smärre korrigeringar gjorts i planbeskrivningen.

Frågan om pendeltågsstation vid Salabanan

Vid programsamråd och även plansamrådet förordade några instanser att man borde avvakta med planläggning till dess ett beslut fattats om eventuell lokalisering av pendeltågsstation längs Salabanan. Man såg planområdet som ett alternativ för stationsläge eller någon tillhörande funktion. Stadsbyggnadskontoret gjorde därför en särskild redogörelse för denna fråga som bilades programsamrådsredogörelsen och dessutom tillställdes kommunstyrelsen. Bedömningen var att stationsläget bör ligga väster om Börjegatan med hänsyn till rådande bebyggelsestruktur och översiktsplanens ställningstaganden. För utförlig motivering hänvisas till programsamrådsredogörelsen.

FÖRUTSÄTT- NINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planidé

Planområdet föreslås omvandlas med huvudsakligen bostadsbebyggelse, som förläggs runt en gård så att ena sidan av husen mot järnvägen och Börjegatan fungerar som bullerskärm. Det centrala läget motiverar relativt hög exploatering. Parkeringar anläggs närmast järnvägen och öster om gården. Den östligaste delen av den f.d. bangården omvandlas till allmän park, något som det i dagsläget råder brist på i denna del av Luthagen.

Mark och vegetation

Nästan hela ytan i nuvarande kv Banvakten är hårdgjord och saknar vegetation. Parkremsan längs Börjegatan innehåller vissa gräsytor och närmast järnvägen en klunga träd, som sparas. Det f.d. bangårdsområdet har en grusad, delvis beväxt yta. Några kolonilotter finns anlagda i den del som ligger mellan nuvarande bebyggelse och järnvägen. Lotterna är förmodligen spontant anlagda – Jernhusen, som förvaltar marken, har inte hittat några avtal om upplåtelse för kolonister. Mot Hällbygatan, på gatumark, finns en rad med uppvuxna lönnar och höga oxelbuskar.



Parkremsan längs Börjegatan sparas i den omfattning som behövs för en slänt för en framtida planskildhet i korsningen med järnvägen. Tills vidare kan här planteras alléträd. Träddungen närmast järnvägen bör sparas. Trädraden mot Hällbygatan behålls och kompletteras i väster ut mot Börjegatan. Där bör väljas en trädart med mindre aggressivt rotsystem än lönn, eftersom annars intrång av rötter i en underliggande dagvattenkulvert kommer att ske. Hägg är en möjlighet. Oxelbuskagen får tas bort, åtminstone i den del som gränsar mot kvartersmark. Ett ca 3300 kvm stort område i öster sparas ut som allmän park.

Kvartersgränsen förändras. Den flyttas ut något i gatumarken mot Hällbygatan, som i nuvarande plan är överdimensionerad, en gång tänkt som ringgata för övergripande trafik. Vidare flyttas den österut, fram till gränsen för den tillkommande parken. Mot Börjegatan

skjuts gränsen också utåt, men tillåter utrymme för slänt, GC-väg och trädplantering. Gränsen norrut mot järnvägen förläggs 9 meter från närmaste spår, vilket uppfyller banverkets önskemål.



Oxelbuskage och trädrad längs det gamla bangårdsområdet. Hällbygatan från öster.



Bangårdsområdet från öster

Geoteknik

Grunden består av ett ca 20-30 meter djupt lerlager före fast botten, vilket innebär att grundläggning måste ske med pålning. En vibrationsutredning visar att stabiliserande åtgärder måste göras i samband med grundläggningen för att hålla nere vibrationerna från järnvägen.

Markföroreningar

Det är hög risk för markföroreningar i området, som inhyst bland annat bensinstation, bilverkstäder och pipeline för flygbränsle. Därför krävs markundersökningar som utreder omfattning och, om så behövs, lämpliga saneringsåtgärder.

Kulturmiljö

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Bebyggelsemiljön ingår inte i kommunalt kulturmiljöområde.

Bebyggelse och verksamheter

I kv Banvakten finns äldre verksamhetslokaler och garage i ett plan samt ett äldre 2-planshus med bostäder och verksamhetslokaler. Bangårdsområdet saknar såväl anläggningar som bebyggelse. Verksamheter som bedrivs är bensinstation, kiosk/gatukök, restaurang/musiketablissemang, motorverkstäder och byggföretag.



Bebyggelsen i nuvarande kv Banvakten sedd från öster

Befintlig bebyggelse rivs helt och hållet. Ungefär inom kv Banvakten nuvarande gränser uppförs nya bostadshus i 4-6 våningar mot Börjegatan, Hällbygatan och järnvägen, sammanbyggda kring en halvt sluten gård. Mot Hällby- och Börjegatorna tillåts högst 4 våningsplan. Den långsträckt huskroppen utefter järnvägen får i sin västra del göras 6 våningar hög, med den översta som indragen takvåning. Den östliga delen görs 4 våningar hög. Höjdskillnaderna hjälper till att bryta ned husets skala i horisontalled. Öster om bebyggelsen ordnas angöring till hela planområdet.

Byggrätterna har i plankartan utformats med vissa toleranser i förhållande till den illustrerade bebyggelsen. Avståndet från fasad vid lägenhet till järnväg ska dock överstiga en vagnslängd (25 meter) av säkerhetsskäl i händelse av järnvägsolycka.

Buller från järnvägen och Börjegatan ställer särskilda krav på lägenheternas planlösning. Minst hälften av bostadsrummen i en lägenhet skall ha fönster mot en tyst sida.

Mot järnvägen byggs ett bullerplank utefter kvartersmarken och den allmänna parken. Planket får bilda vägg för förrådsbyggnader, sophus och carports som växelvis tänks avlösa varandra utefter planket. Mellan kvartersgatan och parken förläggs ytterligare ett parkeringsområde inom kvartersmarken. Planen medger överbyggnad med tak för samtliga P-platser. På gården ges möjlighet att bygga lusthus eller liknande och att anordna skärmtak för t ex cykelparkering.

Bottenplanen i de huskroppar som vetter mot Börjegatan och Hällbygatan får användas till verksamheter som handel och kontor och annat som kan anses förenligt med bostadsmiljöer.



KV BANVAKTEN
perspektivskiss från väster / Hällbygatan
JM AB / white 030701

Vyer från väster, nuvarande bebyggelse respektive föreslagna volymer och möjlig framtida cirkulationsplats. White arkitekter

Gestaltning och teknik

Huskropparna mot Hällby- och Börjegatorna placeras tätt inpå GC-väg och bör därför uppföras med sockel för att hindra insyn i bottenvåningarna om de skall användas som bostäder. I det avhuggna hörnet mot korsningen Hällbygatan/Börjegatan skall dock finnas möjligheter att anordna entréer i markplan till eventuella verksamhetslokaler. Enkelriktade entréer mot järnvägen bör undvikas.

Bostadshusens fasader skall vara putsade eller ha putskaraktär. Bottenvåningarna skall ges en mer rustik fasadutformning än de övre planerna.

Vid takutformningen skall beaktas möjligheten att utnyttja solenergi. Ventilationen utformas så att den blir möjlig att snabbt stänga av i händelse av järnvägsolycka med farligt gods.



Volymstudie ny bebyggelse, vy från Hällbygatan i öster. White arkitekter.

Sociala förhållanden

Planområdets föreslagna bebyggelse kompletterar stadsmiljön innanför järnvägen på Börjegatans östra sida. I nuläget finns här en stark dominans av småhus (främst ägarbostäder) kompletterat med bostadsrätter i flerbostadshus närmast vägen. Planförslaget ökar andelen lägenheter i flerbostadshus. Upplåtelseformen blir bostadsrätt. Hyresrätter förväntas på sikt kunna uppföras i grannkvarteret Cementgjuteriet på andra sidan Börjegatan. Vidare kommer en del av kv Klockaren på andra sidan järnvägen att innehålla hyresrätter.

Trygghet och Säkerhet

Den kringbyggda gården ger goda förutsättningar för social kontroll och därmed trygghet. Parkeringarna ligger huvudsakligen väl synliga från bostadshusen. Parken bör förses med belysning för att den skall upplevas som trygg och säker under kvällstid.

Barn

Gården ger ett bra vistelserum för bland annat de mindre barnen. Den bör ges en säker avgränsning mot P-platser och gata.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Topografin i området ger goda förutsättningar för tillgänglighet. Ramp till husentréer kan komma att behövas till hus som av insynsskäl läggs på sockel. Särskilda parkeringsplatser för funktionshindrade kan förläggas exempelvis närmast öster om gården, varifrån tillgängligheten till alla entréer är god. Tillgänglighetsfrågorna belyses närmare i samband med bygglovsansökan och genomförande.

Offentlig service

Avståndet till närmaste förskola är omkring 200 meter. Skolor finns på 500-700 meters avstånd. Primärvård finns inom stadsdelen på ca 600 meters avstånd.

Kommersiell service

Kommersiell service finns spridd längs Börjegatan och i en mindre koncentration vid Börjegatans korsning med Ringgatan. Två dagligvarubutiker finns på ca 500 meters avstånd (Ringgatan respektive Vallongatan).

Friytor

Inom kvarteret

Gårdsutrymmet blir ca 4000 kvm yta, eller drygt 30 kvm per lägenhet. Småbarnslekplats anordnas på gården.

Park och natur

På östra delen av bangården anläggs som nämnts en ca 3300 kvm stor allmän park. Ytterligare en mindre park finns i Hällbygatans förlängning ned mot Norrlandsgatan (ca 250 meter). Tvärs över järnvägen finns den större Klockarparken, som nås med en promenad på ca 700 meter. Till det större naturområdet Stabby backar är det 600 meter.

Trafik och trafiksäkerhet

Gatunät och trafikflöden

Börjegatan är huvudgata och trafikeras i dag av ca 5000 fordon per dygn. Enligt prognoser som gjorts i samband med arbetet med översiktsplanen för staden kan trafikmängden vara fördubblad år 2020. Börjegatans korsning med järnvägen bör på sikt göras planskild, vilket kräver släntutrymme i sidoområdena. Hänsyn har tagits till detta i planförslaget. Fram emot korsningen med Hällbygatan bör finnas utrymme för utökad bredd, ca 12,5 m körbana.

I korsningen mellan Börjegatan och Hällbygatan lämnas utrymme för en framtida cirkulationsplats. En sådan är inte aktuell så länge som tunga fordon med stor vändradie behöver angöra kv Cementgjuteriet från Hällbygatan väster om Börjegatan.

Hällbygatan är lokalgata och efter korsningen med Floragatan återvändsgata. Med tillkommande bebyggelse kan Hällbygatan på sträckan från den nya angöringen till Börjegatan få en tillkommande trafikmängd motsvarande upp mot 3-4 fordonsrörelser per lägenhet och dygn, dvs ca 400 fordon per dygn. Samtidigt försvinner den trafik, ca 200 fordon, som planområdets nuvarande verksamheter genererar, främst då på partiet väster om korsningen med Floragatan. Hällbygatans bredd avses fixeras till den befintliga, 6 m körbana, på den berörda sträckan. Kapaciteten är enligt gatu- och trafikkontoret fullt tillräcklig och den ökade trafikmängden tarvar inga särskilda trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

Trafiksäkerheten vid Börjegatan söder om planområdet påverkas knappast alls, enligt gatu- och trafikkontoret. De övergripande trafikfrågorna vid Börjegatan behandlas därför inte i detta planförslag.

Gång- och cykeltrafik

På Hällbygatans norra sida anläggs en GC-bana mellan Börjegatan och infarten till kvarteret. Vidare österut anläggs gångbana fram till lämplig anslutning till GC-banan framför kv Norra Station. Cykeltrafik österut på Hällbygatan sker som förut i körbanan. Den befintliga GC-banan längs Börjegatan behålls, men flyttas in något mot kvarteret för att öka säkerheten och möjliggöra trädplantering.

Skolvägar och kollektivtrafik

Till Sverkerskolan är närmaste skolväg via lugna lokalgator fram till Ringgatan, som är högre belastad och måste korsas. För att komma till Eriks- och Tiundaskolorna måste Börjegatan korsas, lämpligen vid Hällbygatan, där ett hastighetssäkrande gupp finns redan i dagsläget. Närmaste förskola på Dalgatan nås också via lugna lokalgator. Busshållplats finns vid Börjegatan.

Parkering och angöring

Kvarteret angörs från Hällbygatan ca 80 meter öster om korsningen med Floragatan. Angöringsgatan dras upp mot Järnvägen där den i rät vinkel leds vidare åt såväl öster som väster. P-platser anordnas huvudsakligen utefter järnvägen och mellan parken och angöringsgatans lopp ned mot Hällbygatan. Antalet parkeringsplatser på kvartersmark kommer att överstiga gällande norm (0,8/lägenhet) med minst 30 platser. Därmed ges förutsättning för uthyrning av vissa platser till boende även i närområdet. Därutöver ordnas kantstensparkeringar utefter Hällbygatan mellan Börjegatan och infarten till kvarteret. Cykelparkering kan anordnas med skärmtak inne på gården och på förgårdsmarken i norr.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

VA-nätet har tillräcklig kapacitet och anslutning ordnas lämpligen vid Hällbygatan. En dagvattenledning som löper från järnvägen i rät vinkel ned mot Hällbygatan ungefär vid den föreslagna infarten ges ett reservat på plankartan.

Värmeförsörjning

Planområdet saknar idag fjärrvärmen, men förutsätts kunna anslutas till befintliga ledningar i Börje- eller Hällbygatan.

El

Elförsörjningen kräver nya elnätsanläggningar men inte någon ny transformatorstation. En högspänningsledning på 70 kV löper längs Börje- och Hällbygatorna. I och med att kvartersgränsen modifieras bör ledningen flyttas ut så att den även fortsättningsvis ligger i gatumark.

Tele

Kabelanläggningar som matar området finns i den västra delen. Flyttning blir eventuellt nödvändig.

Avfall

Soputrymmen placeras vid angoringsgatan mot järnvägen och på parkeringsområdet i öster. De ges ytor tillräckliga för utökad källsortering.

Miljöstörningar, hälsa och säkerhet

Risker vid järnvägsolycka

En särskild riskanalys finns bilagd planhandlingarna. Nedan ges en sammanfattning.

Ett säkerhetsavstånd på över 25 meter mellan lägenhetsfasad och spårmitt skall hållas. Det medger att en järnvägsvagn vid urspärning kan ställa sig på tvären. I lägenheterna blir då riskerna mycket små att skadas vid urspärning. Riskerna för påkörning vid parkeringen närmast järnvägen är större men kan accepteras.

Risker finns också med farligt gods som får transporteras på järnvägen. De tänkbara olyckstyperna är främst brand i brandfarlig vätska samt detonation av explosiva ämnen. Riskerna bedöms som så små att inga särskilda säkerhetsåtgärder krävs. Däremot rekommenderas att husen närmast järnvägen förses med utrymningsvägar som vetter åt andra hållet och med obrännbar fasad. Brandförsvaret förordar vidare att ventilationen utformas så att den snabbt kan stängas av.

Buller

Närheten till järnvägen och Börjegatan gör att bullerskydd krävs och att alla bostäder måste ges en tyst sida. Med den föreslagna bebyggelsegrupperingen och plank mot järnvägen blir ljudnivåerna från gårdssidan fullt acceptabla. Samtliga lägenheter måste därför ha minst hälften av bostadsrummen mot den tysta sidan.

Ingemansson Technology AB har gjort bullerberäkningar utifrån dels dagssituationen, dels efter förändringar som följer av projektet samt efter prognoser för framtida järnvägs- och gatutrafik.

Banverket har prognoser för transporter fram till 2010, som visar på en marginell ökning av tågrörelserna från 45 till 47 tåg per dygn. Tre av dessa är godståg, varav torvtågen är de som i dagsläget ger de höga maxbullernivåerna. Därutöver kan pendeltåg i en framtid sättas in på Salabanen respektive på en ny Enköpingsbana med anslutning väster om planområdet, uppskattningsvis ca 40-60 tågrörelser per dygn. De senare tågen är lätta och bidrar i liten grad till bullret. Om godstrafiken å andra sidan ökar mer än prognoserna så påverkas de ekvivalenta bullernivåerna tydligt uppåt. Dimensionerande för maxbullernivåerna, nu och i framtiden, är de extremt tunga torvtågen.

För Börjegatans trafik finns prognos fram till 2020, framtagna i samband med översiktsplanen för staden. Enligt denna prognos fördubblas trafikmängden från 5000 till ca 10000 fordon per dygn. Den senare fordonsmängden ligger nära kapacitetstaket för Börjegatan, varför beredskap för ytterligare bullerbelastning rimligen inte behöver hållas. Hållbygatans trafik väntas genom projektet öka till ca 600 fordon på sträckan mellan Börjegatan och den planerade infarten till kvarteret.

Bullernivåerna från järnvägen år 2010 beräknas, med en 2,5 meter hög bullerskärm placerad 9 meter från spåret, uppgå till 60-66 dB(A) ekvivalentnivå (genomsnitt över dygnet) och 83-93 dB(A) maximalnivå vid närmaste föreslagna husfasad. De lägre nivåerna avser botten våningen, de högre avser våning tre och uppåt. Införande av pendeltågstrafik kan justera ekvivalentnivån uppåt med ca 1 dB, maximalnivån påverkas inte. Riktvärdet för utomhusnivån vid fasad ligger på 60 dB(A) ekvivalentnivå. I planen föreskrivs, utifrån de prognosticerade trafikvolymerna, 30 dB(A) som den högsta ekvivalentnivån inomhus och 45 dB(A) som högsta maximalnivå nattetid. Den tysta sidan (gården) ges gränsvärdet 45 dB(A) ekvivalentnivå, med möjlighet till enstaka undantag upp till 50 dB(A), samt 70 dB(A) maximalnivå. Planföreskrifterna överensstämmer med infrastrukturpropositionens riktvärden och med översiktsplanens något strängare målsättning avseende ekvivalentnivå utomhus på den tysta sidan när den bullriga sidan har högre ekvivalentnivå än 60 dB(A).

Vägtrafikens bulleralstring år 2020 beräknas till 63 dB(A) ekvivalentnivå och 77 dB(A) maximalnivå utanför fasad mot Börjegatan. Utanför fasad mot Hällbygatan beräknas motsvarande nivåer till max 58 resp 72 dB(A). På detta avsnitt är det fortfarande buller från Börjegatan som drar upp nivåerna. Riktvärdena ligger på 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad samt 55 dB(A) ekvivalentnivå och 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats. Dessa klaras med den tysta sidan och planbestämmelserna som angivits ovan i järnvägsavsnittet. Samma inomhusvärde som för järnvägstrafik gäller för vägtrafikbullret. Trafiken på Hällbygatan bör hastighetsbegränsas till 30 km/h och en bullerskärm sättas upp mot angöringsgatan/parkeringsplatserna i öster för att säkerställa att bullernivåerna vid mest utsatta lägenheter längst i öster håller sig under 45 dB(A) ekvivalentnivå.

Balkonger räknas som uteplats och skall därför rikta sig in mot gården. Genomgående lägenheter bör dock kunna förses med två balkonger, alltså även en mot bullerstörd sida.

Det är viktigt att den tysta sidan fredas även från andra bullerkällor än trafiken. Detta måste beaktas vid detaljutformningen och val av tekniska system för ventilation mm.

Vibrationer

Järnvägstrafiken ger även upphov till vibrationer, som ibland kan förstärka upplevelsen av buller. Om bullernivåerna ligger inom de riktvärden som angetts ovan och vibrationerna ligger på högst 0,4 mm/sekund så finns ingen risk för att en sådan sammanlagd störningseffekt skall uppträda. Pågående utredningar från Norges Geotekniske Institutt och Ingemansson Technology AB (se bilaga) visar preliminärt att särskilda vibrationsdämpande åtgärder krävs för att riktvärdet 0,4 mm/s skall klaras i de nya byggnaderna. Åtgärder som främst kan komma ifråga är kalkcementstabilisering av grunden mellan järnväg och byggnadskropp eller specialpålning av själva husen. Riktvärdet 0,4 mm/s planfästs med bestämmelse.

Utredningen utgår från trafikering av det befintliga spåret. Om Salabanen längre fram i tiden byggs om för dubbelspår behöver sannolikt åtgärder göras på själva banvallen och dess undergrund för att vibrationsriktvärdena skall klaras på sträckan genom staden.

Luftföroreningar

Luftföroreningar från trafiken bedöms inte påverka planområdet i nämnvärd grad. Den mot Börjegatan slutna gården ger ett extra skydd. Industriverksamheten norr om järnvägen (fotokemisk) ger heller ingen uttalad påverkan, enligt miljökontoret.

Magnetfält

Järnvägen och dess trafik ger upphov till magnetfält. Dessa har visat sig ligga under riktvärdena. Enligt en utredning gjord av Pro-

perEl ligger medelnivån per dygn betydligt lägre än riktvärdet 0,2 μ T, även med en utökad pendeltågstrafik enligt ovan. Tillfälliga pulser vid förbipasserande tåg understiger 0,5 μ T, enligt mätningarna. Risk för tillfälliga nivåer över 0,5 μ T finns endast vid störningar i tågtrafiken som tvingar fram tågstopp följt av acceleration just vid planområdet. Då kan bildskärmar/TV-apparater påverkas. Riktvärdet 0,2 μ T medelvärde per dygn planfästs med bestämmelse.

Administrativa frågor

Genomförandetiden föreslås sättas till 10 år.

FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN 3 OCH 4 KAP

Planförslaget står inte i strid med översiktsplanen eller miljöbalkens kapitel 3-4.

BARN- KONVENTIONEN

Barnens intressen och behov med anknytning till boende, fritid och skola har alltmer uppmärksammats, inte minst i stadsbyggnadssammanhang. Behoven växlar över tiden i takt med barnens ålder och utveckling. Planläggningen syftar till att ge förutsättningar för att allsidigt tillgodose behoven men huvudsakligen formuleras förutsättningarna i detalj först vid genomförandet av planen.

INVERKAN PÅ MILJÖN

Ett genomförande av planen bedöms inte medföra sådan betydande påverkan på miljön att en mer omfattande miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas. De väsentligaste miljökonsekvenserna redovisas nedan

Mark och vegetation

Planförslaget innebär att begröningen ökar inom planområdet. Nya träd och buskar planteras, tidigare hårdgjorda respektive grusade ytor ges istället vegetation. Samtidigt hårdgörs en del ny yta för hus och angöring/parkering. De höga oxelbuskagen försvinner helt eller delvis.

Solinstrålning

De höga husen kommer att minska solinstrålningen kvällstid för några befintliga tomter söder om Hällbygatan, se skuggstudier sid 16.

Hälsa

Buller

Den nya bebyggelsen fungerar som bullerskärm mot järnvägen. Dessutom tillkommer ett bullerplank. För den befintliga bebyggelsen söder om Hällbygatan innebär det en sänkning av den ekvivalenta bullernivån, även med en ökande tågtrafik inkluderande eventuell pendeltågstrafik. De idag mest utsatta husen är Hällbygatan 14 och 16 med ekvivalent bullernivå på 59 dB(A) och maxnivå 85 dB(A). Här minskar nivåerna till 51 resp 76 dB(A).

Den tillkommande biltrafiken på Hällbygatan kan ge högst 5 dB(A) ökade ekvivalenta bullernivåer för de bostäder som påverkas mest, de som ligger en bit in från Börjegatan och närmast den nya angöringsvägen (Hällbygatan 20). Nivån beräknas där till 50 dB(A), att jämföra med riktvärdet 55. Maxbullernivåerna påverkas inte. Närmare Börjegatan avtar påverkan eftersom det även i dagsläget angör trafik till verksamheterna i kv Banvakten och bullret från Börjegatan är det som kommer att dominera. Öster om angöringsvägen avtar också projektets påverkan.

För detaljer se bilagda bullerutredningar.

Ljus

Ungefär mitt emot den föreslagna utfarten till planområdet ligger ett parhus utan sockel med köksfönstren mot gatan. Här finns eventuellt en bländningsrisk som måste hanteras under genomförandet. Det kan göras genom att modifiera utfartens läge eller vinkling i horisontal- och höjddled.

Stadsbild

Med den föreslagna utformningen på bebyggelsen kompletteras den gamla stadsranden innanför järnvägen. De högsta hushöjderna håller sig på samma nivå som punkthusens innanför den gamla enköplingsbanan längre västerut. Bebyggelsegruppens slutenhet mot Börjegatan och skalan anknyter till kv Stabby Gärde i sydväst. I förhållande till närmaste grannhus söder om Hällbygatan innebär den nya bebyggelsen ett skift uppåt i höjd. Villaområdet i söder får en tydlig avslutning vid Hällbygatan. Hällbygatans gröna karaktär förstärks.

Sociala konsekvenser

De verksamheter som nu finns på plats måste söka nya lokaler. Med den tillkommande bebyggelsen förstärks karaktären av offentlig plats närmast gatukorsningen, vilket bör kunna medföra ett etableringsintresse för besöksfunktioner här. Serviceunderlaget i närområdet ökar vilket i sig stärker möjligheterna för Börjegatans funktion som servicestråk.

Den nya parken blir ett värdefullt tillskott för rekreation. Det gamla bangårdsområdet har visserligen fungerat informellt som rekreationsområde sedan bangårdsverksamheten upphört, men utan att det iordningställts eller skötts som ett sådant. Nu krymper ytan, men ges en bättre och tryggare utformning, vilket borgar för att fler personer nyttjar platsen.

**MEDVERKANDE I
PROJEKTET**

Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadskontoret i samråd med JM AB och White arkitekter.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i november 2003

Margaretha Nilsson
Planchef

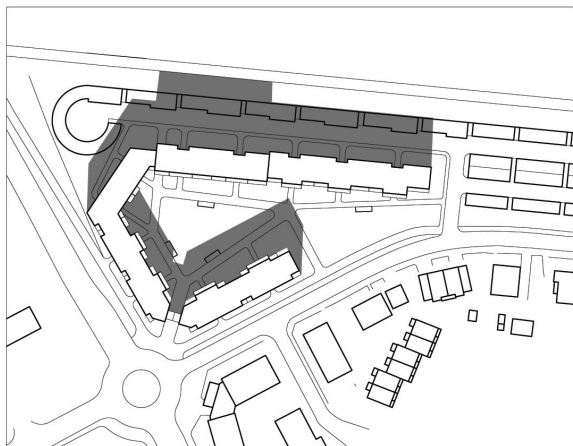
Göran Carlén
Planerare

Godkänd av byggnadsnämnden för

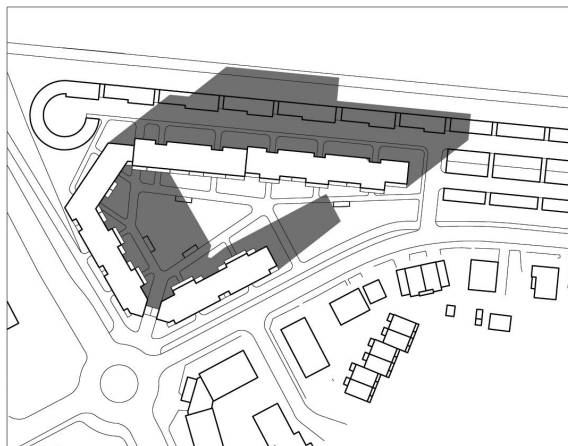
- *samråd* 2003-01-09
- *utställning* 2003-07-17
- *antagande* 2003-11-20

Antagen av kommunfullmäktige
Laga kraft

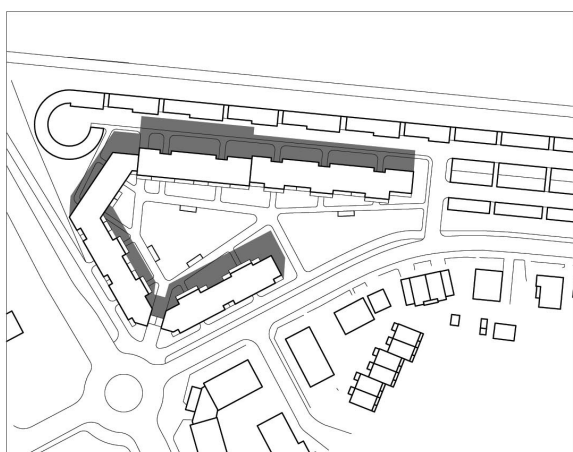
2004-03-29/30
2004-04-27



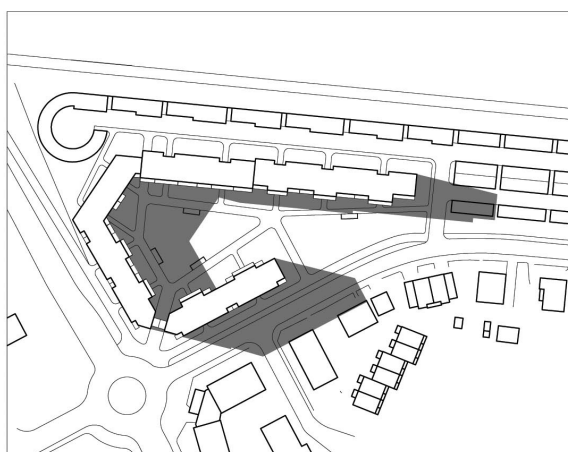
20 mars kl 12 / 20 sept kl 13



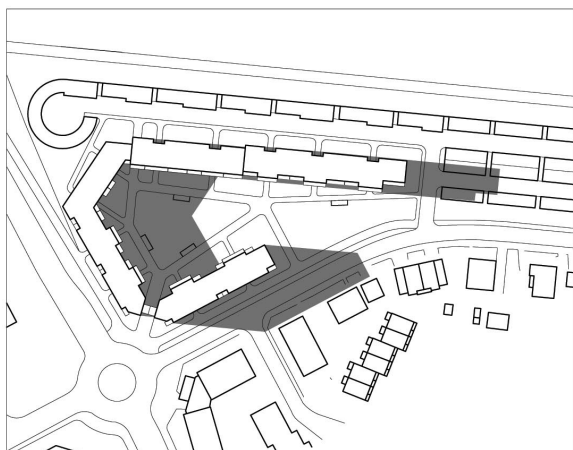
20 mars kl 15 / 20 sept kl 16



20 juni kl 13



20 juni kl 19

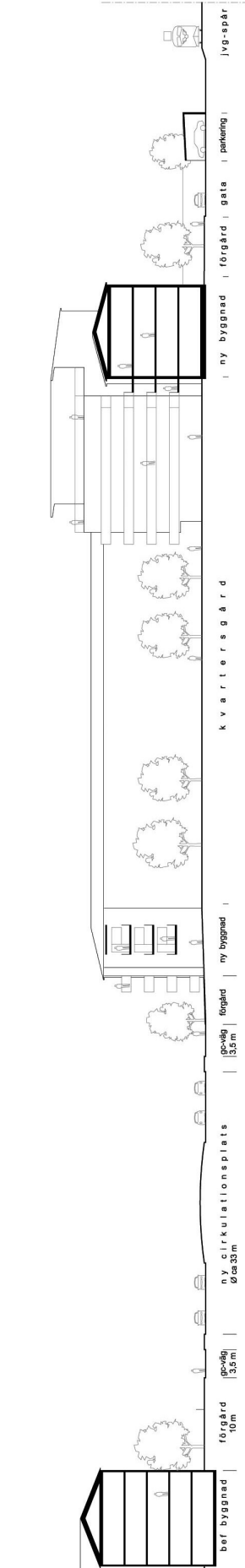
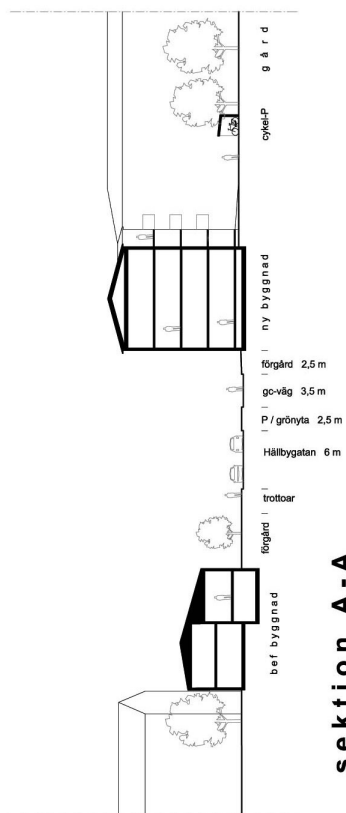


8 maj / 8 aug kl 1830



5 apr / 5 sept kl 1800

KV BANVAKTEN
 UNGEFÄRLIG SKUGGNING
 JM AB / white 2003-07-01

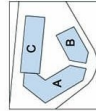


UTREDNINGSSKISS
KV **BANVAKTEN** SEKTIONER 1:500
JM AB / white arkitekter 2003-07-01



UTREDNINGSSKISS 2003-08-07
KV BANVAKTEN SITPLAN 1:1000

	LGH		R.O.K		4-5		BTA
	1-2	3	1-2	3	4-5		
tot	38	14	8	16	3 640		
A	23	7	4	12	2 330		
B	66	24	25	17	6 050		
C	127	45	37	45	12 020		
%		35	29	35			



X=113700

Detaljplan för
Kv Banvakten
Uppsala kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Planen förväntas kunna antas i slutet av 2003 eller början av 2004.

Genomförandetid

Genomförandetiden föreslås sättas till 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Ansvaret för olika delar av genomförandet regleras genom separata avtal.

Huvudmannaskap

Kommunen skall vara huvudman för allmänna platser inom planområdet.

Avtal

Följande avtal skall vara upprättade innan planen antas av fullmäktige:

1. Mellan kommunen och exploatören skall upprättas exploateringsavtal där bland annat fördelningen av exploateringskostnader på allmän plats inom planområdet regleras. Därvid skall också regleras kostnadsfördelningen för förlängningen av gångbanan längs Hällbygatan utanför planområdet, som nämns i planbeskrivningen. Avtalet skall vidare inkludera skydd under byggtiden för befintlig trädrad längs Hällbygatan. Slutligen skall regleras att minst 30 parkeringsplatser utöver norm (0,8pppl/gh) anordnas på kvartersmark.
2. Mellan kommunen och aktuell markägare skall avtal träffas om överlåtelse av marken avsedd för park.

FASTIGHETSRÄTT

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Planen förutsätter markförvärv av exploatören samt fastighetsbildningsåtgärder för att åstadkomma en för ändamålet lämplig fastighetsindelning. I samband med fastighetsbildningen bör regleras tillträdesvillkor för underhåll av bullerskärm från järnvägssidan.

Kvartersmarken kan komma att delas in i flera fastigheter vilket förutsätter en anläggningssamfällighet för friytor, angöringsväg och parkering. Marken för den föreslagna parken ska överföras i kommunal ägo.

UTREDNINGAR

Tekniska utredningar

Grundundersökning och undersökning av förekomst av markradon skall utföras som underlag för byggnadsprojektering. Vidare skall utredas hur vibrationerna från järnvägen ska dämpas så att riktvärdena klaras och utan att det innebär försämringar för omgivningen.

Uppföljning skall ske av buller, vibrationer och magnetfält efter projektets genomförande.

Markföroreningar

Omfattningen av eventuella markföroreningar skall klarläggas och rapporteras till miljökontoret samt behandlas på ett sätt som godkänts av miljökontoret, enligt Miljöbalken 10 kap 9§.

Ledningar

Om befintliga ledningar behöver flyttas skall detta bekostas av exploatören.

DOKUMENTATION OCH KONTROLL

Tillfälle till dokumentation av befintliga byggnader i kv banvakten skall ges för Upplandsmuseet före rivning.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Planförslaget har upprättats i samråd med White arkitekter och JM AB.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i november 2003

Margaretha Nilsson
Planchef

Göran Carlén
Planerare

Godkänd av byggnadsnämnden för

- *samråd* 2003-01-09
- *utställning* 2003-07-17
- *antagande* 2003-11-20

Antagen av kommunfullmäktige
Laga kraft

2004-03-29/30
2004-04-27