

Handläggare
Anneli Sundin
018-727 46 42

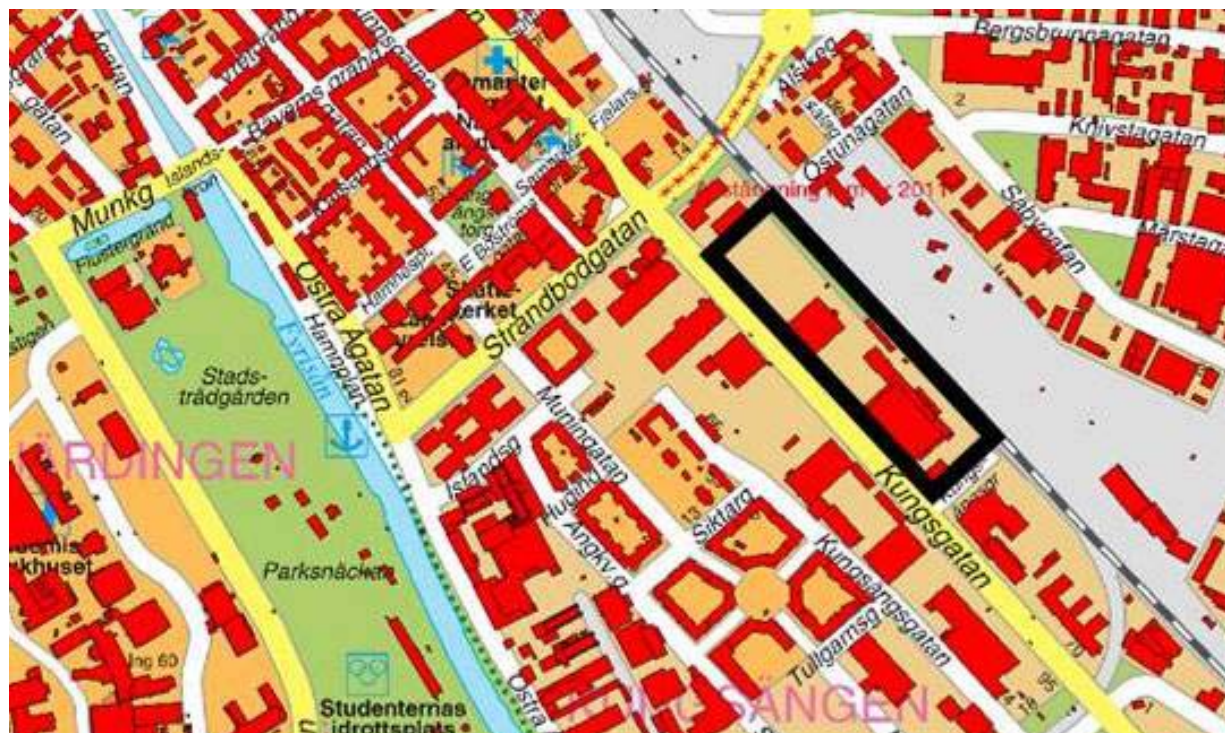
Diarienummer
PLA 2012-020171

Planbeskrivning

Detaljplan för kv Vävstolen, del av

Normalt planförfarande

LAGA KRAFT 2014-11-24



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	3
Antagandehandlingar	3
Övriga handlingar	3
Läshänvisningar	3
Medverkande	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
MILJÖBALKEN (MB).....	4
Miljöbalken 3 och 4 kap	4
Miljöbalken 5 kap	4
Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap.....	4
Miljöbalkens kap 7	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Översiktsplan	5
Program för Kungsängen	5
Detaljplaner inom planområdet	6
STADSBYGGNADSVISION	7
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	7
Plandata.....	7
Allmän områdesbeskrivning	8
Kulturarv	9
Naturmiljö.....	9
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	10
Parker, stadsträd och övriga allmänna grönytor	16
Trafik och tillgänglighet.....	18
Tillgänglighet för funktionshindrade.....	25
Offentlig och kommersiell service.....	25
Risk och säkerhet	26
Hälsa och säkerhet.....	28
Teknisk försörjning	35
PLANENS GENOMFÖRANDE	37
Organisatoriska åtgärder	37
Ekonomiska åtgärder.....	37
Tekniska åtgärder	38
Fastighetsrättsliga åtgärder	39
PLANENS KONSEKVENSER	41
Nollalternativ	41
Miljöaspekter	41
Sociala aspekter	42
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN	43
Översiktsplan	43
Miljöbalken.....	43

HANDLINGAR

Antagandehandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer
- Utlåtande

Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 – behovsbedömning
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning
- Riskanalys. Riskhänsyn vid fysisk planering, Fördjupad analys 2014-02-18
- Bullerutredning trafikbuller 2014
- Buller- och vibrationsutredning 2012
- Luftutredning: Spridningsberäkningar för halter av partiklar längs delar av Kungsgatan
- Luftutredning: Spridningsberäkningar för halter av kvävedioxid längs delar av Kungsgatan

Läshänvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som t ex ska vara allmän plats, kvartermark, hur bebyggelsen ska regleras m.m. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av kontoret för samhällsutveckling i samarbete med andra kommunala förvaltningar och byggherren.

Situationsplan och illustrationer har gjorts av BSK Arkitekter.

Riskanalysen har utarbetats av Briab

Spridningsberäkningar för luft har tagits fram av Luftvårdsförbundet

Trafikbullerutredning har gjorts av Acoustic Consulting and Design

Buller- och vibrationsutredning togs fram 2012

Övriga utredningar har tagits fram av konsulter, se respektive rubrik.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planläggningen är att möjliggöra innerstadsbebyggelse med blandat innehåll, huvudsakligen bostäder med kontor och handel i bottenvåningen. Området gränsar till Kungsgatan och ska ges en utformning som betonar innerstadskaraktären och som tar hänsyn till buller och luftföroreningar. Byggnaderna får vara högst 8 våningar. Planen beräknas rymma ca 95 000 kvm ljus bruttoarea (BTA), varav cirka 80 000 kvm BTA får användas till bostäder. Hela planområdet får användas för centrumverksamheter såsom handel och kontor. Området ska utformas så att en god ljudmiljö kan uppnås för boende, trots höga bullernivåer från järnvägen och från Kungsgatan. Närheten till bangården medför även krav på anpassning till eventuella olycksrisker kopplade till den. Initiativtagare till planläggningen är fastighetsägaren Moutarde Factory AB.

MILJÖBALKEN (MB)

Miljöbalken 3 och 4 kap

Detaljplaneområdet omfattas inte av riksintressen enligt MB kapitel 3 och 4. Det gränsar dock till järnvägen, som är av riksintresse för kommunikationer. Planförslaget är, med avståndet 40 meter mellan huvudbyggnader och närmaste genomgående spår, utformat så att riksintresset inte ska påverkas. Planförslaget utgår även från att en eventuell framtida utökning av antalet spår mellan Uppsala och Stockholm inte sker inom planområdet eftersom det ändå skulle vara mycket svårt att fortsätta en sådan sträckning söderut. Det finns även gott om utrymme öster om de genomgående spåren. De delar av planområdet som ligger på Trafikverkets mark planläggs för att bland annat kunna användas till tågområde. Spåren hålls även tillgängliga genom att den norra Tvärgatan förlängs ända fram till spårområdet.

Miljöbalken 5 kap

Detaljplaneområdet ligger inte i ett område där miljökvalitetsnormer enligt MB kap 5 överskrids.

Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap

Miljöbalken 6:1-6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (EU-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4, görs för att ta ställning till om ett genomförande av en detaljplan kan antas leda till en betydande miljöpåverkan eller inte.

Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning, daterad 2012-09-06 har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att ett genomförande av planförslaget:

- Inte påverkar stadens höga kulturmiljövärden.
- Inte medverkar till att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids.
- Inte motverkar nationella, regionala eller lokala miljömål.
- Innebär att bebyggelsen kan utformas så att Boverkets avstegsfall från bullerriktvärdena klaras.

Plan- och byggnadsnämnden tog beslut om att planen inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan i samband med godkännande av program.

Motiverat ställningstagande

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att ett genomförande av detaljplan för kv Vävstolen inte medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 inte krävs.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och framför i sitt samrådsyttrande, daterat 2012-10-08, att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Miljöbalkens kap 7

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde och omfattas av skyddsföreskrifter. För markarbeten krävs en ansökan till länsstyrelsen.

Inom planområdet finns en lönnallé som kan beröras av det allmänna biotopskyddet enligt MB 7 kap 11§.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Området pekas ut i översiktsplanen som innerstad. Stadsdelen genomgår en långsam omvandling, från industri till stadsbebyggelse med verksamheter och bostäder. Enligt översiktsplanen ska en ny bilbro byggas över Fyriskan i Kungsängsesplanadens förlängning.

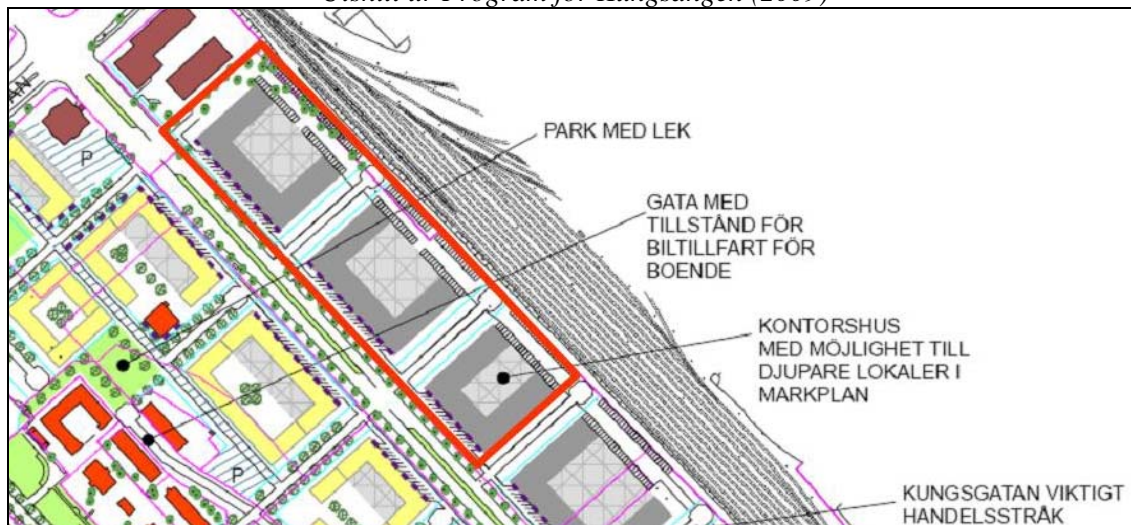
I översiktsplanen föreslås en satsning på nya stomlinjer för kollektivtrafiken och utveckling av stadsstråk längs dessa stråk. Stomlinjer föreslås på Kungsgatan och – om en ny bro byggs – Kungsängsesplanaden

Program för Kungsängen

För området gäller program för Kungsängen, godkänt av kommunstyrelsen 2009-09-09.

I programmet illustreras det aktuella området med kvartersstad för kontor och handel men inte bostäder. Ett nät av lokalgator skapar en kvartersstruktur i hela Kungsängen och knyter området till den centrala staden. Programmets intentioner sydväst om Kungsgatan är slutna bullerskyddade kvarter där byggnadshöjden endast i undantagsfall får överstiga 19 meter och totalhöjden 23 meter (sex vån + indragen takvåning) beroende på hur stadsbild och ljusförhållanden påverkas. På Kungsgatans nordöstra sida föreslås att kontors- och handelshusen byggs med samma byggnadshöjd som på den sydvästra sidan.

Utsnitt ur Program för Kungsängen (2009)



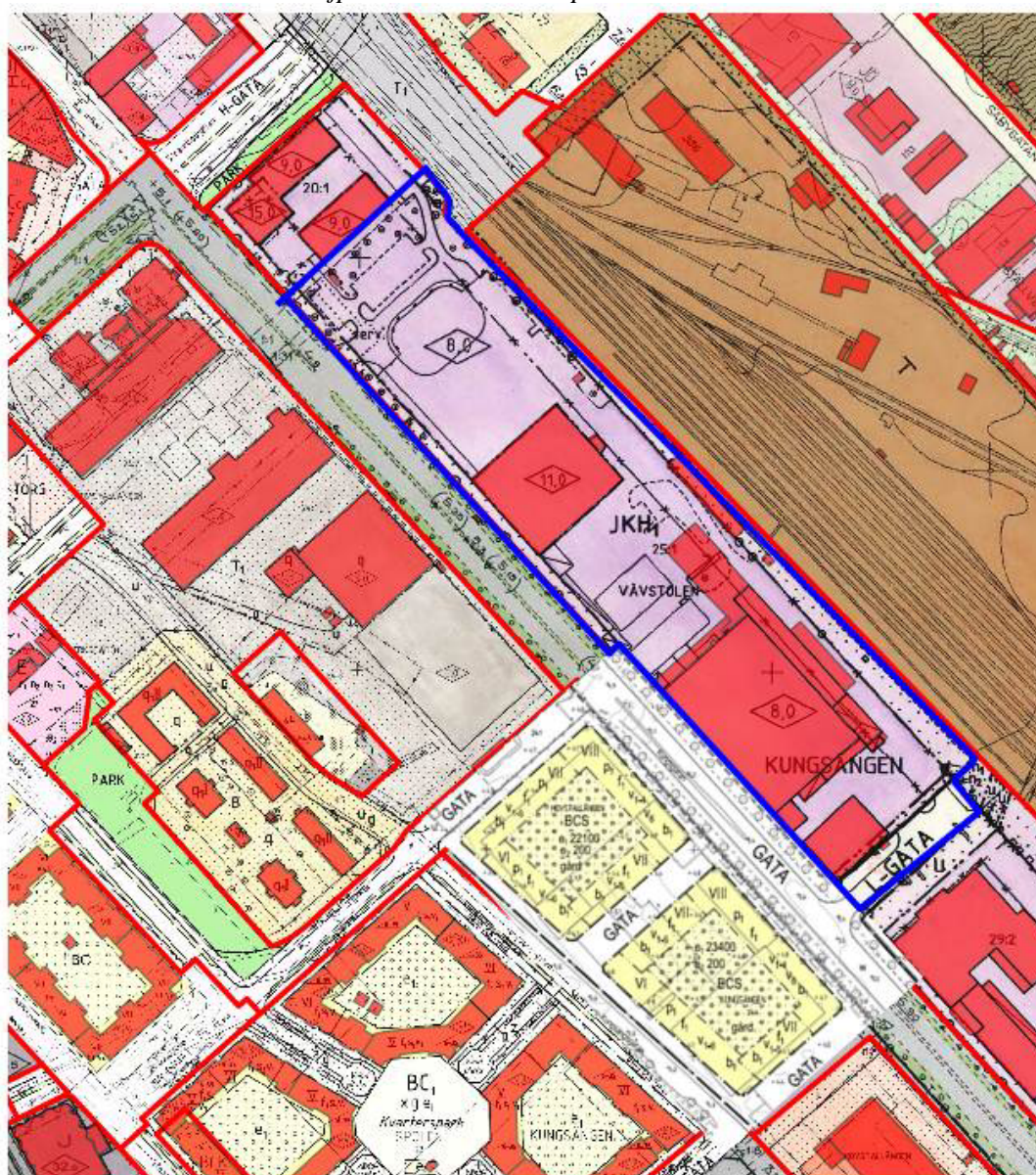
Detaljplaner inom planområdet

Inom huvuddelen av planområdet gäller Dp 56V, Detaljplan för Kungsängens industriområde, kv Bageriet m.fl. Planen vann laga kraft 1989-05-10. Enligt den gällande planen får användningen vara industriändamål, kontor och handel med skrymmande varor, dock ej livsmedel. Byggrätten är mycket flexibel och täcker i stort sett hela fastigheten. De högsta tillåtna byggnadshöjderna är 8,0 respektive 11,0 meter.

En del av fastigheten Dragarbrunn 32:1 ingår i två planområden:

- Detaljplan 42 AB, Uppsala central och Östra stationsområdet. Den berörda fastigheten är planlagd för tågtrafik.
- Stadsplan för Sätuna gårde och Sofielund (1938). Den berörda fastigheten är planlagd för tågtrafik.

Utsnitt ur detaljplanemosaikens med planområdet blåmarkerat:



STADSBYGGNADSVISION

Området är en utvidgning av stadskärnan med en blandning av bostäder och centrumverksamheter såsom kontor, handel och samlingslokaler. Husen har en tilltalande och varierande utformning.

OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Plandata

Geografiskt läge och markägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheten Kungsängen 25:1 (den f.d. ”Slottsfabriken”) som ägs av Moutarde Factory AB i Stockholm.

Dessutom ingår ca 1 300 kvm av fastigheten Dragarbrunn 32:1 som ägs av Trafikverket. På marken finns ett industrispår som leder till den f.d. industribyggnaden och som inte längre nyttjas.

I det nordöstra hörnet ingår fastigheten Kungsängen 1:2 2 som är cirka 110 kvm och ägs av Uppsala kommun.

I det sydöstra hörnet–mellan Kungsängsgränd och järnvägen–ingår ca 330 kvm av fastigheten Kungsängen 29:2

Areal

Planområdet är cirka 3½ hektar stort.



Tidplan

Byggstart för projektet beräknas bli 2015. Planområdet kommer att bebyggas i etapper med start i norr.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

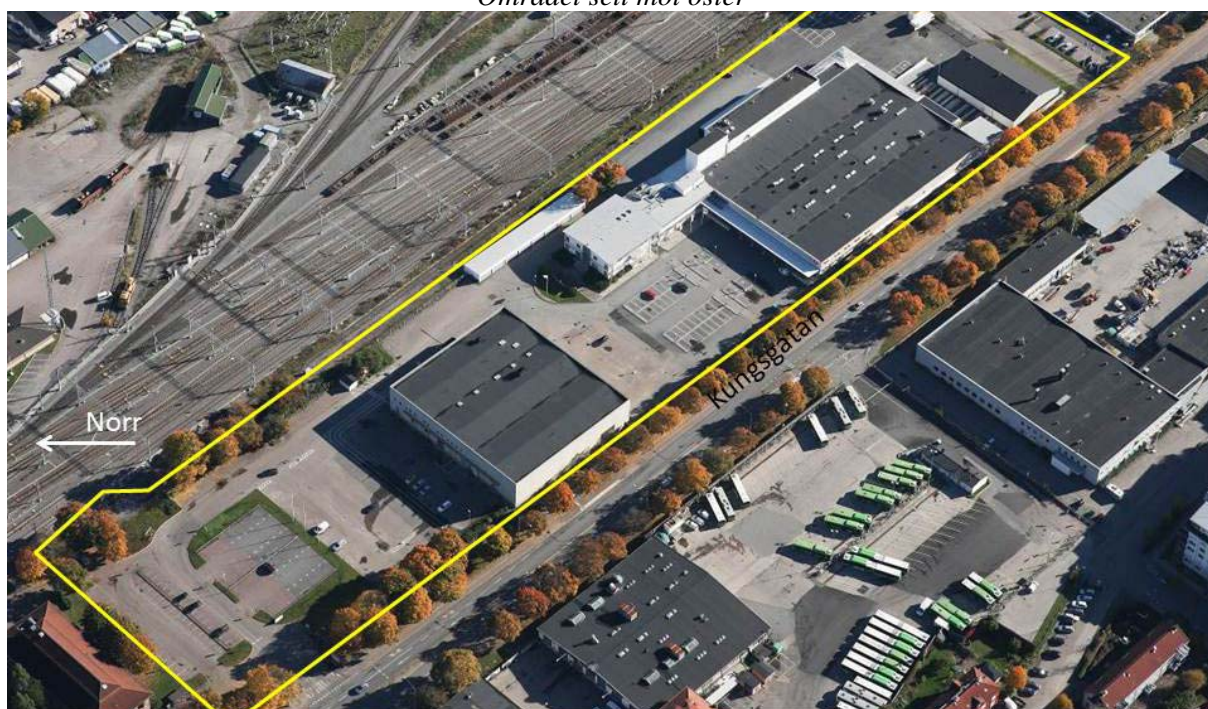
Allmän områdesbeskrivning

Planområdet avgränsas i nordost av järnvägen (Ostkustbanan) med tillhörande rangerbangård, i sydost av Kungsgatan och i söder av Kungsängsgränd med en bilförsäljningsfirma (Sven Wixner) strax söder därom. Norr om planområdet finns en mindre kontorsfastighet som har sin infart över planområdet. Tvärs över Kungsgatan ligger stadsbussarnas uppställningsplats och garage.

De befintliga lokalerna på Kungsängen 25:1 består till största delen av gamla fabrikslokaler och kontor som användes av Unilever för senapstillverkning. Lokalerna är idag uthyrda och används bland annat av Uppsala kommun, Posten, WSP m.fl.

Dragarbrunn 32:1 innehåller ett stickspår som inte längre används och som går till en av de f.d. fabriksbyggnaderna inom Kungsängen 25:1.

Området sett mot öster



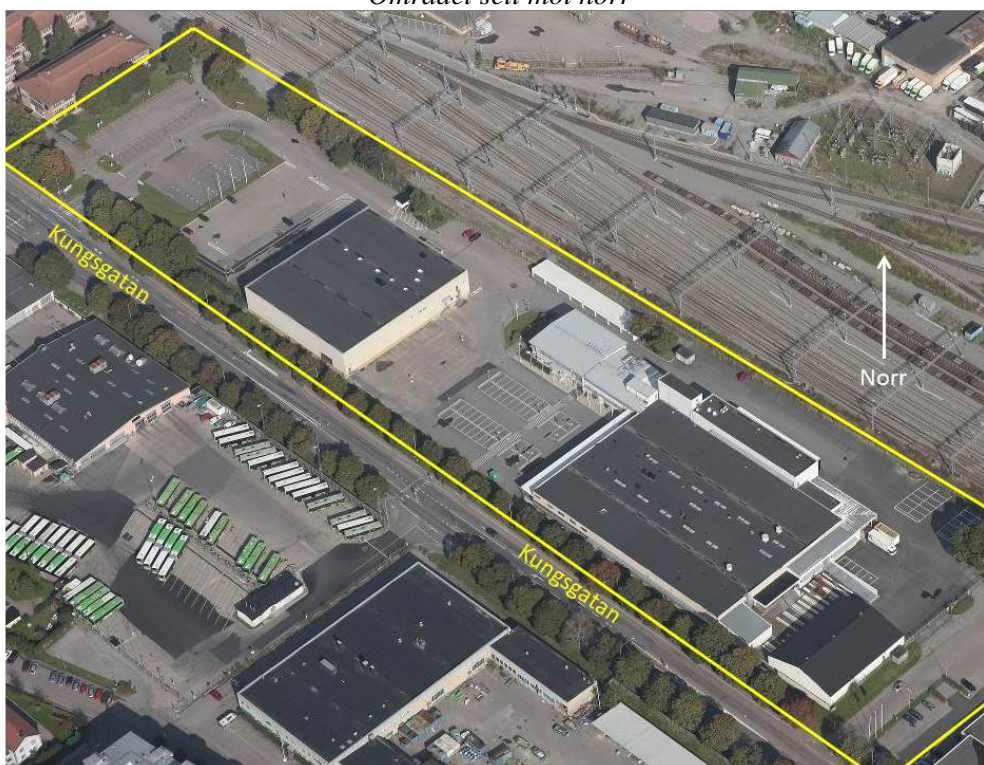
Kulturarv

Området innehåller inte någon bebyggelse med stort värde för kulturarvet, men industribebyggelse bör dokumenteras innan rivning.

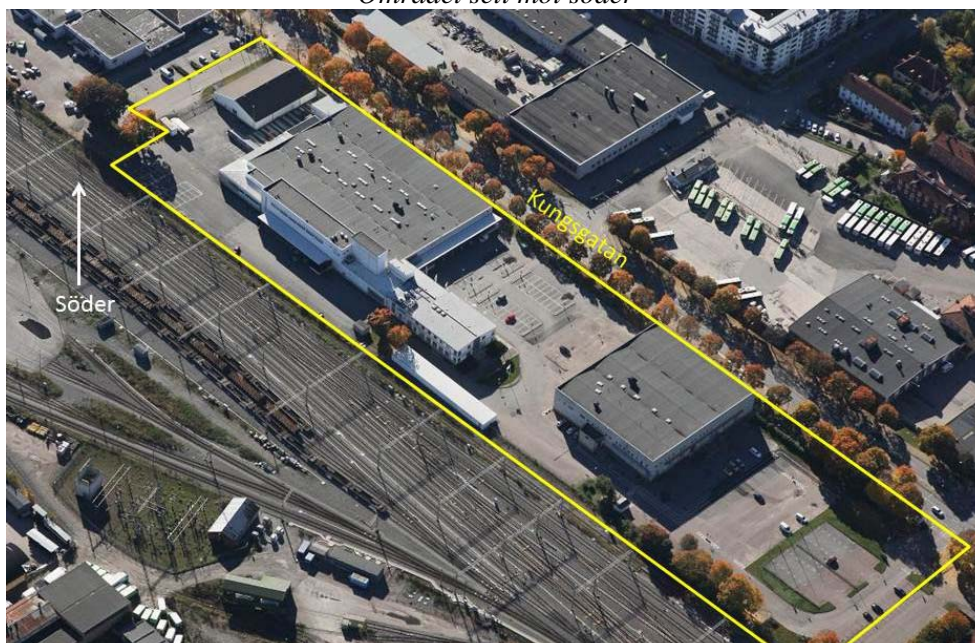
Naturmiljö

Området innehåller ingen naturmiljö.

Området sett mot norr



Området sett mot söder



Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

Bebyggelsen kommer att bli en del av inramningen för trafikanter på infarten (Kungsgatan) och för resenärer med järnväg söderifrån och mot centrala Uppsala. I dagens öppna gaturum, med industri- och affärslokaler i 1–2 våningar, är det huvudsakligen lönnallén som skapar rumslighet. Med planförslaget kommer bostadshusen att bli väl synliga ovanför träden och utgöra gatans väggar. Byggnaderna får vara åtta våningar höga. De nya husen får verksamhetslokaler i bottenvåningen som ska ha entré direkt från gatan.

Bebyggelse tillåts 40 meter från järnvägen (stickspåret och industrispåret inte inräknat).

Användning

BCP Planområdet får användas till bostadsändamål, centrumverksamhet och parkering.
Samtliga bottenvåningar mot Kungsgatan ska dock användas till centrumverksamhet.

Bostadsändamål

Bostadsändamål tillåts under förutsättning att hälften av bostadsrummen samt uteplatsen kan ordnas mot en luddämpad sida. Bostadsändamål strider mot program för Kungsängen 2009.

Motivet till bostadsändamål är att närheten till Resecentrum gör området intressant för såväl bostäder som arbetsplatser och att riskutredningarna visar hur bostäder kan kombineras med närheten till järnvägen och bangården. Med en sluten kvartersform möjliggörs en luddämpad sida som kompenserar för trafikbullernivåerna från järnvägen och Kungsgatan. Dessutom ligger området centralt med god tillgång till stadskärnans utbud av arbetsplatser, service och aktiviteter samt närheten till Resecentrum.

Centrumverksamhet

Med centrumverksamhet avses all möjlig verksamhet som förekommer i innerstaden; handel, kontor, samlingslokaler, kultur och fritid, hotell m.m., men inte förskola och skola eftersom läget inte är lämpligt för den verksamheten. Bottenvåningen i husen längs Kungsgatan ska användas för centrumverksamhet. Centrumverksamhet gör det möjligt att etablera ett brett spektrum av servicefunktioner och besöksintensiva verksamheter. Exempel på sådana verksamheter är handel, restaurang, samlingslokal, utställningslokal, vård, hotell, kontor och småskaligt hantverk med inslag av försäljning. Gården kan vara underbyggd med sammanhängande lokalytor i markplanet. På så sätt kan mer funktionella butiksytor skapas.

Från plan 2 och uppåt får det vara bostäder och/eller centrumverksamheter.

Skola eller förskola är inte lämpligt p.g.a. att planområdet är omgivet av barriärer i form av huvudgator och Ostkustbanan samt svårigheten att ordna tillräckligt stora och ljusa skol-/förskolegårdar

Motivet för krav på verksamheter i bottenvåningarna är att området ligger centralt och i framtiden kommer att inlemmas i innerstaden. Det är av största vikt att bottenvåningarna utformas med verksamheter och service så att stadskärnans utvidgning långsiktigt underlättas.

Parkering

Motivet till parkeringsändamål är att det ska vara möjligt att bilda separata parkeringsfastigheter för parkeringsändamål. Parkering ska huvudsakligen ske i garage under mark eller i parkeringshus. Se även rubriken "Trafik/parkering för bil och cykel".

Illustrationsplan med det södra kvarteret uppdelat.

Illustration BSK Arkitekter



Utnyttjandegrad

e₁ 0000 Största byggnadsarea i kvadratmeter för våningarna 2–8. I övrigt får en våning uppföras med en gård ovanpå. Balkonger och terrasser som är vända mot gården ska inte räknas in i byggnadsarean.

Hela kvarteren för BCP får bebyggas i en våning medan bostads- och centrumverksamheter bebyggas i åtta våningar. Hela ytan som markeras som byggbar på plankartan är inte möjlig att bebygga inom ramen för bestämmelserna om största tillåtna byggnadsarea.

Motivet till bestämmelsen är att den byggbara ytan för åttavåningshusen är att en minsta gårdsstorlek kan garanteras. Byggrätten är utformad med marginal för att inte försvåra projekteringen.

Syften med att reglerar byggnadsarea i stället för bruttoarea är att förenkla bygglovprövningen och reglera byggnadens yttre volymer. Det innebär dock att även balkonger och terrasser 0–3 m ovan mark normalt räknas i byggnadsarean vilket i sin tur medför att boende på bottenvåningen inte får någon *privat* uteplats. För att ändå möjliggöra sådana undantas de från beräkningen av byggnadsarea.

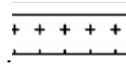
e₂ 0000 Största byggnadsarea i kvadratmeter för ramper, garage m.m.
Motivet är att undvika en 300 meter lång mu längs järnvägen.

Begränsningar av markens bebyggande



Byggnad får ej uppföras. Bestämmelsen gäller för parkeringsfastigheter längs järnvägen.

Motivet är att området ägs av Trafikverket och behöver hållas fritt från bebyggelse.



Marken får med undantag för uthus, garage, plank och garageramper inte förses med byggnader. Marken får byggas under med körbart bjälklag.

Motivet är att begränsa byggrätten närmast järnvägen så att endast enkla konstruktioner kan uppföras, i detta fall garage eller tak över eventuella garageramper (illustrerade med texten *ramp* på plankartan).

Markens anordnande

Gård *Se rubriken "Bostadsgårdar"*

Placering, utformning och utseende

Placering

p₁ Byggnaderna ska i huvudsak placeras utefter byggrättsgränsen mot gatan. För att skapa variation kan fasaden kraga ut och bukta in längs byggrättsgränsen.

Motivet är att byggnaderna ska samspela med gatan och bidra till en tät innerstadsmiljö. Eftersom det även är viktigt med en artikulerad fasad (se v₄) så behöver inte hela byggnaden placeras efter byggrättslinjen. Det är viktigt att både Kungsgatan och järnvägssidan får en värdig entré och därför ska byggnaderna placeras så att de samverkar med gaturummet och med utsikten från tågen på järnvägen. Avsikten med bestämmelsen är även att förhindra solitära byggnader som inte har fasad i gatuliv med Kungsgatan.

p₂ 0000 Byggnaderna inte får bilda en lång sammanhängande mur mot järnvägen.
Motivet är att undvika en 300 meter lång mur av garage och andra uthus längs järnvägen.

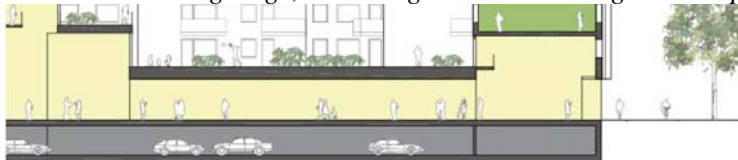
Utformning

Våningshöjd

I, VIII

Högsta antal våningar är åtta. Bostadsvåning får vara 3 meter hög.
Mellan åttavåningshusen får byggnaden vara en våning hög med en gård ovanpå, se nedan. Det kan även bli parkering i markplan under gården.

Sektion med källargarage, en våning ovan mark och gård ovanpå.



Motiven till våningshöjden är två:

1) Så högt som åtta våningar för att kvarteret ligger i ett stort stadsrum med den breda Kungsgatan på ena sidan och rangerbangården på den andra. De höga husen skuggar andra byggnader i väldigt liten omfattning.

2) Inte högre än åtta våningar för att planområdet ligger i siktlinjen mellan domkyrkan och den södra infarten från E4 vid Gnista samt att det utgör en viktig del av Uppsalas entré med tåget söderifrån.

Motivet till höjden för bostadsvåningar är att motverka entrésoler som kan ge fasader motsvarande 12 bostadsvåningar inom ramen för byggnadshöjden mot järnvägen. Möjligheten att variera utformningen på kontorshus är betydligt större eftersom det inte finns samma regelverk till skydd mot buller.

Volymstudie som visar 8 våningar med bostäder mot Kungsgatan. Obs: Bilden visar inte hur fasaderna ska utformas. Illustration: BSK arkitekter



Nockhöjd



Nockhöjd är den högsta delen på byggnadens takkonstruktion. Enstaka byggnadsdelar får vara högre än nockhöjd. Mot Kungsgatan är nockhöjden 28,5 meter och mot järnvägen 32,5 meter.

Husen som är vända mot järnvägen tillåts bli högre än de mot Kungsgatan eftersom kontorsvåningar är högre än bostadsvåningar och eventuella kontorshus bör placeras på den sidan. Det är inte heller lämpligt med högre hus längs Kungsgatan på grund av skuggning och risken för att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids. Våningshöjden kompletteras med bestämmelser om en högsta nockhöjd i meter över nollplanet för att tydliggöra att det inte ska tillkomma stora anläggningar på taket utöver högsta tillåtna våningsantal. Enstaka byggnadsdelar eller mindre tekniska anläggningar får dock vara högre.

Motivet till bestämmelsen är att begränsa takhöjden ovanför högst tillåtna antal våningar. Det kan dock finnas behov av att låta hisstoppar, ventilation och andra tekniska installationer överskrida nockhöjden

Utformning

V₁ Byggnaderna ska placeras och utformas för att dämpa buller i bostäderna. Se även rubriken "Miljö- och hälsa/Buller"

V₂ Hela planområdet ska ges utformning och utseende som skapar variation mellan såväl byggnader som kvarter. Varje kvarter ska ha en egen karaktär med utformning och utseende med fokus på upplevelsen från ögonhöjd i gaturummet. Fasaden mot järnvägen ska ha en välkomnande utformning som motsvarar dess läge som Uppsalas entré.

Med "upplevelse i ögonhöjd" menas i första hand upplevelsen för de människor som vistas på gång- och cykelbanor i byggnadens närhet. I andra hand menas upplevelsen från förbipasserande tåg, bussar och bilar. Som enskild byggnad räknas huvudsakligen den del av kvarteret som betjänas av högst två till tre trapphus.

Motivet är att skapa en variation i bebyggelsen som påminner om innerstadens struktur med små fastigheter och olika hus. Motivet för att ha en välkomnande utformning är att motverka alltför murliknande fasad mot järnvägen, som ju är Uppsalas ansikte utåt mot alla tågresenärer på Ostkustbanan.

V₃ Fasaderna ska utformas med variation i fönstersättning och ha en artikulerad djupverkan med såväl indragna byggnadsdelar som utskjutande partier såsom balkonger och burspråk.

Bestämmelsen är i första hand anpassad till bostadsbebyggelse. I byggnader för centrumverksamhet, såsom kontor, är det sällan aktuellt med balkonger och burspråk. Variation kan ändå skapas med andra medel. Om kontorsfasaderna blir helt i glas kan det vara acceptabelt med en mindre grad av variation, förutsatt att byggnadens fasad ändå får höga arkitektoniska värden.

Motivet till bestämmelserna om variation är att upplevelsen av den byggda miljön stimuleras och berikas av mångfald samt att orienteringen underlättas om de olika byggnaderna har egna uttryck.

V₄ Balkonger och burspråk som är placerade högre än 3 meter över gatunivån får kraga ut högst 1,5 meter över gatan. Balkonger och öppna, oskyddade loftgångar får inte vara vända mot järnvägen på fasaderna närmast järnvägen.

Motiven är:

- 1) Rymliga balkonger kan möjliggöras mot de gator som saknar förgårdsmark och därmed har 5 meter breda gång- och cykelbanor.
- 2) Högre upp får balkongerna inte kraga ut mer än 1,5 m över gatan, för att släppa ner himmelsljus på gång- och cykelbanan.
- 3) Balkonger och öppna loftgångar är till för stadigvarande vistelse och sådana är därför olämpliga om de inte är skyddade från de risker som är förknippade med närheten till järnvägen. Se även rubriken "Risk och säkerhet".

V₅ Bostadshusens trapphus ska vara genomgående, alternativt får portik finnas (gäller ej vid trapphus i kvarterens ytterhörn). På huvudentré mellan trapphus och gata får dörrbladet slå ut högst 0,5 meter över gångbanan. Utrymningsvägarna ska vara vända bort från järnvägen.

Entrén mot gatan placeras i markplan och entrén mot gården ligga en våning upp vilket gör trapphusen genomgående. Man behöver inte gå ut på gatan för att nå bostadsgården och det är viktigt eftersom läget är bullerutsatt.

Motivet är att genomgående trapphus är att det ger god tillgänglighet till gården utan att de boende behöver gå ut på gatan för att nå sin bostadsgård, samtidigt som entréer mot gatan skapar gatuliv.

Motivet till att utrymningsvägarna ska vara vända bort från järnvägen är att det är vid järnvägen som riskerna finns. Utrymningsvägarna bör kunna gå via en skyddad loftgång som är vänd mot järnvägen men som leder till ett trapphus en utgång vänd bort från järnvägen, t.ex. mot bostadsgården.

Eftersom fasaderna kommer att ligga intill gångbanorna är det viktigt att utforma huvudentréerna så att dörrbladet inte slår ut över gångbanan. Detta för att undvika olyckor där fotgängare träffas av dörrbladet. Utformningen kan t.ex. lösas genom att entrén dras in från fasadlivet eller att dörren utformas som skjutdörr. Utrymningsvägar, soprum, cykelförråd etc. kan ha utåtgående dörrblad eftersom de nyttjas så sällan.

- V₆** Byggnadsdelar utöver pelare får inte finnas mellan markplan och 3 meter däröver. Fasaden ska fasas av med minst 2x2 meter. Planbestämmelsen gäller de hushörn som ligger vid Kungsgatan med fasadliv i gatulinje på båda sidor. Hörnen har stor betydelse för byggnadernas uttryck, varför de bör utformas med stor omsorg.



Motivet är att en avskärning på 2x2 meter i bottenvåningen förbättrar sikten för gående och cyklister längs Kungsgatan. En pelare tillåts för att underlätta konstruktionen. Hörnavskärningen gäller dock endast på bottenvåningen. En våning upp får husen kraga ut ovanför avskärningen så att ett rätvinkligt hörn bildas. (Se även rubriken "Trafik/Gång- och cykelbanor").

- V₇** De delar av bottenvåningarna inom planområdet som ska användas till centrumverksamhet ska utformas med våningshöjd på minst 3,6 meter och mot gata med färdigt golv i gatunivå. De lokaler som ska användas för centrumverksamhet ska även utformas med entréer direkt från gata, inte via trapphus.

Motivet till bestämmelserna är att säkerställa bottenvåningarnas utformning så att verksamheter är möjliga och för att skapa en levande fasad mot gatan i ögonhöjd.

Utseende

- f₁** Fasader ska ges en vertikal indelning samt till övervägande del vara i material av hög kvalitet såsom sten, tegel, puts eller ha putskaraktär. Gråskalan ska ej dominera.

Med tanke på att området delvis har och delvis har haft en industrikaraktär kan fasadmateriäl som tegel anknyta till traditionen. Sten kan också bidra till variationen. Inslag av trä, glas och andra material med hög kvalitet kan också tillåtas.

Motivet till bestämmelsen om material är att bostadshusen i stadsdelen har kommit att domineras av bostadshus i ljus puts i enlighet med planbestämmelser och Program för Kungsängen och att det därför skulle vara välgörande med lite mer variation.

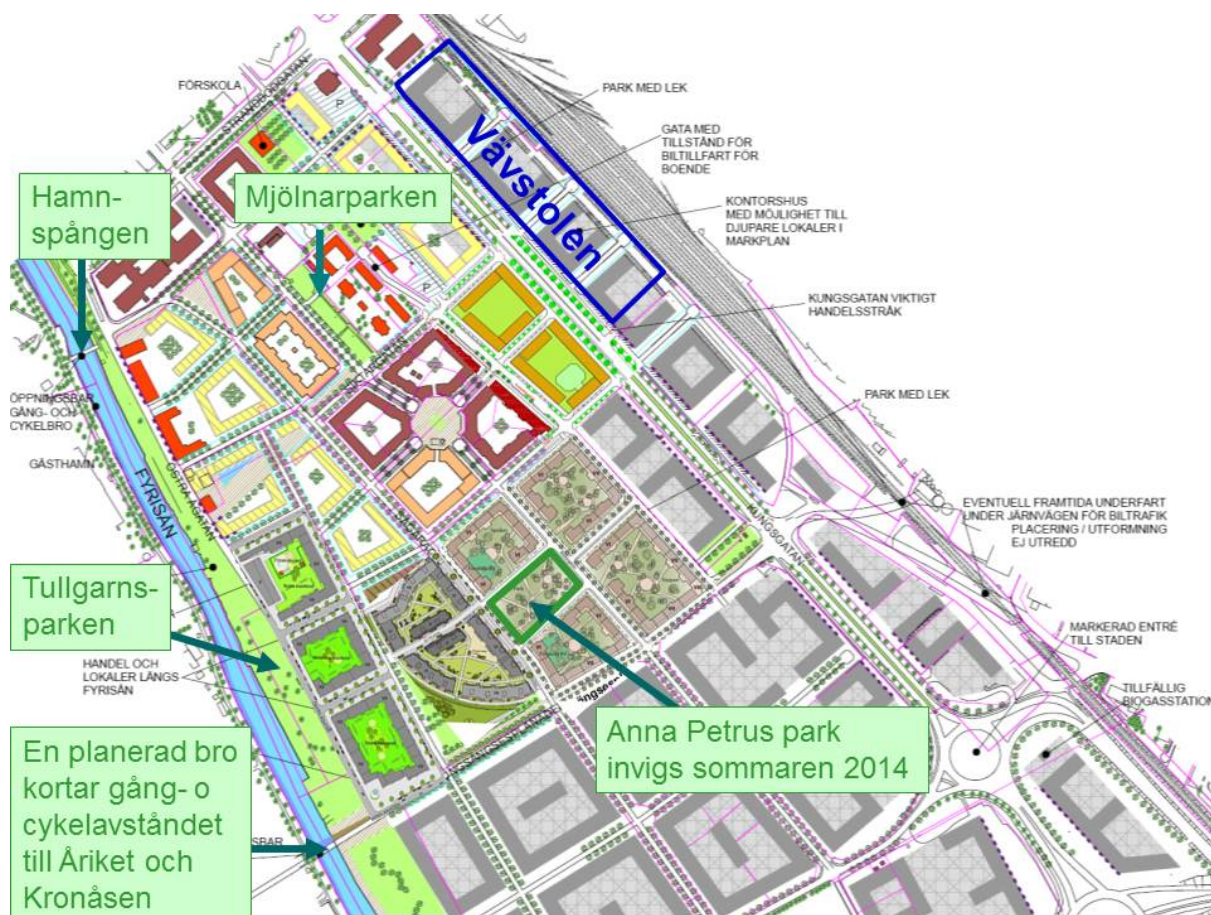
Motivet till bestämmelsen om färg är att stadsdelen har kommit att helt domineras av gråskalan. Bestämmelsen betyder inte att byggnaderna måste ha starka färger, bara att de även ska ha andra färger än gråskalan. Med gråskala menas alla toner från vitt över grått till svart.

Parker, stadsträd och övriga allmänna grönytor

Cirka 300 meter väster om planområdet ligger Mjölarparken som är en liten park med gräsmattor och rabatter. Anna Petrus park (mellan Mältargatan och Sågargatan) invigdes sommaren 2014. Avståndet till den blir 400–800 meter.

Gångavståndet till Tullgarnsparken vid Fyrisån är minst 750 meter.

Gångavståndet till Hamnspången och Stadsträdgården är minst 650 meter.



Stadsträd

Inom de ytor som ska bli kvartersmark finns enstaka träd som inte kan bevaras.

Längs Kungsgatan finns en lönnallé med cirka 40-åriga lönnar i relativt gott skick. Dessa lönnar kan vara skyddade av det allmänna biotopskyddet enligt miljöbalken 7 kap 11 § och dispens kan krävas för att få fälla dessa. Med det föreslagna gatunätet och gång- och cykelbanorna kan några av de ovan nämnda lönnarna inte behållas. Uppsala kommun kommer att begära dispens för borttagning av de berörda lönnarna.

Bostadsgårdar

Bostadsgårdarna får mycket stor betydelse för närheten till grönska, möjligheten till utevistelse och lek samt för tillgången till en bullerdämpad uteplats. Gårdarna blir troligen underbyggda med parkeringsgarage. Inom de slutna gårdsrummen finns möjligheter att ordna lekplatser för de mindre barnen.

Gård Plantering av träd och buskar ska finnas. Det ska finnas en lekplats för småbarn.
Parkering för motorfordon får inte finnas.

Bestämmelsen gård ställer krav på att träd och grönytor ska finnas på gårdarna. Bostadsgården bör utformas med stor omsorg kring detaljer i syfte att beakta olika målgruppers behov av stimulans, avkoppling och rekreation. Lekplatser för barn upp till fem år ska anordnas på gården.

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa en god kvalitet på bostadsgården. Om de boende i framtiden, när de själva beslutar om sin utemiljö, vill utforma sin gård på annat sätt, så utgör inte planen något hinder för det.

e₁ 0000 Största byggnadsarea i kvadratmeter för våningarna 2–8. I övrigt får en våning uppföras med gård på planterbart bjälklag över.

Byggnadsarean begränsar den yta som kan bebyggas och därmed reglerar den indirekt den minsta gårdsstorleken.

V₅ Bostadshusens trapphus ska vara genomgående, alternativt får portik finnas (gäller ej vid trapphus i kvarterens ytterhörn). På huvudentré mellan trapphus och gata får dörrbladet slå ut högst 0,5 meter över gångbanan. Utrymningsvägarna ska vara vända bort från järnvägen.

Entrén mot gatan ska placeras i markplan och entrén mot gården ligga en våning upp vilket gör trapphusen genomgående. Man behöver inte gå ut på gatan för att nå bostadsgården och det är viktigt eftersom läget är bullerutsatt.

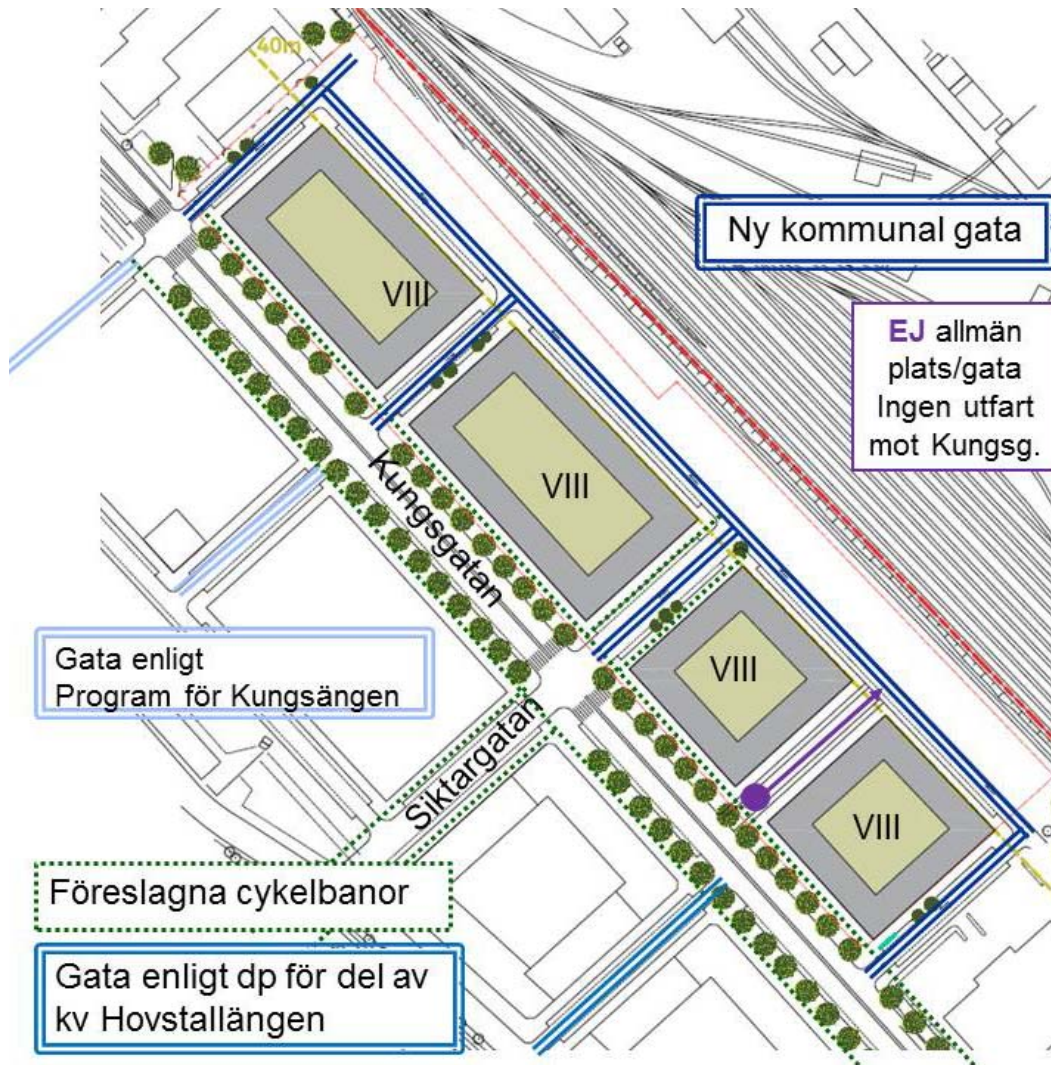
Motivet är att genomgående trapphus är att det ger god tillgänglighet till gården utan att de boende behöver gå ut på gatan för att nå sin bostadsgård, samtidigt som entréer mot gatan skapar gatuliv. Genom kravet på genomgående trapphus kan utrymningsvägarna alltid ansluta till gården.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar och förändringar

GATA Runt kvarteren föreslås kommunala gator eftersom området ska vara en del av innerstaden och troligen kommer att delas in i många fastigheter.

Strukturen stämmer överens med Program för Kungsängen, med undantag för det södra kvarteret där den befintliga gatan (Kungsängsgränd) behålls.



Ny gata parallellt med järnvägen

Området ska bli en del av innerstaden och kommer att delas upp i tre kvarter med ett flertal fastigheter. Därför föreslås ett gatunät som hålls samman av en parallellgata till järnvägen och Kungsgatan. På så sätt kan angöring ske runt och mellan alla kvarteren, på samma sätt som i övriga innerstaden. För att klara dagvattenavrinningen behöver lutningen i gatornas längdriktning vara minst sju promille. Det lämpligast är att lågpunkterna ligger vid korsningarna mellan tvärgatorna och parallellgatan till järnvägen. På så sätt underlättas dagvattenavrinningen mot Kungsgatan.

Kungsgatan

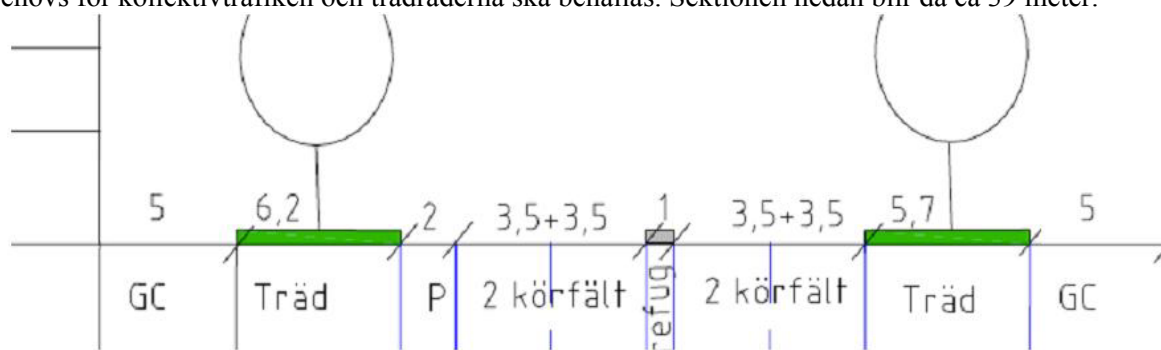
Kungsgatan är en av de viktigaste infartsgatorna till den centrala staden med flera stads- och regionbusslinjer, många tunga transporter och ett stort antal bilar. Planförslaget utgår från antagandet att trafiken på Kungsgatan kommer att vara cirka 15 000 fordon/dygn år 2020 och högst 17 000 fordon/dygn år 2030. Kungsgatans betydelse för kollektivtrafiken kommer att öka när stomlinjer införs. Gatan behöver därför dimensioneras för separata kollektivtrafikkörfält.

Detaljplanen för del av kvarteret Hovstallängen (dnr 2012/20059) utökades därför för att omfatta den framtida Kungsgatans utformning. Det innebar ett intrång på den fastighet som huvudsakligen omfattas av denna detaljplan. Detaljplanen för del av kvarteret Hovstallängen vann laga kraft 2013-11-13.

Längs gatan finns en lönnallé i relativt god kondition som ska bevaras i största möjliga mån. Trädraderna får en cirka 6 meter bred planteringsyta.

De nya byggnaderna får verksamheter i bottenvåningen längs Kungsgatan. Det är dock svårt att rymma kantstensparkerings på Kungsgatans båda sidor om lönnallén ska behållas. Därför kommer det troligen att på sin höjd finnas någon enstaka kantstensparkering på planområdets sida av Kungsgatan.

Den befintliga dubbelriktade gång- och cykelbanan behövs även i framtiden. Det blir nödvändigt att flytta gång- och cykelbanan på den östra sidan så att den ligger öster om trädraden, om separata körfält behövs för kollektivtrafiken och trädraderna ska behållas. Sektionen nedan blir då ca 39 meter.



Detaljplanen avviker därmed från Program för Kungsängen. I programmet anges att Kungsgatan breddas till 54 meter i gatunivå. Parallellgatorna är inte längre aktuella och därmed minskas gatubredden.

Räddningstjänst vid Kungsgatan
Se rubriken "Risker och säkerhet"

Kungsängsgränd

Kungsängsgränd är en befintlig allmän återvändsgata som ansluter till Kungsgatan och som knyts ihop med den föreslagna parallellgatan till järnvägen.

En eventuell ombyggnad kommer troligen att ge en ny gatusektion som är 18 m:

Gångbana 2,75m/träd-o-kantstensparkering 4,25m/körfält 6m/kantstensparkering 2,5 m/gångbana 2,5 m

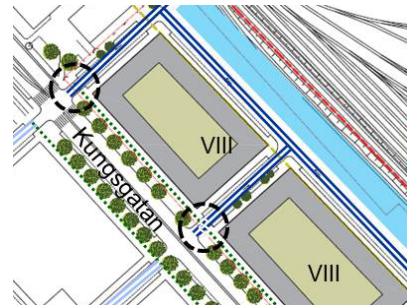
På marken för kantstensparkeringar och träd ska det även rymmas garageinfarter, angöring för sopbilar och parkering för rörelsehindrade.

"Tvärgatorna"

Gaturummen för "Tvärgatorna" blir 18 meter mellan fasaderna. Den enkelsidiga trädraden föreslås på gatornas nordsida. Närmast Kungsgatan kan det bli aktuellt med parkeringsplatser för rörelsehindrade istället för träd, för att klara gångavståndet 25 meter mellan parkering och entré. På marken för kantstensparkeringar och träd ska det även rymmas garageinfarter, angöring för sopbilar och parkering för rörelsehindrade.

Trafikeringen av gatorna regleras inte med planbestämmelser men de två "Tvärgatorna" kommer troligen bara att vara tillåtna för högersvägande fordon.

Bilden t.h. visar de korsningar som troligtvis endast kommer att få trafikeras med högersväng



"Den norra Tvärgatan"

Gatan skapas när den befintliga utfarten flyttas till fastighetsgränsen för Kungsängen 20:1, ca 30 meter mot nordväst. För att bevara de befintliga träden på "Norra Tvärgatan" kan den utformas så att gångbanan läggs mellan körfältet och trädraden.

Föreslagen sektion:

Befintliga träd 4m/gångbana 2,75 m/körfält 6m/kantstensparkering 2,5 m/gångbana 2,75 m

"Tvärgatan nordväst om Siktargatans förlängning"

Gatan placeras intill den befintliga f.d. fabriksbygganden som i nuläget används för ungdomsverksamheter. Motivet till gatorna är dels att de kvarter som skapas mellan den norra "Tvärgatan" och Siktargatans förlängning blir lagom stora och dels att det underlättar en etappindelning av planområdet så att fabriksbyggnaden kan bevaras för framtiden.

Föreslagen sektion

Gångbana 2,75 m/träd 4 m/körfält 6m/kantstensparkering 2,5 m/gångbana 2,75 m

Siktargatan/Siktargatans förlängning

Siktargatan, som idag endast ligger väster om Kungsgatan kommer att förlängas in i planområdet öster om Kungsgatan och skapar i framtiden en trafikljusreglerad fyrvägs korsning.

Gaturummet inom planområdet blir 25 meter mellan fasaderna.

Föreslagen sektion

Gc-bana 5 m/träd 4 m/kantstensparkering 2m/körfält 7m/kantstensparkering 2 m/gc-bana 5 m.

På marken för kantstensparkeringar och träd ska det även rymmas garageinfarter, angöring för sopbilar och parkering för rörelsehindrade.

Sektionen är densamma som den föreslagna sektionen för Siktargatan i den nyligen antagna detaljplanen för del av kv Hovstallängen (planen är överklagad).

Gång- och cykelbanor samt passager över Kungsgatan

Planområdet ligger intill ett välutvecklat gång- och cykelvägnät men blir delvis avskuret från resten av Kungsängen p.g.a. Kungsgatans starka barriäreffekt.

Cykelkarta 2010 med några senare tillägg



Kungsgatans planerade sektion med fyra körfält, varav två är kollektivtrafikkörfält, gör det inte lämpligt att ordna övergångsställen eller gångpassager som inte är signalreglerade. För att inte framkomligheten för kollektivtrafiken ska påverkas negativt planeras endast övergångsställen i de korsningar med Kungsgatan som blir kompletta fyrvägs korsningar.

Kungsgatan breddas så att de befintliga gång- och cykelbanorna längs Kungsgatan kommer att flyttas till utsidan av trädgården på gatan. Se Kungsgatans sektion på sidan 21.

På Siktargatans förlängning finns utrymme för separata gång- och cykelbanor på båda sidor, men det är tveksamt om de kommer att behövas lika mycket som på Siktargatan. I så fall kan marken i stället användas till dubbelsidig kantstensparkering och/eller bredare trädplanteringar.

På ”Tvärgatorna” behövs inga separata cykelbanor.

Hörnavskärningar i bottenvåningen

V₇ För att förbättra sikten för gående och cyklister ska hörn som vetter mot Kungsgatan ha en avskärning på 2x2 meter i bottenvåningen. (Se även sid 14).

Hörnavskärningar krävs inte på den sida som vetter mot parallellgatan vid järnvägen eftersom trafikeringen av gående blir mycket mindre där och det inte heller föreslås cykelbanor tillsammans med gångbanorna. Det medför visserligen en ökad–men fortfarande mycket liten–risk för att gående kan stöta ihop vid ett hushörn. Den risken har vägts mot svårigheten att bygga 8-våningshus med avskärningar i bottenvåningen.

Parkering för bil och cykel

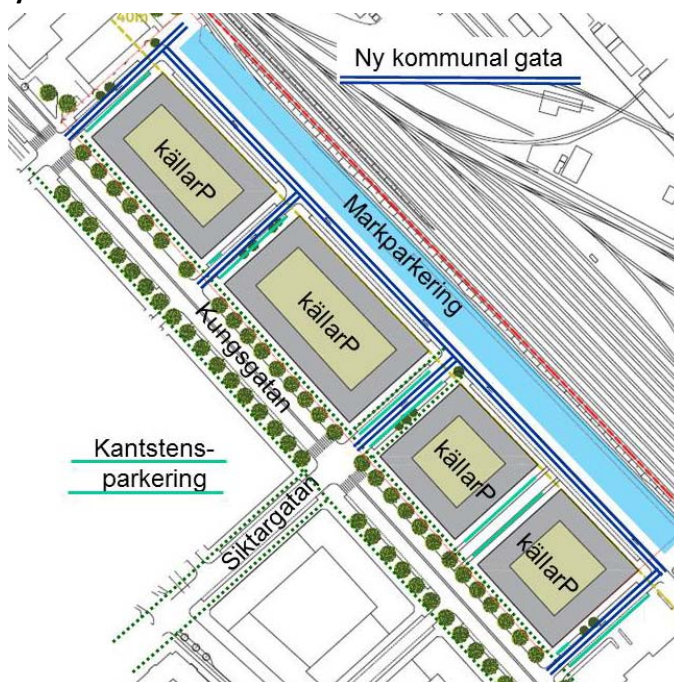
Parkeringsnorm för i Uppsala kommun

Boende	Bilplatser/lgh	cykelplaster/lgh	
		Långtidsuppställning	Korttidsuppställning
Flerbostadshus, lgh ≥ 2 rok (46 m ² BOA)	0,8	2,5	1
Flerbostadshus, lgh $\leq 1,5$ rok (45 m ² BOA)	0,2	1	0

Boende- och personalparkering för bil och cykel

Cykelparkeringarna för boende och verksamhetsutövare ordnas huvudsakligen i källarplanen eller i separata cykelrum i markplan. Om cykelparkeringarna blir alltför obekväma att använda för boende och verksamhetsutövare finns det risk för att de istället använder de cykelparkeringar som är avsedda för besökare. Det finns även utrymme för cykelparkeringar på den föreslagna markparkeringen längs järnvägen.

Bilparkering för boende- och personalparkering kan lösas inom den egna fastigheten, i parkeringsgarage under mark, i ett parkeringshus eller på en parkeringsfastighet. Erfarenheter från tidigare projekt indikerar dock att de boende efterfrågar en parkeringsplats per lägenhet för bostäder.

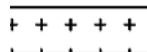


BCP Marken får användas till bostad, centrum och parkering. Den kan användas till enbart parkering för att möjliggöra separata parkeringsfastigheter.

TP En del av de föreslagna parkeringsytorna längs järnvägen ägs av Trafikverket och planläggs därför som både tågområde och parkering. Motivet är att Trafikverket kan då välja att antingen upplåta marken för parkering eller att behålla området för tågverksamhet.

P

ramp

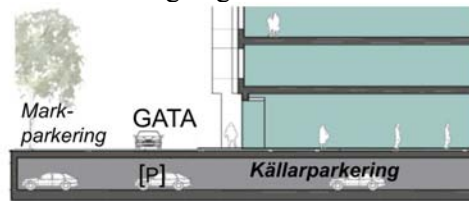


Bilparkeringen för boende och verksamhetsutövare ordnas huvudsakligen i källarplanen under husen och gatan samt i parkeringsfastigheter längs järnvägen. Fastigheterna längs järnvägen får utrymme för tvärställda parkeringsplatser och ramper ned till källarplanen under husen. Ramper till källargaragen kan rymmas på parkeringsfastigheterna längs järnvägen. Om ytan inte behöver utnyttjas för en ramp kan den användas som parkering.

Ramper och kulvertar till källargaragen.

Kulvertar under gatan kan förbinda parkeringsfastigheterna med källargaragen.

GATA För att möjliggöra en tredimensionell
[P] fastighetsbildning får marken användas
till både allmän plats – gata (GATA)
och kvartersmark – parkering [P].



Under en etappvis utbyggnad av planområdet kan delar av parkeringsbehovet klaras på resterande, obebyggda delar av fastigheten. Eventuellt kan det södra kvarteret delas upp så att utrymme för ett separat parkeringshus skapas.

Besöksparkering för bil och cykel

Besöksparkeringarna för bil och cykel kan ordnas som kantstensparkering på tvärgatorna mellan Kungsgatan och järnvägen samt på markparkeringen längs järnvägen. Verksamheterna bör ha cykelparkeringar för besökare i anslutning till entréerna.

Besöksparkering för rörelsehindrade längs gatan som är parallell med järnvägen

Längs parallellgatan finns ingen kantstensparkering och besöksparkeringarna för rörelsehindrade ordnas därför närmast entréerna på markparkeringen längs järnvägen.

Besöksparkering för rörelsehindrade längs Kungsgatan

Parkeringsplats för rörelsehindrade måste klaras inom 25 meter från entrén enligt Boverkets byggregler (BBR). Sådan parkering kan ordnas på de nya och befintliga tvärgatorna samt på den föreslagna parallellgatan längs järnvägen. Längs Kungsgatan blir dock kvarteren längre än 50 meter och det finns knappast något utrymme för kantstensparkeringar om de befintliga trädraderna ska behållas i sin helhet på båda sidor. Utgångspunkten vid projekteringen av husen är därför att entréerna mot Kungsgatan placeras så att de kan nås inom 25 meter från tvärgatorna. Någon enstaka parkeringsplats kan eventuellt ordnas vid den befintliga infarten eftersom det inte finns några träd där. En sådan lösning måste dock vägas mot framkomligheten och säkerheten för övrig trafik på Kungsgatan.

Parkering under utbyggnadstiden och ett eventuellt parkeringsgarage

Under en etappvis utbyggnad kan parkering även ordnas på den del av Kungsängen 25:1 som inte är bebyggd. Det södra kvarteret kan antingen utformas som ett stort kvarter eller delas in i mindre enheter med en mindre bostadsgård samt ett parkeringshus intill. D.v.s. möjligheten att bygga garage under gårdarna kan ersättas med ett gemensamt parkeringshus i upp till 8 våningar intill Kungsängsgränd. Observera att även ett parkeringshus måste innehålla centrumverksamheter i bottenvåningen mot Kungsgatan.

Angöring och utfarter

Angöringen och transporterna till centrumverksamheterna samt hämtningen av hushållsavfallet kan ske på samtliga gator utom Kungsgatan. I vissa fall kan det även bli nödvändigt med lastzoner så att hämtfordon för avfall kommer tillräckligt nära soprummen, se även under Teknisk försörjning-avfall. Sådana lastzoner påverkar i så fall tillgången till kantstensparkeringar och/eller gatutråd.

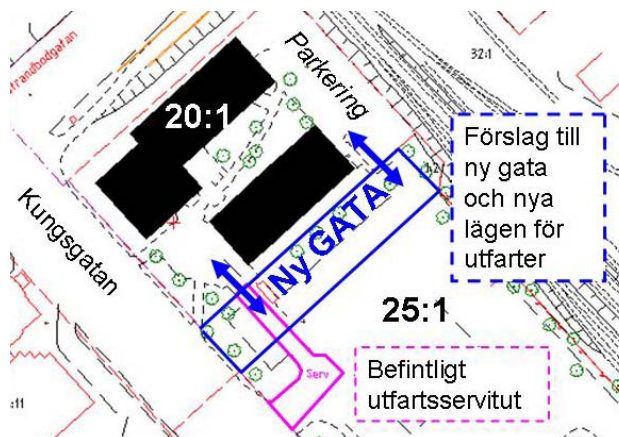
Utfart

 Mot Kungsgatan och runt gathörnen vid Kungsgatan ska utfartsförbud gälla.

Motivet är att Kungsgatan är starkt trafikerad och att störningar i form av utfarter måste begränsas.

Angöring till grannfastigheten Kungsängen 20:1

Kungsängen 20:1 gränsar till planområdet i nordväst. För fastigheten finns ett utfartsservitut över Kungsängen 25:1. När planen genomförs flyttas utfarten till den föreslagna tvärgatan mellan Kungsängen 20:1 och 25:1.



Skolvägar

Den närmaste befintliga skolan är Vaksalaskolan, som ligger cirka 1 kilometer från planområdet. För att nå den måste Strandbodgatan och Stationsgatan korsas. Så länge det inte finns alternativ på närmare håll är risken stor att många barn måste korsa starkt trafikerade gator för att nå Vaksalaskolan eller skjutas i bil till valfri skola inom kommunen. Se även rubriken ”Planens konsekvenser/Barnperspektiv”.

Kollektivtrafik

Området ligger inom nära gångavstånd från Resecentrum. Stadsbussar och regionbussar trafikerar Kungsgatan och har hållplatser inom nära gångavstånd från planområdet. Nya stomlinjer för stadstrafiken planeras varav ett par kommer att trafikera Kungsgatan.

Kungsgatan ges utrymme för två separata kollektivtrafikkörfält när gång- och cykelbanorna flyttas till andra sidan lönnallén.

Tillgänglighet för funktionshindrade

En ny byggnad ska enligt lag utformas så att den är tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Tillgängligheten provas i detalj vid bygglov och tekniskt samråd.

Befintliga byggnader dit allmänheten har tillträde ska tillgängliggöras enligt lag avseende "Enkelt avhjälpna hinder" för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga om det inte skulle innebära att byggnadernas kulturhistoriska värden skadas av enskilda förändringar.

Gårdarna får bäst tillgänglighet om så många boende som möjligt kan nå dem från trappuppgången utan att gå via gatan.

V₅ Bostadshusens trapphus ska vara genomgående, alternativt får portik finnas (gäller ej vid trapphus i kvarterens ytterhörn). På huvudentré mellan trapphus och gata får dörrbladet slå ut högst 0,5 meter över gångbanan. Utrymningsvägarna ska mynna bort från järnvägen.

Trapphusen behöver inte vara genomgående i samma plan. Om gården ligger en våning upp kan entrén mot gatan vara i markplan och entrén mot gården vara en våning upp. Motivet är att genomgående trapphus skapar liv mot gatan och god tillgänglighet till gården samt möjliggör utrymningsvägar som mynnar bort från järnvägen.

Parkeringsplats för rörelsehindrade: Se "Trafik/Parkering"

Offentlig och kommersiell service

Förutsättningar

Söder om planområdet, vid Kungsgatan, finns livsmedelsbutik och några specialbutiker. Stadskärnans serviceutbud finns också tillgängligt inom ett gångavstånd på mellan 700 m och 1 km. Omvandlingen av stadsdelen från industriområde till blandad innerstad ökar med tiden behovet av både kommersiell och offentlig service i närområdet. Efterfrågan på lokaler för handel, kontor och verksamheter förväntas följa det ökande befolkningsunderlaget.

Det finns ett stort behov av förskola/barnomsorg i centrala staden och särskilt i Kungsängen. Behovet ökar också i samband med inflyttning i nya bostadsområden. Barntätheten är vanligtvis också större i nybyggda områden. Se även under rubriken "Användning"

Närmaste kommunala skola är för närvarande Vaksalaskolan, som ligger en dryg kilometer från planområdet.

Förändringar

Användningen inom planområdet ger möjlighet till all möjlig offentlig och kommersiell service men är beroende av att det finns någon verksamhetsutövare som vill utnyttja möjligheten. Det är dock svårt att skapa en god förskolemiljö inom planområdet och därför föreslås inte skoländamål som användning.

Risk och säkerhet

Planområdet ligger intill järnvägen och rangerbangården. Det medför speciella säkerhetsrisker och därför har riskutredningar genomförts.

För det nya planföreslaget har en fördjupad analys "Riskhänsyn vid fysisk planering" genomförts av Briab (Brand & Riskingenjörerna AB), se bilaga. Den nya riskanalysen har som syfte att studera om planförslaget med bostadsbebyggelse 40 m från järnvägen kan bedömas acceptabel utifrån riskhänsyn för människors liv och hälsa. Målet med analysen var att värdera om föreslagen kvartersindelning är möjlig utifrån riskhänsyn.

Riskanalysen, utdrag och sammanfattning

Utgångspunkten för den fördjupade analysen är tidigare upprättad riskbedömning, men med nya förutsättningar. Vidare presenteras främst slutsatser föranledda av föreslagen kvartersstruktur och att bostäder förläggs 40 meter från Ostkustbanan. I rapporten presenteras även förslag på generella åtgärder, utifrån riskhänsyn, att införa i detaljplanen för området utifrån teknisk funktion och markanvändning.

Slutsatserna från denna analys är specifika för aktuellt detaljplaneområdet med hänsyn till de platsspecifika förutsättningarna för området."

"För aktuell kvartersindelning är resultatet att risknivåerna förknippade med transport av farligt gods och urspårning från Ostkustbanan och hantering av farligt gods på angränsande rangerbangård är begränsade. Detta beror på att det finns ett skyddsavstånd på minst 40 meter mellan Ostkustbanan respektive minst 83 meter till rangerbangården och att föreslagna riskreducerande åtgärder genererar en effektiv reduktion av risknivån. Utifrån definierade acceptanskriterier är risknivån på acceptabla nivåer."

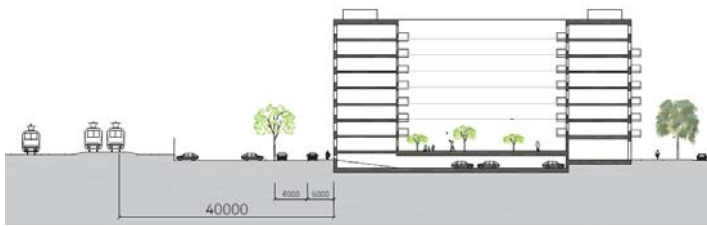
"Slutsatsen för aktuell kvartersindelning är att bostäder kan uppföras inom fastigheten enligt föreslagen kvartersindelning. Detta är under förutsättning att följande riskreducerande åtgärder vidtas:

- Ett skyddsavstånd på minst 40 meter från Ostkustbanan till bostäderna säkerställs.
- Byggnaderna klarar höga strålningsnivåer och har automatiskt avstängningsbar ventilation.
- Utrymningsvägar förläggs bort från järnvägen."

"För hela detaljplaneområdet genererar urspårade tåg störst riskbidrag och står för över 99 % av totala riskbidraget. Näst störst riskbidrag har en olycka med brandfarlig vätska. Utifrån detta är risknivåerna höga inom ett avstånd av 30 meter från Ostkustbanan. Under förutsättning att det åtgärder som presenteras i avsnitt 4.4 beaktas och att placering av olika skyddsvärd verksamhet placeras enligt tabell 2 kan risknivåerna reduceras till acceptabla nivåer. "

För att nå acceptabla risknivåer inom hela området behöver följande åtgärder beaktas.

- Ett skyddsavstånd på 25 meter ska finnas mellan bebyggelse inom aktuella kvarter och järnvägen.
- Områden mellan järnvägen och bebyggelsen ska utformas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.
- Fasader, vända mot järnvägen, belägna inom ett kortare avstånd än 40 meter, ska utföras med obrännbar fasad alternativt med begränsad mängd brännbart material i mindre fält som bryts av med obrännbart material. Fasaden ska klara värmestrålning upp till 20 kW/m² under minst 30 minuter.
- Fönster i fasad, vända mot järnvägen, belägna inom ett kortare avstånd än 40 meter, ska klara hög värmestrålning, motsvarande 20 kW/m² under 30 minuter. Brandtekniskt klassificerade fönster ska endast vara öppningsbara med speciellt verktyg eller nyckel i enlighet med Boverkets byggregler.
- Utrymningsvägar från byggnader lokaliserade inom ett kortare avstånd än 40 meter från järnvägen ska vara lokaliserade bort från järnvägen.
- Automatiskt avstängbar ventilation med friskluftsintag vända bort från järnvägen ska säkerställas för byggnader inom ett avstånd av 65 meter från järnvägen.
- Trafikverkets krav om fria avstånd kring järnvägen behöver beaktas före beslut med hänsyn till att Ostkustbanan klassificeras som riksintresse.



Övrigt

Byggnaden ska utformas så att den kan utrymmas via brandsäkra Tr2-trapphus eller med stegbil. Utrymning med stegbil kan dock inte ordnas mot Kungsgatan eftersom sektionen med en fem meter bred gång- och cykelbana och den drygt fem meter trädplanetering innebär att det kan bli trångt för en stegbil. Stegbilen ska helst stå någon meter ut från husets fasad och behöver en uppställningsyta som är minst 5 meter bred. Stegbilen kan inte heller stå på Kungsgatan eftersom trädraden ska vara minst 6 meter bred och stegbilen kan stå högst 9 meter från fasaden.

Om utrymme ska skapas för en stegbil måste antingen 1) husen dras längre bort från Kungsgatan för att skapa en parallellgata eller 2) de befintliga träden tas bort. Inget av alternativen är önskvärt. Husen ska därför utformas så att en evakuering kan ske utan stegbil på den sida som vetter mot Kungsgatan, helst via Tr2-trapphus.

Planbestämmelser

Byggnadsteknik

- b₁** Huvudbyggnaderna ska ha automatiskt avstängbar ventilation.
- b₂** Loftgångar som ligger utanför den värmeisolerade bostadsfasaden och som är vända mot järnvägen ska förses med fasader och fönster mot järnvägen, som klarar hög värmestrålning motsvarande minst 20 kW/m² under minst 30 minuter.

Motivet är att ventilationen måste stängas av snabbt vid en eventuell olycka på järnvägen. Motivet är att balkonger och loftgångar är olämpliga eftersom de kan uppmuntra till stadigvarande vistelse, något som är mycket olämpligt i dessa lägen. Riskanalysen (kapitel 4.4, Förslag på riskreducerande åtgärder) föreslår att fönster i fasader som är vända mot järnvägen och belägna inom ett kortare avstånd än 40 meter ska klara hög värmestrålning, motsvarande 20 kW/m² under 30 minuter. Brandtekniskt klassificerade fönster ska endast vara öppningsbara med speciellt verktyg eller nyckel i enlighet med

- v₄** Balkonger och burspråk som är placerade högre än 3 meter över gatunivån får kraga ut högst 1,5 meter över gatan. Balkonger och öppna, oskyddade loftgångar får inte vara vända mot järnvägen på fasaderna närmast järnvägen.

Balkonger och öppna loftgångar är till för stadigvarande vistelse och att sådana därför är olämpliga om de inte är skyddade från de risker som är förknippade med närheten till järnvägen.

- v₅** Bostadshusens trapphus ska vara genomgående, alternativt får portik finnas (gäller ej vid trapphus i kvarterens ytterhorn). På huvudentré mellan trapphus och gata får dörrbladet slå ut högst 0,5 meter över gångbanan. Utrymningsvägarna ska mynna bort från järnvägen.

Det är vid järnvägen som riskerna finns. Utrymningsvägarna bör kunna gå via en skyddad loftgång som är vänd mot järnvägen men som leder till ett trapphus och en utgång vänd bort från järnvägen, t.ex. mot bostadsgården.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Planområdet är utsatt för trafikbuller från Kungsgatan och järnvägen samt industribuller från rangerbangården. En bullerutredning (se nedan) visar att det finns förutsättningar att riksdagens bullerriktvärden kan uppnås om Boverkets regler för avstegsfall och kompensationsåtgärder tillämpas. Planbestämmelserna säkerställer att byggnaderna ska utformas så att:

- V₁** Byggnaderna utformas så att:
- Samtliga bostadsrum i varje lägenhet har högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad eller—då så inte är möjligt—minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet ligger mot en sida med högst 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Med utomhus vid fasad avses den uppvärmda bostadslägenhetens yttervägg, inte den slutna loftgångens yttervägg. I det fall riktvärdena för buller har lagreglerats till en högsta ekvivalentnivå utomhus vid fasad som är annan än 55 dB(A), ska, vi bygglov i stället det gällande lagkravet tillämpas.
 - Trafikbullernivån inomhus i boningsrum inte överstiger 26 dB(A) ekvivalent och 41 dB(A) maximal ljudnivå.
 - Varje bostad har tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, på tyst eller ljuddämpad sida i nära anslutning till bostaden.
 - Vibrationshastigheten inte överskrider 0,3 mm/sekund
- V₅** Alla entréer ska vara genomgående mellan gata och bostadsgård. Se ”utformning”.

Motivet för avsteg från riksdagens bullerriktvärden är att området ligger centralt i Uppsala och har bebyggelse av stadskaraktär med ordnad kvartersstruktur. Det är nära till kollektivtrafik med flera stads- och regionbussar på Kungsgatan och 200–600 meter till resecentrums södra entré vid Strandbodgatan. Den offentliga och kommersiella servicen finns på nära håll i stadskärnan.

Motivet till att buller ska beräknas på bostadslägenhetens yttervägg och inte på yttervägen för den slutna loftgången/korridoren är att loftgångar normalt inte har en vägg och därför är oskyddade mot buller. I den här detaljplanen krävs att loftgångarna förses med brandskyddade väggarmot järnvägen, men det vore orimligt om brandskyddet skulle räknas som byggnadens fasad när buller beräknas.

Motivet till genomgående entréer är dels att entréer mot gatan ökar tillgängligheten för boende och besökare samtidigt som det ger en mer upplevelserik gatumiljö och dels att alla boende, (särskilt barn och funktionshindrade) ska kunna nå bostadsgården utan att utsättas för den bullriga miljön längs Kungsgatan och järnvägen.

Eftersom alla boende ska ha tillgång till en ljuddämpad uteplats så utgör planbestämmelserna inget hinder för att lägenheterna, utöver det, kan ha en eller flera balkonger, även mot en bullrig sida, och/eller inglasade balkonger.

Buller- och vibrationsutredningen

Buller- och vibrationsutredningen har gjorts av Acoustic Consulting and Design, ACAD. (se bilaga). Den baseras delvis på den tidigare buller- och vibrationsutredningen som gjordes av ÅHA 2013.

Som underlag för beräkningarna av *järnvägstrafikbuller* används Trafikverkets prognoser för år 2030.

Industribuller från rangerbangården består av ljud från tåg i rörelse, temporär uppställning av tåg samt lossning och lastning av gods vid godsperrong på motsatt sida av järnvägen. De högsta ljudnivåerna uppstår då tågen förs till och från uppställningen. De ekvivalenta ljudnivåerna vid planerade bostäder blir lägre än 45 dB(A).

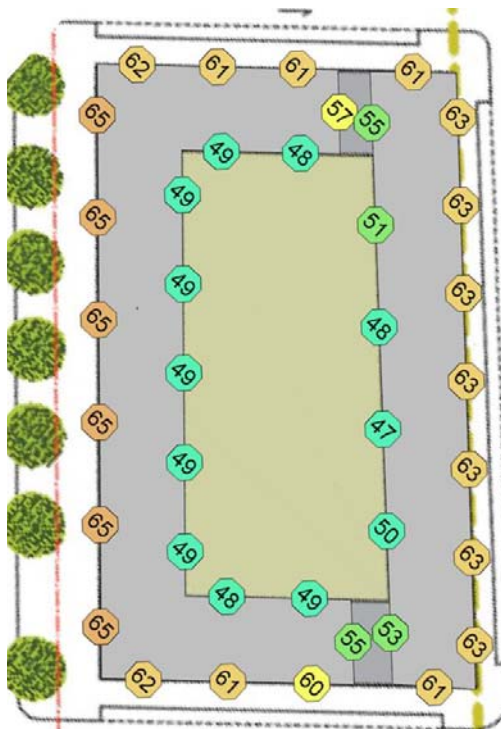
Buller- och vibrationsutredningen, fortsättning

Som underlag för beräkningarna av *vägrafikbuller* används kontoret för samhällsutvecklings prognoser för trafiken på Kungsgatan år 2030. Det finns flera faktorer som bidrar till osäkerhet, bland annat översiktsplanens förslag till en kraftig satsning på kollektivtrafiken samtidigt som befolkningsökningen antas fortsätta i oförminskad takt. De senaste prognoserna visar på att Kungsgatan kan få cirka 15 000–17 000 fordon per dygn år 2030 beroende på hur trafiken regleras på övriga gator.

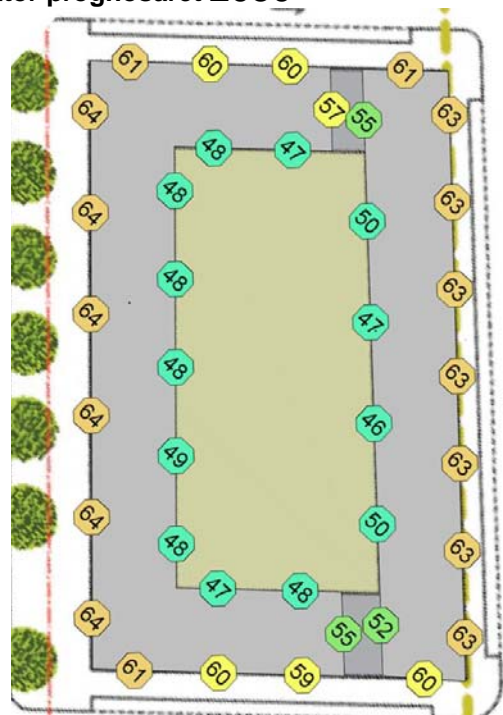
Eftersom trafiken successivt har *minskat* på Kungsgatan sedan 2001 visas även, som jämförelse, bullerberäkningar som grundas på trafikmätningar 2012. Det är därför mycket viktigt att byggnaderna utformas med hänsyntill trafikprognoserna för år 2030 för att säkerställa kommunens möjligheter att trafikera Kungsgatan i framtiden.

Nedan redovisas översiktligt de ekvivalenta ljudnivåerna för år 2030 och som jämförelse en beräkning av ljudnivåerna med dagens trafik på Kungsgatan. Skillnaden mellan 2012 års trafikmängd på Kungsgatan och den högsta prognosen för trafiken på Kungsgatan 2030 är cirka 1 dB(A) på den del av kvarteret som påverkas av trafikmängderna på Kungsgatan. Mot järnvägen blir det ingen skillnad.

Prognosår 2030 för järnvägen och gatorna



Trafikmätning 2012 för Kungsgatan Beräkning av Järnvägstrafik och övriga gator prognosåret 2030



Buller- och vibrationsutredningen, fortsättning

Nedan redovisas översiktligt de beräknade ekvivalenta och maximala ljudnivåerna för år 2030.

Ekvivalenta nivåer



Maximala nivåer



Bullerutredningen visar följande beräkningar för ekvivalenta nivåer år 2030

	Fasad mot gatan	Fasad mot gården
Byggnader mot Kungsgatan	ca 65 dB(A)	högst 49 dB(A)
Byggnader mot järnvägen	ca 63 dB(A)	50 dB(A) Och undantagsvis 51 dB(A) på några enstaka punkter om det finns en portik.
Byggnaderna mot tvärgatorna	60-61 dB(A)	högst 49 dB(A)

Trafikbullerutredarens slutsatser

Enligt trafikbullerutredningen kan detaljplanens krav uppnås med en väl ljudisolerande fasad.

8.1 Bullerskyddande åtgärder

- Det rekommenderas att husen närmast spåret förses med loftgång som helinglasas för att dämpa ljudet från spårtrafiken.
- Balkonger som sammanbinder husen förses med helinglasning ut mot gata, öppna in mot gård.

8.1.1 Planlösning

- Eftersom innergårdens ekvivalenta ljudnivå underskrider 50 dB(A) samt dess maximala ljudnivå underskrider 70 dB(A) så anses den som ljuddämpad.
- Alla lägenheter ska utformas så att minst hälften av boningsrummen har minst ett fönster mot innergård.
- Alla lägenheter har tillgång till ljuddämpad uteplats i form av gemensam uteplats på gård, flertalet lägenheter har tillgång till balkong mot gård.

8.1.2 Skärmar

- Eventuell loftgång och de balkonger som sammanbinder hus förses med inglasning.
- Viss skärmning av portik till innergård kan vara nödvändig beroende på hur bottenvåningens uteplatser placeras.

8.1.3 Övriga synpunkter

- Husens tänkta position nära spår medför att det är nödvändigt att utföra vibrationsmätningar för att se att vibrationsnivåerna i mark inte kommer påverka de boende. Mätningarna får utvisa om husen behöver avvibreras.
- Höga maximala ljudnivåer mot främst järnvägen innebär att dämpningen i fasad behöver vara hög. Inglasad loftgång sänker troligen nivån vid fasaden med cirka 10 dB. Fasaden är planerad att byggas av tegel vilket ger en god ljuddämpning.
- Det är lämpligt med en tung fasad överlag för att klara ljudklass B inomhus.
- Fönster, dörrar och eventuella uteluftsdon behöver väljas med hög luftljudsisolering.

Industribuller

I Trafikbullerutredningen anges även att Åkerlöf Hallin Akustik ”i ett tidigare skede har utfört en industribullerutredning, Rapport 12088A Kv Vävstolen, Uppsala” där de konstanterar att de ekvivalenta ljudnivåerna dag och kvällstid vid de planerade bostäderna är lägre än 45 dB och lägre än 50 dB vid husen mot kontoren. Vidare konstateras det att det normalt inte pågår någon verksamhet nattetid. Baserat på ovanstående underlag uppfylls Naturvårdsverkets allmänna råd RR78:5.”

Luft

PM10 partiklar

På centralare delar av Kungsgatan överskrider periodvis miljö kvalitetsnormerna för inandningsbara partiklar. Halterna av inandningsbara partiklar (pm10) beräknades därför på den aktuella sträckan av Kungsgatan i samband med detaljplaneprocessen för del av kv Hovstallängen (dnr 2012/20059) se bilaga. (*Spridningsberäkningar för halter av partiklar (PM10) längs delar av Kungsgatan Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund, maj 2012*)

Beräkningarna omfattade 8-våningsbyggnader på båda sidorna av Kungsgatan och hade två olika trafikprognoser för år 2020 som underlag; 15 000 eller 20 000 fordon/dygn på Kungsgatan.

Kvarteren ligger relativt öppet och med god luftomsättning. En byggnation i enlighet med planförslaget beräknas därför inte medföra att miljö kvalitetsnormerna för PM10 överskrider. Partikelhalten kommer dock att öka på grund av den ökade trafiken när Kungsängen är fullt utbyggd. Exponeringen av luftföroreningar längs Kungsgatan ökar.

Med en trafikmängd på 15 000 fordon per dygn på Kungsgatan beräknas utbyggnaden innebära att PM10-halten uppgår till ca 35–40 µg/m³ år 2020. Det är lägre än motsvarande miljö kvalitetsnorm på 50 µg/m³. Beräknad halt gäller 2 m från fasaden och 2 m ovanför trottoaren. De högsta halterna beräknas för den sydvästra sidan av Kungsgatan eftersom den är läsida vid de vanligaste vindriktningarna i Uppsala. Även normen för årsmedelvärde klaras.

Kvävedioxid

Spridningsberäkningar för kvävedioxid på Kungsgatan år 2030 har genomförts av Luftvårdsförbundet. Beräkningarna visar att inga miljö kvalitetsnormer överskrider.

Markföroreningar

Det kan finnas förorenad (riskklass 2) mark inom fastigheten Kungsängen 25:1 Objekt 149419 har en historia med primärbranschen Skrothantering och sekundärbranschen Livsmedelsindustri. (*Källa: Geodataportalen*)

a₁ Bygglov får inte ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet har säkerställts genom att marken har sanerats från markföroreningar.

Vattenskydd

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde och har sannolikt ett begränsat lerlager som skyddar grundvattenet. För markarbeten krävs en ansökan till länsstyrelsen.

Sulfidlera

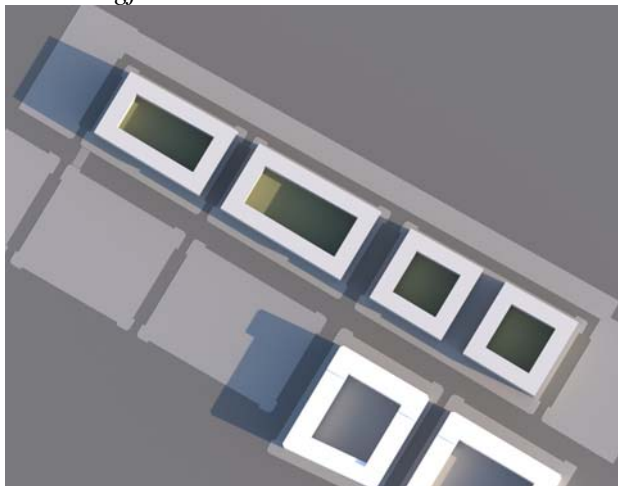
Det kan finnas så kallad sulfidlera i området som behöver hanteras särskilt.

Solinstrålning

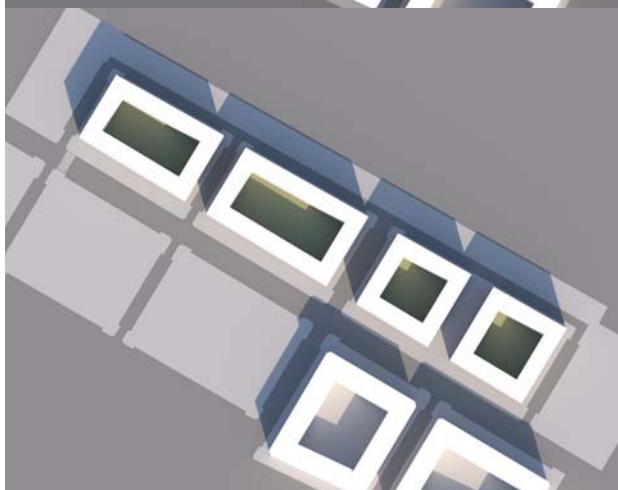
Solstudien nedan visar att bostäderna och gårdarna får bäst solförhållanden på förmiddagarna. Under vinterhalvåret kommer det att vara mycket begränsad solinstrålning på bostadsgårdarna. Sommartid blir solförhållandena på bostadsgårdarna goda på förmiddag och tidig eftermiddag.

Samtliga illustrationer i solstudien har gjorts av BSK Arkitekter

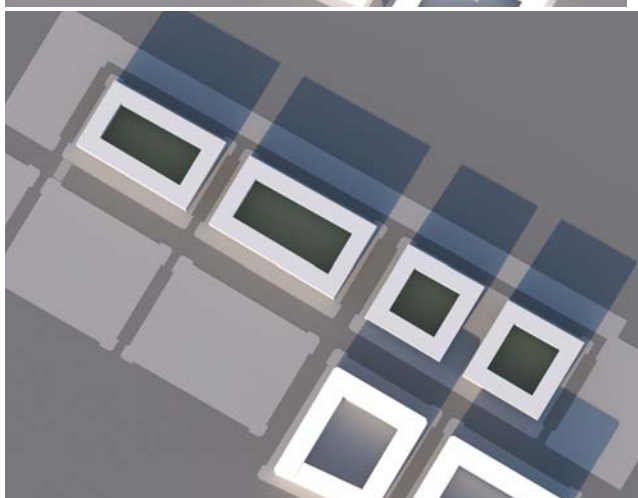
Vårdagjämning kl 9



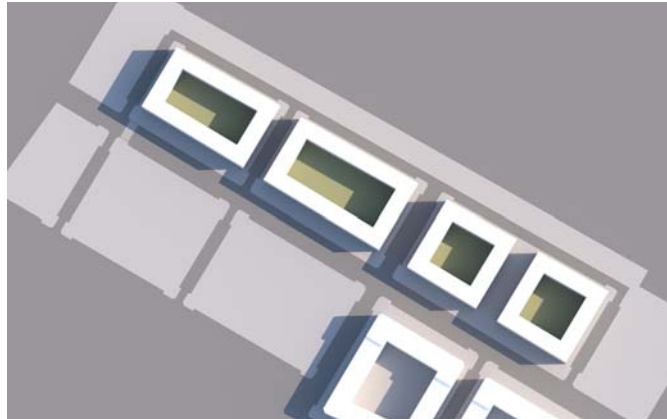
Vårdagjämning kl 12



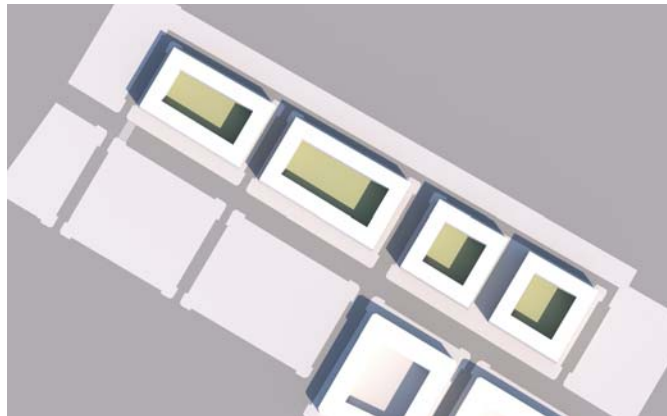
Vårdagjämning kl 15



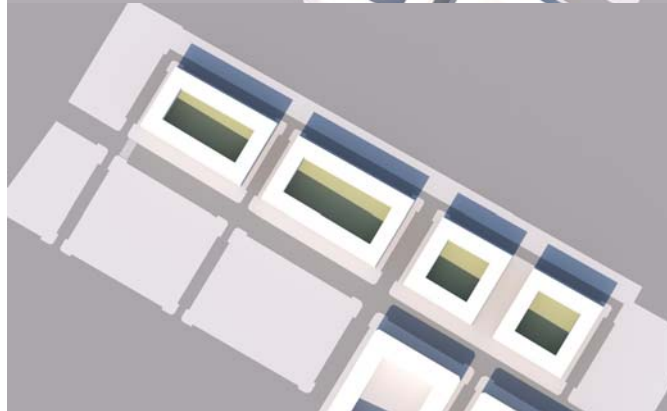
Midsommar kl 9



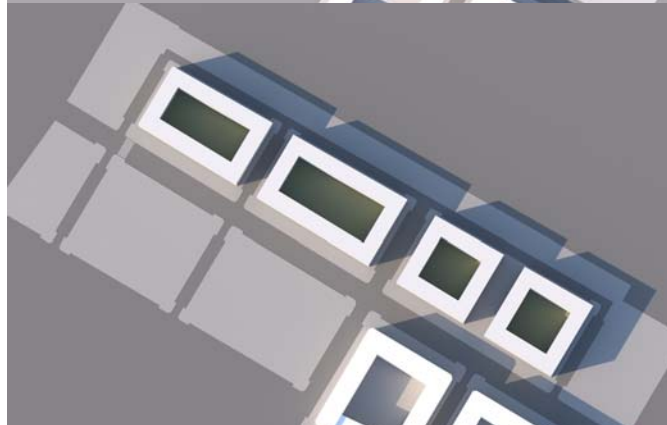
Midsommar kl 12



Midsommar kl 15



Midsommar kl 18



Teknisk försörjning

Planområdet ligger i den utvidgade innerstaden och har god tillgång till teknisk försörjning.

Uppvärmning

Området kan anslutas till fjärrvärmenätet. Planbestämmelserna är inget hinder för tak- och fasadmateriell som lagrar energi, t.ex. solceller.

Elförsörjning

Planområdet kan anslutas till det befintliga elnätet.

E Det behövs två nya transformatorstationer och därför reserveras två områden för teknisk försörjning vid parkeringsfastigheterna längs med järnvägen.

De två befintliga nätstationerna inom planområdet måste vara i drift tills de nya är på plats och har tagits i drift.

Elektronisk kommunikation

Det finns goda möjligheter att försörja området med elektronisk kommunikation.

Avfall

Renhållningsfordon ska kunna angöra från de allmänna gatorna utan backningsrörelser och inom ramarna för arbetsmiljöverkets föreskrifter.

Gatustrukturen gör det möjligt att köra runt kvarteren utan backningsrörelser. Det finns dock inga möjligheter att ordna angöring för renhållningsfordonen på Kungsgatan.

Inga trapphus bör ha längre avstånd till källsortering än 50 meter. Utrymmen planeras in i respektive kvarter.

Dragvägen för sopkärl bör vara maximalt 10 meter lång, hårdgjord samt fri från hinder och nivåskillnader.

Vatten och avlopp

Området är anslutet till det kommunala VA-nätet.

Dagvatten

Området är anslutet till dagvattennätet. Hela planområdet är hårdgjort idag. Men inslag av bostadsbebyggelse och bostadsgårdar kommer andelen hårdgjord yta att minska, vilket i sin tur minskar avrinningen av dagvatten från planområdet. För att klara dagvattenavrinningen behöver lutningen i gatornas längdriktning helst vara minst sju promille. Det lämpligaste är att höjdpunkterna ligger så att avrinning kan ske mot Kungsgatan.

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten (Fyrisån)

Dagvatten avleds till Fyrisån via dagvattennätet i Kungsängen. Fyrisån har mycket högt skyddsvärde bl.a. på grund av att det är lek område för asp.

Sammantaget medför förändringen, från industri till bostadsområde, att föroreningsbelastningen från planområdet troligen minskar.

Fyrisåns (recipientens) nuvarande status

Ekologisk status: Fyrisån har på den aktuella sträckan måttlig ekologisk status och riskerar att inte klara god ekologisk status till mållåret 2021. Undantag gäller övergödning, morfologiska förändringar och kontinuitet.

Kemisk ytvattenstatus: Fyrisån har god kemisk status men bedöms ligga i riskzonen att inte klara kravet på kemisk status till år 2015.

Dagvatten från detaljplaneområdet påverkar i första hand följande risker för recipienten:

Det finns risk för föroreningar från hårdgjorda ytor såsom transporttytor samt från industrispår inom planområdet.

Dagvattentillflödets inverkan på recipientens möjlighet att nå en god kemisk och ekologisk status mållåren 2015 och 2021

Ett genomförande av detaljplanen kommer troligen *inte* att bidra till en ökad risk att recipienten Fyrisån inte uppnår eller uppfyller miljö kvalitetskraven 2015 respektive 2021.

- Marken kommer att saneras från de eventuella markföroreningar som finns inom planområdet.
- Transportytorna inom kvartersmarken ersätts bland annat av bostadsgårdar vilket minskar risken för förorening av dagvattnet.
- Sammantaget kommer den hårdgjorda ytan att minska med minst 5 000 kvm när de befintliga asfaltytorna ersätts av bland annat bostadsgårdar och trädplanteringar. Minskningen av hårdgjorda ytor kommer i sin tur att både fördröja och minska avrinningen av dagvatten från planområdet.
- Utökningen av gatumarken (fyra nya gator) sker på mark som redan är hårdgjord.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska åtgärder

Ansvarsfördelning

Exploatören/byggherren har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att genomföra anläggningar på kvartersmark, utöver bebyggelse exempelvis åtgärder vid eventuella markföroreningar, samordning och flytt av ledningar m.m.

Exploatören bekostar och kommunen genomför åtgärder inom allmän plats. Kostnader tas ut i form av en exploateringsavgift.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Avtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas och föreligga innan planen antas av kommunen.

Exploateringsavtalet ska reglera marköverlåtelser och kostnader för detaljplanens genomförande.

Kommunen tar ut en exploateringsavgift för kommunens åtaganden.

Ekonomiska åtgärder

Exploatören bekostar och kommunen genomför åtgärder inom allmän plats. Kostnader tas ut i form av en exploateringsavgift.

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Byggherren bekostar en eventuell flytt av ledningar.

Planeekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Inlösen ersättning

Mark som planläggs som allmän plats överlåts till kommunen. De delar av kommunens mark som planläggs som kvartersmark förvärvas av exploatören.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar och transformatorstation regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Om det inte finns avtal är det byggherren som bekostar flytten.

Tekniska åtgärder

Utredningar inför bygglovsprövning

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Geoteknik

Byggherren bekostar de arkeologiska utredningar som är nödvändiga.

Dagvatten

Dagvatten kan avledas i det kommunala dagvattennät som finns i gatorna.

Utredningar inför bygglovprövning/byggnämnan

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen. Det gäller till exempel:

- Risker med närheten till järnvägen och rangerbangården
- Buller
- Vibrationer
- Luftföroreningar: Partiklar, kvävdioxid m.m.
- Markföroreningar
- Solstudie

Byggskedet

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av byggherren. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i byggherrens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

Ledningar

Inom planområdet finns ett flertal ledningar. De allmänna ledningarna ligger dock på gatumark som inte ska bebyggas.

Berörda ledningsägare inom planområdet:

Uppsala Vatten och Avfall AB

Vattenfall AB Värme Uppsala

Vattenfall Eldistribution AB

Skanova

Borderlight AB

IP-Only

Det kan finnas ytterligare, av plan- och byggnadsnämnden, okända, ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger byggherren att undersöka om ytterligare ledningar finns.

Byggherren ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

Fastighetsrättsliga åtgärder

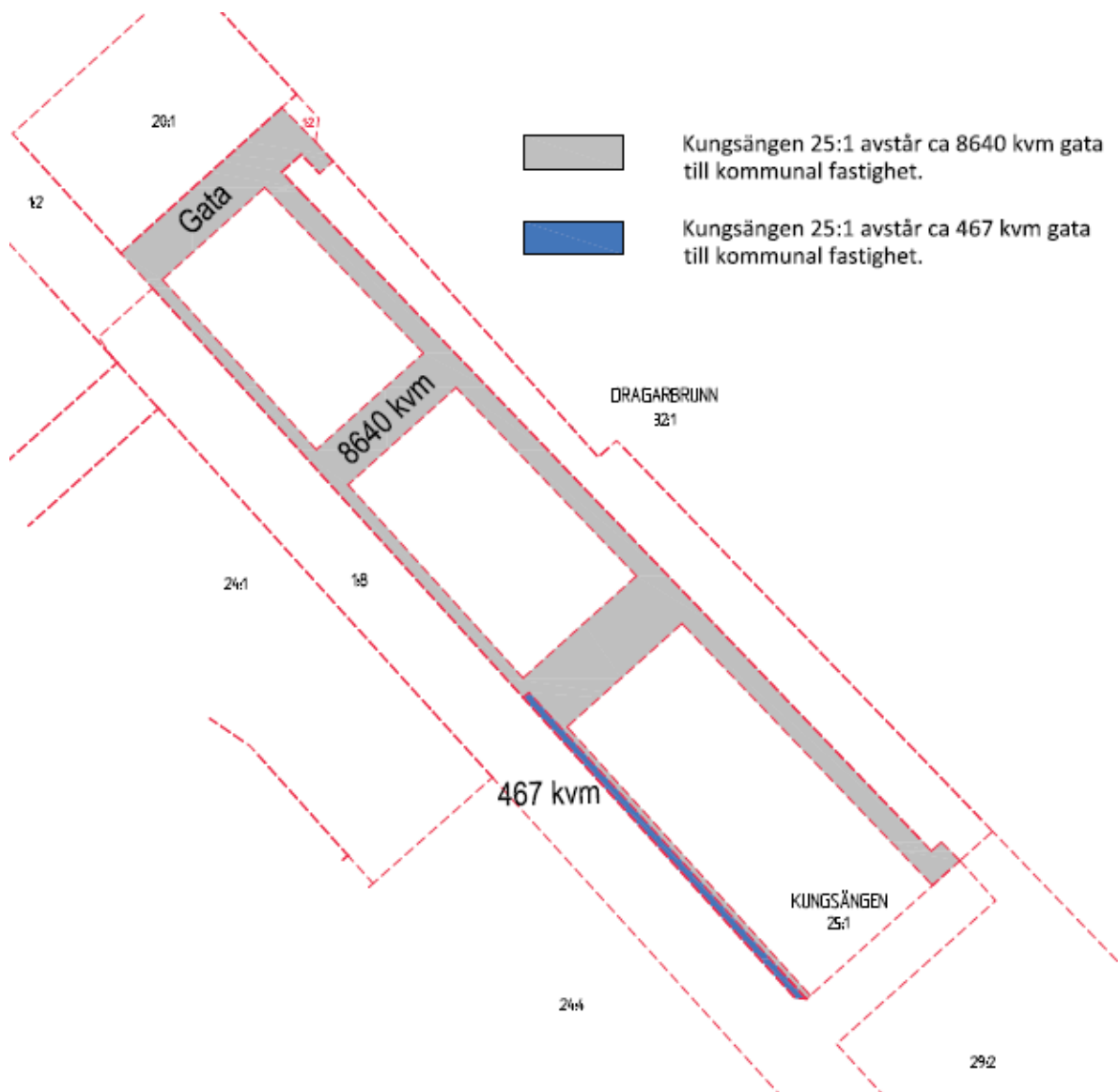
Fastighetsbildning

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder, som är en förutsättning för planens genomförande. Marken kommer att delas in i tre kvarter med flera fastigheter och byggas ut i etapper.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Ett genomförande av planen medför att kvartersmark läggs till gatumark.

Motivet till allmän plats är att området ska bli en utvidgning av innerstaden och kommer att delas in i ett flertal fastigheter.



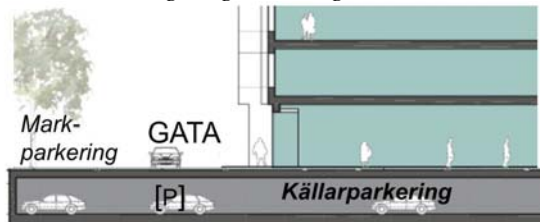
Följande fastigheter berörs av fastighetsregleringar

- Delar av fastigheten Kungsängen 25:1 kan senare komma att upplåtas till Vattenfall Eldistribution AB för två nätstationer.
- Kungsängen 20:1 får utfartsservitutet upphävt eftersom angöringen kommer att ske direkt från en ny allmän gata, se även rubriken ”Trafik och gator/Angöring och utfarter”.
- Kungsängen 25:1. All blivande gatumark inom fastigheten överläts till kommunen. De delar som blir föremål för tredimensionell fastighetsbildning under mark (parkering under gatan) överläts inte.
- Dragarbrunn 32:1. Den berörda delen är cirka 1335 kvm och ägs av Trafikverket. Trafikverket vill för närvarande inte sälja marken men byggherren kan förhandla om en möjlighet att utnyttja marken till parkering.

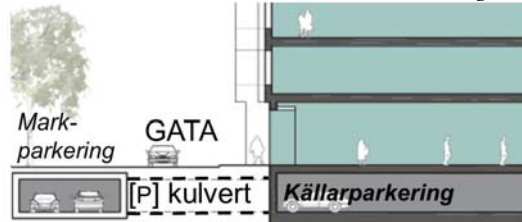
GATA, [P] Gata och parkering. För att möjliggöra en tredimensionell fastighetsbildning får marken användas till både allmän plats – gata (GATA) och kvartersmark – parkering [P]. Ramper till källargaragen kan rymmas på parkeringsfastigheterna längs järnvägen. Under gatan kan marken användas till källargarage eller till kulvertar mellan parkeringsfastigheten med källargaragen

BCP Bostäder, centrumverksamhet och parkering
Det blir möjligt att bilda sammanhängande parkeringsfastigheter mellan markparkeringen längs järnvägen, i ramperna, i kulverten under gatan och i källargaraget.

Alternativ med garage under gatan



Alternativ med kulvert under gatan



PLANENS KONSEKVENSER

Nollalternativ

Ett nollalternativ ska utgöra ett referensalternativ till det studerade planförslaget. Ett nollalternativ innebär ett beskrivet scenario av vad som händer då planförslaget inte genomförs t.ex. om gällande plan fortsätter att verka eller om annan rimlig/trolig utveckling av området kan definieras. Planförslagets konsekvenser ska ställas mot ett nollalternativ för att tydliggöra graden av konsekvenserna.

Miljöaspekter

Stadsbild och kulturarv

Stadsdelen omvandlas från industriområde till innerstad. Byggnadernas höjd påverkar utsikten från järnvägen och kan påverka siktlinjen från södra stadsranden (Gnista) mot domkyrkan.

Rekreation och friluftsliv

Ingen påverkan

Mark

Ingen påverkan

Dagvatten

Marken är helt hårdgjord eller bebyggd idag. Avrinningen av dagvatten kommer därför att minska om delar av de hårdgjorda ytorna ersätts med vegetationsklädda gårdsytor.

Resurshushållning

Den relativt höga exploateringen ger ett gott markutnyttjande i ett centralt läge.

Hälsa och säkerhet

För hälsa *inom* planområdet och på Kungsgatan, se rubrikerna "Hälsa/Buller" och "Hälsa/Luft" samt bilagd bullerutredning och luftutredning.

Konsekvenser för boende på Kungsgatans motsatta sida

De nya husen kommer att dämpa buller från järnvägen vilket bidrar till en bättre ljudmiljö för de boende på motsatt sida av Kungsgatan. De nya husen kommer endast marginellt att skugga befintliga hus. Se även "Solstudier" under rubriken "Hälsa/Solinstrålning"

Sociala aspekter

Stadsliv, mötesplatser, trygghet

Området blir mer befolkat och med ett inslag av verksamheter finns förutsättningar för mer service i området. Mer bostäder som dessutom ska ligga i gatuliv innebär att människor kommer att vistas i området hela dygnet, vilket ökar tryggheten.

De gator som rymmer verksamheter i bottenvåningarna har goda möjligheter att få mötesplatser.

Säkerhet

En riskbedömning har genomförts av Briab, se även rubriken ” Risk och säkerhet” samt bilagan med Riskanalysen. Enligt den konstateras att bostäder kan byggas minst 40 meter från Ostkustbanan och rangerbangården, och planen har anpassats till det.

Tillgänglighet

En genomförande av detaljplanen påverkar inte tillgängligheten i stadsdelen.

Barnperspektiv

Bostadsgårdarna ska utformas med hänsyn till barnens behov av lek. De genomgående gatorna och närheten till Kungsgatan medför att barn som inte är trafikmogna inte kan röra sig fritt i stadsdelen och blir hänvisade till den egna gården.

Den närmaste befintliga skolan är Vaksalaskolan. Skolvägen dit kan inte betecknas som trafiksäker, eftersom både Strandbodgatan och Stationsgatan måste korsas. Så länge det inte finns alternativ på närmare håll är risken stor att många barn måste korsa starkt trafikerade gator för att nå Vaksalaskolan eller skjutas i bil till valfri skola inom kommunen.

För närvarande bedriver kommunen ungdomsverksamhet i en av industribyggnaderna. Om den byggnaden rivs under den tid som kommunen har ett hyreskontrakt måste hyresvärden ordna ersättningslokaler. Eftersom planområdet är stort kan det troligen ordnas inom samma fastighet.

Upplåtelseformer

Detaljplanen reglerar inte upplåtelseformerna.

PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN

Översiktsplan

Bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Detaljplanen berör riksintressen transporter och infrastruktur eftersom det ligger intill ostkustbanan. Detaljplanen har anpassats genom att

- Markanvändning och byggrätter placerats enligt rekommendationerna i riskanalysen
- Planbestämmelserna ställer krav på den tillkommande byggelsen så att riksdagens bullerriktvärden kan uppnås till minst år 2030 genom boverkets avstegsfall med ljuddämpad sida.

Detaljplanen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 4, Mälaren med öar och strandområden, och detaljplanen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 4.

Detaljplanen berör inte miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5.

Luftkvalitetsberäkningarna, som grundas på trafikprognoser för år 2030, visar att planen inte medverkar till att gällande miljökvalitetsnormer överskrids. Detaljplanen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom planområdet ligger inom yttre grundvattenskyddsområde. Den tillkommande verksamheten utgör i sig inget hot mot grundvattenskyddet, marken kommer att saneras från eventuella markföroreningar och dessutom måste tillkommande bebyggelse anpassas till vattenskyddsföreskrifterna.

Detaljplanen kan även beröra det generella biotopskyddet eftersom enstaka lönnar måste tas bort från lönnallén för att ordna gatuanslutningar och för att bredda Kungsgatan genom att flytta gång- och cykelbanan så att separata kollektivtrafikkörfält kan ordnas. De lönnar som berörs är få, dispensansökan kommer att lämnas till länsstyrelsen.

Detaljplanen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Kontoret för samhällsutveckling

Uppsala i april och oktober 2014

Ulla-Britt Wickström
Planeringschef

Anneli Sundin
planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd
- granskning

2012-12-13

2014-04-10

Antagen av plan- och byggnadsnämnden:

2014-10-23

Laga kraft:

2014-11-24