

Handläggare
Emilia Hammer
018- 727 43 20

Datum
2016-04-20

Till miljö- och hälsoskyddsnämndens
sammanträde den 26 april 2016

Yttrande över planprogrammet för kvarteret Hugin, samråd

Remiss från plan- och byggnadsnämnden , dnr. 2014-00244 Remisstid: 6 maj 2016

Förslag till beslut:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslås besluta

att överlämna yttrande till plan- och byggnadsnämnden enligt **bilaga 1**.

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker planprogrammet för kvarteret Hugin. Planprogrammet ska ange riktlinjer och utgöra en ram för områdets struktur inför detaljplaneringen. Kvarteret avgränsas av Östra Ågatan, Hamnesplanaden, Dragarbrunnsgatan och Strandbogatan. Kvarteret ska utvecklas för bostäder, kontor, förskola och centrumverksamheter. Det planeras för att utveckla ett grönt stråk längs med Hamnesplanaden med parkmiljö.

Området har en historisk användning som gjort att det finns omfattande markföreningar som måste hanteras vid en exploatering med delvis ny användning. Strandbogatan och Östra Ågatan har relativt höga trafikflöden som är viktiga att utreda och ta hänsyn till i planeringen av området. Dagvattnets rening är en avgörande fråga innan det når recipienten Fyrisån.

Ärendet

Syftet med detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin i Kungsängen är att hantera de huvudsakliga förutsättningarna och övergripande frågorna. Därefter utgör programmet underlag för detaljplanering. Detaljplanering och genomförande kan komma att ske etappvis med hänsyn till bland annat befintliga hyresgäster. Programmet ska ange riktlinjer, utgöra en ram för områdets struktur, visa principer för bebyggelsemiljöns utformning och vilka frågor som bör fördjupas i den fortsatta planeringen. Kvarteret avgränsas av Östra Ågatan, Hamnesplanaden, Dragarbrunnsgatan och Strandbodgatan. Kungsängsgatan går igenom kvarteret och passerar genom en av huskropparna. Kvarteret Hugin ska utvecklas för bostäder, kontor, förskola och centrumverksamheter. Vid en ny planering av hela kvarteret bedöms kvarteret Hugin kunna ge cirka 20 000 kvadratmeter

kontor och mellan 40 000–45 000 kvadratmeter bostäder. Genomförandet av kommande detaljplaner kommer att leda till en delvis ny dragning av Kungsängsgatan genom kvarteret och åtgärder på både Strandbodgatan och Dragarbrunnsgatan. Det planeras för ett grönt stråk längs med Hammesplanaden med parkmiljö.

Delområde A

Denna del får en framträdande roll i söderläge i årummet och lyfts fram av de offentliga platserna Hamnplan och parken längs Hammesplananden. Huvudsaklig markanvändning föreslås vara bostäder, förskola och centrumverksamheter. Det ska även ges möjligheter till verksamhetslokaler i övriga delar av kvarteret mot offentliga rum. Förskolan ska placeras inom detta delområde med närhet till den nya parken. Bunkern i korsningen Kungsängsgatan–Strandbodgatan blir kvar men integreras med den nya bebyggelsen.

Delområde B

Huvudsaklig markanvändning inom delområde B föreslås vara kontor, centrumverksamheter och bostäder. Programområdets bästa lägen för kontorslokaler återfinns i nordöstra delen av delområde B mot Dragarbrunnsgatan och Strandbodgatan. Kvarterets bottenvåningar bör utformas för kontor och/eller centrumverksamheter. Bostäder föreslås placeras mot Kungsängstorg. I detaljplaneskedet kan även förutsättningarna för bostadsbebyggelse mot Kungsängsgatan utredas vidare och, om lämpligt, prövas. Programmet ska även ge förutsättningar för att skapa en mer trivsamt och attraktiv miljö utmed de stora gatorna Strandbodgatan, Dragarbrunnsgatan, Kungsängsgatan och Hammesplanaden.

Markföroreningar

Inom programområdet har det tidigare funnits ett gasverk mellan 1860 och 1967. Vid framställning av stadsgas från stenkolk bildades en mängd föroreningar. Dessa föroreningar består till största delen av tjäroljor som i sin tur består av olika ämnen varav en del är hälsofarliga, bland annat PAH'er enligt länsstyrelsens MIFO-databas.

Ett konsultbolag genomförde under 2004–2005 en översiktlig undersökning på hela fastigheten och konstaterade att stora delar av marken var förorenad av bland annat PAH. Föroreningen var koncentrerad till den översta cirka 1,3 meter mäktiga fyllnadsjorden ovanpå en cirka 60 meter mäktig lera.

En kompletterande miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning gjordes med syfte att vidga underlaget inför en ny riskklassning från dåvarande riskklass 1. Undersökningen syftade även till att utreda om de påträffade och kvarvarande föroreningarna från tiden för Uppsala Gasverk sprider sig, eller har potential att sprida sig, till recipienten Fyrisån. Eventuell förekomst av föroreningar i grundvattnet är okänd då grundvatten ej påträffades inom kvarteret vid provpunkterna med grundvattenrör ner till 3–4 meters djup. Endast vid ett kompletterande tillfälle kunde grundvattenprover tas i grundvattenrören längs Östra Ågatan. Provtagningarna och laboratorieanalyserna av både sediment från Fyrisån och jord- och vattenprover från områden mellan kvarteret Hugin och Fyrisån visar att det inte förekommer några tydliga spår av föroreningar avseende PAH eller petroleumkolväten i det område som bedöms ligga nedströms den aktuella fastigheten.

Markföreningen tycks enligt konsulten vara stillastående, antingen beroende på att den är starkt bunden till jordlagren eller att det saknas tillräckliga förutsättningar för någon transportmekanism av betydelse, exempelvis vertikala sprickor eller rotsystem. Av denna anledning bedöms det sannolikt att föreningarna blir kvar inom fastigheten under en mycket långt tid framöver. Den exploatering av området som planeras kommer att innebära en bortschaktning av förorenad fyllnadsjord inför uppförande av själva byggnaderna. För att uppnå en långsiktigt säker markmiljö inom området med små spridningsrisker av föroreningar till Fyrisån föreslås att områdets föroreningsutbredning kartläggs systematiskt och åtgärdas generellt. Detta kan ske med exempelvis platsspecifika riktvärden för mindre känslig markanvändning (PRVMKM), vilket även gäller ytor som inte ska bebyggas. För de områden med känsligare markanvändning som lekplats och förskola är till exempel platsspecifika riktvärden som baseras på känslig markanvändning (PRVKM) motiverade. Sammantaget bedöms dessa föroreningsmål minska den möjliga miljöbelastningen på Fyrisån samt minimera risken för återkontaminering av åtgärdade områden, till exempel vid översvämning. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska utföras på ett sätt som inte medför en alltför ökad risk för urlakning och spridning av eventuella kvarlämnade föroreningar i marken.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har i samband med samrådet kring behovsbedömningen av programmet ställt sig tveksam till att kommunen skriver att förorenad jord som finns vid de byggnader som ska uppföras ska schaktas bort, men att området i övrigt inte ska saneras. Kommunen behöver utreda om det finns risk för att de områden som har sanerats kommer att återkontamineras av föroreningar som ligger kvar i marken. Detta skulle kunna bli ett problem, särskilt om flera exploatörer kommer att vara aktiva i planområdet. Planområdets direkta närhet till Fyrisån och därmed stor risk för översvämning, gör att föroreningar som lämnas kvar i marken kan påverka statusen på vattnet i Fyrisån negativt även i ett längre tidsperspektiv. Fortsatt provtagning bör ske för att ytterligare klargöra föroreningssituationen samt risken för vad framtida schaktningar kan innebära vad gäller att förorena grundvatten och Fyrisån. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen tar ett helhetsgrepp på problemet med den förorenade marken i samrådsskedet.

Inom planområdet har det förutom gasverk även funnits verkstadsindustri, trätvättning, kakelfabrik och bilverkstad. Det är okänt om halogenerade lösningsmedel och impregneringsmedel har använts. Inom stora delar av området förekommer höga halter av framför allt PAH. I samband med att delar av dagens planområde exploaterades på 1970-talet utfördes sanering men det är oklart i vilken omfattning. Risk finns att okända föroreningsmassor finns kvar inom området. Tänkbara föroreningar som kan finnas kvar efter de olika verksamheterna som bedrivits inom kvarteret kan vara halogenerade lösningsmedel, alifatiska och aromatiska kolväten, flyktiga organiska föreningar, fenoler, cyanider och tungmetaller.

Den som ska göra en åtgärd i ett förorenat område som kan medföra risk för ökad spridning och exponering är skyldig att samråda och anmäla det till tillsynsmyndigheten (i det här fallet miljö- och hälsoskydds nämnden i Uppsala kommun).

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en MKB ska tas fram eftersom planområdet är förorenat.

Buller och Luft

Strandbodgatan är den mest trafikerade gatan i programområdet. Enligt en prognos av fordonstrafiksflöden för år 2030, som inkluderar den planerade bron vid Kungsängsesplanadens förlängning, uppgår trafikflödet på Strandbodgatan till mellan 9 000 och 14 000 fordon (9 000 mellan Östra Ågatan–Muningatan och 14 000 mellan Muningatan–Kungsgatan). Längs Dragarbrunnsgatan ligger högsta beräknade flödet på 3 000 fordon, Östra Ågatan 6 000 fordon, Kungsängsgatan 4 500 fordon och Hammesplanaden 1 000 fordon.

Strandbodgatan som stråk kommer att öka i betydelse i framtiden och trafiken bedöms således generera högre nivåer av buller och luftföroreningar att utreda och ta hänsyn till i detaljplaneskedet. Bostäder med genomgående lägenheter, som medför tillgång till en bullerdämpad sida, kan uppföras på tomten som uppfyller dagens ljudkrav. Enkelsidiga lägenheter mot Strandbodgatan eller Östra Ågatan går däremot inte att uppföra. Mest utsatta blir bostäder mot Strandbodgatan, framförallt i hörnet vid korsningen mot Östra Ågatan.

Dagvatten

Det är möjligt att ansluta ny bebyggelse från programområdet till kommunens vatten- och avloppssystem. Inom verksamhetsområdet för dagvatten ansvarar fastighetsägaren för sin fastighet och för avvattningen av det dagvatten som uppkommer inom fastigheten. Detta innebär att den enskilde fastighetsägaren ansvarar för att det dagvatten som inte kan infiltrera i marken på den egna fastigheten avvattnas till den förbindelsepunkt som verksamhetsområdets huvudman, Uppsala Vatten och Avfall, har anvisat. Recipient för dagvatten inom programområdet är Fyrisån. Dagvattnet ska renas och, om möjligt, fördröjas inom kvarteretsmark innan det går ut i det kommunala ledningsnätet. Byggherren ansvarar för anläggning, drift och underhåll av anläggningar för rening och fördröjning på kvarteretsmark.

Avseende dagvattenhantering bedöms rening av dagvatten vara en mer central fråga än fördröjning. Fördröjning av dagvatten är inte lika nödvändigt i detta område då belastningen på dagvattennätet inte blir så stor nära recipienten. Tillräcklig rening är nödvändig på grund av den direkta närheten till Fyrisån och infiltration bedöms inte vara ett alternativ på grund av lerlagren.

I den tilltänkta parken skulle dagvatten från lågpunkten kring Dragarbrunnsgatan och andra gator i området kunna samlas i en multifunktionell yta.

Omhändertagandet av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ske på ett effektivt och modernt sätt. Kantzoner utmed gatorna kan användas för infiltration med fördröjning och rening där så är möjligt.

Strandskydd

Strandskyddet avses bli upphävt i kommande detaljplaner som ligger inom 100 meter från strandlinjen. Marken i programområdet är redan ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och programområdet är väl avskilt från området närmast strandlinjen av Östra Ågatan och de allmänna ytorna på Hamnplan. Således bedöms förutsättningar för upphävande av strandskydd föreligga.

Översvämningsrisk

Om Fyrisåns vattennivå höjs finns risk för översvämning inom delar av programområdet. Översvämningsrisken ska beaktas i kommande detaljplaneprocess vid utformning av de nya byggrätterna. För ny bebyggelse som kan ta skada av översvämning bör lämplig nivå på färdigt golv utredas. Elinstallationer och andra tekniska anläggningar som kan ta skada av översvämning bör inte finnas under denna nivå.

Anna Axelsson
miljödirektör

Bilagor

Bilaga 1: Yttrande över planprogrammet för kvarteret Hugin, samråd

Handläggare
Emilia Hammer
018- 727 43 20

Datum
2016-04-26

Diarienummer
2016-001502- PL

Plan- och byggnadsnämnden

Yttrande över planprogrammet för kvarteret Hugin, samråd

Remiss från plan- och byggnadsnämnden , dnr. 2014-00244 Remisstid: 6 maj 2016

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på ett planprogram där det kan tas ett samlat grepp om de huvudsakliga förutsättningarna och övergripande frågorna. De frågor som nämnden anser behöver utredas mer i planprogrammet är luft och dagvatten.

En luftutredning för framförallt Strandbodgatan och Östra Ågatan behöver göras. Det är redan högt trafikerade gator som förutsätts nyttjas än mer i framtiden. Utredningen bör ligga till grund för hur man planerar bebyggelsen så att riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormer för luft klaras i de kommande detaljplanerna.

Nämnden efterlyser även en samlad dagvattenutredning som visar hur reningen av området i stort ska gå till innan dagvattnet når recipienten Fyrisån. Risken för att miljö kvalitetsnormerna för Fyrisån ska påverkas negativt på grund av de föroreningar som finns i området är stor.

Nämnden ser positivt på att grönytor används och anpassas för lokal dagvattenhantering och att kantzoner utmed gatorna används för infiltration med fördröjning och rening.

När det gäller markföroreningar så ställer sig nämnden tveksam till att ha olika riktvärden som åtgärds mål för en och samma fastighet. Det skulle kunna innebära att ytterligare sanering krävs om man i framtiden vill ändra markanvändningen och utnyttja den del som idag planeras för kontor till bostäder. Det är att föredra att hela området saneras till samma åtgärds mål med utgångsläge känslig markanvändning om platsspecifika riktvärden tas fram.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden

Bengt Fladvad
ordförande

Anna Axelsson
miljödirektör

Handläggare:
Linus Pettersson
018-727 46 06
linus.pettersson2@uppsala.se

Datum:
2016-03-18

Diarienummer:
PBN 2014-000244

Enligt sändlista

SAMRÅDSHANDLING

Planprogram för kvarteret Hugin i Kungsängen, Uppsala kommun

Plan- och byggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 19 november 2015 att sända förslag till planprogram för kvarteret Hugin för yttrande enligt bifogad samrådslista. Fastighetsägare, bostadsrättsinnehavare, hyresgäster och boende samt övriga som bedöms ha väsentligt intresse av förslaget ges tillfälle till samråd. Plan- och byggnadsnämnden förutsätter att fastighetsägare informerar eventuella hyresgäster. Under samrådstiden finns planförslaget tillgängligt på kommuninformationen, Stadsbyggnadsförvaltningen och stadsbiblioteket. Planförslaget finns även på kommunens webbplats, www.uppsala.se/stadsplanering

Planprogrammet för kvarteret Hugin formar stadsbyggnadsvisionen för området och ger utvecklingsinriktningen för det fortsatta planarbetet. Planprogrammet redogör även för de förutsättningar som råder. Genom att i planprogrammet föreslå en mer funktionsblandad bebyggelse med innerstadskaraktär, nya mötesplatser och en ny kvartersindelning skapas bättre förutsättningar för kvarteret att bli en del av stadskärnan och främja innerstadens utveckling söderut. Vid en nyplanering av hela kvarteret bedöms programområdet kunna inrymma cirka 65 000 m² bruttoarea ovan mark (så kallad ljus BTA) nya lägenheter, kontor, centrumverksamheter och förskola som fyller gator och platser med liv. Längs Hammesplanaden utvecklas och vidgas den befintliga parkremsan till en allmän park.

Planprogrammet ska utgöra vägledning och underlag för kommande detaljplanering av området, vilket kan komma att ske etappvis och över tid. Ett planprogram är således det första steget i en detaljplane-process, se information på nästa sida samt sidan 3. Den som inte framfört skriftliga synpunkter under programsamrådet, eller under den följande detaljplaneprocessen, kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta en detaljplan.

Upplýsningar i ärendet lämnas av handläggaren.

Informationsmöte

Tid: 31 mars, kl. 18.00

Plats: Uppsala kommun (matsalen på plan 7), Stationsgatan 12

Välkomna!

**Yttranden skall vara inlämnade senast den 6 maj 2016 till:
Uppsala kommun, plan- och byggnadsnämnden, 753 75 Uppsala eller
plan-byggnadsnamnden@uppsala.se**

Plan- och byggnadsnämnden

Uppgifter som du lämnar i yttrandet kommer att användas av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun vid behandling av ärendet. Vi behandlar personuppgifter om dig enligt personuppgiftslagen (PUL). Enligt §§ 26 och 28 i samma lag har du rätt att, på skriftlig begäran, få information om och rättelse av de uppgifter som behandlas.

Postadress: Uppsala kommun, stadsbyggnadsförvaltningen • 753 75 UPPSALA •

Besöksadress: Stationsgatan 12. Telefon: +46 18-727 00 00

E-post: plan-byggnadsnamnden@uppsala.se

www.uppsala.se

Vad är ett detaljplaneprogram?

I planprogrammet anger kommunen sin viljeinriktning genom att formulera utgångspunkter och mål som blir vägledande i den fortsatta planeringen av det aktuella området. Detta planprogram bedöms vara mer detaljplaneförberedande i dess karaktär och geografiska avgränsning än ett större övergripande planprogram. Därför kallas samrådshandlingen för detaljplaneprogram.

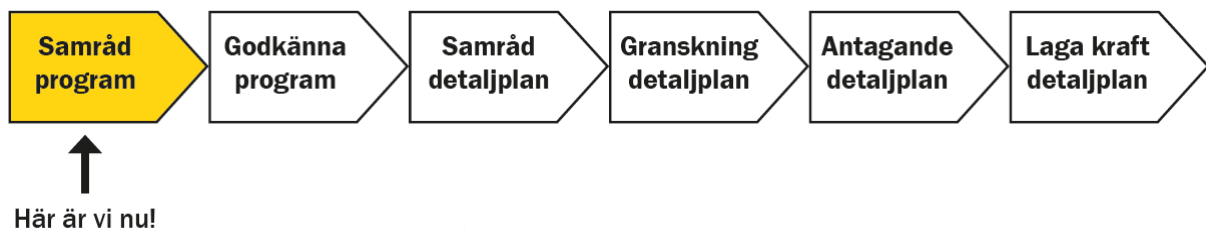
Programsamråd – en möjlighet att lämna synpunkter på förslaget

För att inhämta information och synpunkter hålls samråd kring programmet. Kommunen anordnar tillfälle att informera om och skapa dialog kring förslaget. Efter samrådshandlingens slut sammanställs inkomna skriftliga synpunkter i en samrådsredogörelse och programmet revideras.

Samrådsredogörelsen och programmet ska sedan godkännas av plan- och byggnadsnämnden. Programmet är inte juridiskt bindande.

Fortsatt arbete – detaljplanering

En detaljplan är mer detaljerad än ett program och reglerar hur marken får användas, till exempel till bostäder, skola eller park. Ett förslag till detaljplan samråds på liknande sätt som planprogrammet och ger ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på det som planeras. Detaljplanering bedöms kunna inledas under andra halvåret 2016.



Ytterligare beskrivning av planprocessen som helhet återfinns på nästa sida.

Planprocessen

Standardförfarande



Begränsat förfarande



Handläggare
Linus Pettersson

Datum
2016-03-21

Diarienummer
PBN 2014-000244

Detaljplaneprogram för kvarteret Hugin i Kungsängen

Samrådshandling

Samrådstitid 22 mars – 6 maj 2016



Medverkande

Programmet har tagits fram av:
handläggare Linus Pettersson, stadsbyggnadsförvaltningen, i samarbete med en projektgrupp
för innerstadsstrategin under ledning av Karin Åkerblom

Projektgrupp inom Uppsala kommun

Niclas Andersson, trafikplanerare
Brita Christiansen, planarkitekt
Henrik Ljungman, landskapsarkitekt
Astrid Nyström, projektledare lokalförsörjning
Karin Åkerblom, processledare strategisk planering

Illustrationer

Illustrationer har tagits fram av Uppsala kommun, Karavan landskapsarkitekter, Svendborg Architects och Berndtsson Arkitektkontor.

Underlag framtagna inom ramen för detta program

Trafikkonsekvensbedömning Kvarteret Hugin/Strandbodgatan, Sigma oktober 2015
Trafikbulerutredning Kvarteret Hugin, Bjerking november 2014

Planprocess och tidplan

Planprocessen regleras i plan- och bygglagen och följer illustrationen nedan. Samrådtiden för detaljplaneprogrammet är till och med 6 maj 2016. Efter genomfört programsamråd sammanställs inkomna yttranden och bemöts. Den reviderade planhandlingen godkänns sedan i plan- och byggnadsnämnden. När programmet är godkänt kan detaljplaner upprättas med programmet som underlag.

Ett informationsmöte kommer att hållas hos Uppsala kommun, Stationsgatan 12, på torsdag 31 mars kl. 18.00.

Yttranden skall vara inlämnade skriftligen senast den 6 maj till:
Uppsala kommun, plan- och byggnadsnämnden, 753 75 Uppsala eller plan-byggnadsnamnden@upsala.se

Vad är ett detaljplaneprogram?

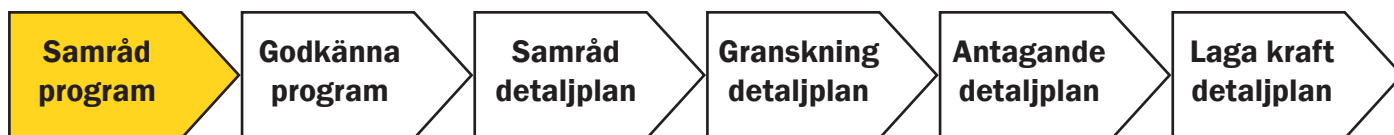
I detaljplaneprogrammet anger kommunen sin viljeinriktning genom att formulera utgångspunkter och mål som blir vägledande i den fortsatta planeringen av det aktuella området.

Programsamråd – en möjlighet att lämna synpunkter på förslaget

För att inhämta information och synpunkter hålls samråd kring programmet. Kommunen anordnar tillfälle att informera om och skapa dialog kring förslaget. Efter samråd tidens slut sammanställs inkomna skriftliga synpunkter i en samrådsredogörelse och programmet revideras. Samrådsredogörelsen och programmet ska sedan godkännas av plan- och byggnadsnämnden. Programmet är inte juridiskt bindande.

Fortsatt arbete – detaljplanering

En detaljplan är mer detaljerad än ett program och reglerar hur marken får användas, till exempel till bostäder, skola eller park. Ett förslag till detaljplan samråds på liknande sätt som programmet och ger ytterligare möjligheter att lämna synpunkter på det som planeras.



↑
Här är vi nu!



PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

INNEHÅLL

SAMMANFATTNING.....	5
BAKGRUND.....	6
UPPDRAG OCH SYFTE.....	6
STADSBYGGNADSVISION.....	7
SAMBAND OCH STADSLIV.....	9
Samband av offentlig plats.....	9
Offentlig och kommersiell service.....	10
INRIKTNING FÖR PLANLÄGGNING.....	11
Generell inriktning.....	11
Delområde A.....	12
Delområde B.....	12
GENERELLA UTFORMNINGSPRINCIPER.....	13
FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET.....	21
Stadsbild och kulturmiljö.....	21
Gata och trafik.....	21
Park, rekreation och friluftsliv.....	23
Service.....	23
Hälsa och säkerhet.....	23
Naturmiljö och miljöbelastning.....	24
Teknisk försörjning.....	25
OMRÅDETS HISTORIK OCH UTVECKLING.....	25
KONSEKVENSDISKUSSION.....	26
Planalternativ.....	26
Nollalternativ.....	26
GENOMFÖRANDE.....	28
Organisation.....	28
Tekniska frågor och utredningar.....	28
Fastighetsrättsliga åtgärder.....	28
Ekonomi.....	28
Etapindelning.....	29
REFERENSER.....	30

SAMMANFATTNING

Detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin formar stadsbyggnadsvisionen för området och ger utvecklingsinriktningen för det fortsatta planarbetet. Programmet redogör även för de förutsättningar som råder. Programmet ska utgöra vägledning och underlag för kommande detaljplanering av området, vilket kan komma att ske etappvis och över tid.

Förutsättningarna för utveckling av programområdet bedöms som goda. Vid en nyplanering av hela kvarteret Hugin bedöms programområdet kunna inrymma cirka 65 000 m² bruttoarea ovan mark (så kallad ljus BTA) nya lägenheter, kontor, verksamheter, handel och förskola som fyller gator och platser med liv.

Genom att i programmet föreslå en mer funktionsblandad bebyggelse med innerstadskaraktär, nya mötesplatser och en ny struktur skapas bättre förutsättningar för kvarteret att bli en del av stadskärnan och främja innerstadens utveckling söderut.

Stadsbyggnadsvisionen bygger på att programområdet omvandlas från att ha utgjort stadens yttre gräns mot ett industriområde till att bli en levande och blandad innerstadsmiljö. Programområdets läge ger en särskild strategisk möjlighet att utvidga innerstadens stadsliv genom att förstärka sambandet mellan det före detta industriområdet i Kungsängen och innerstaden.

Längs Hamnesplanaden utvecklas och vidgas den befintliga parkremsan till en allmän park. Parken utgör en del av det grönråk som sträcker sig från årummet och Hamnplan till Resecentrum's perronger. Den nya parken, tillsammans med ett

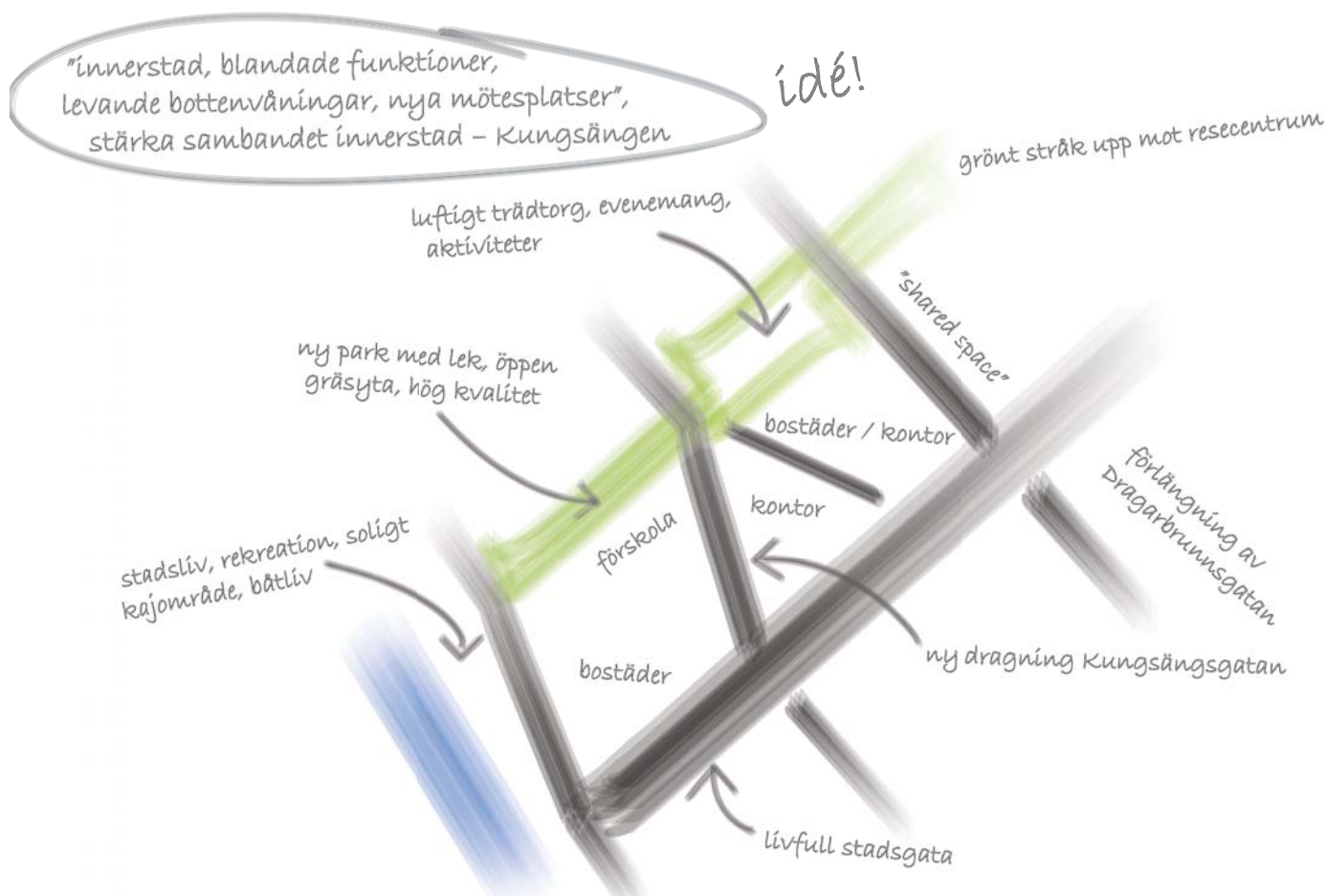
upplivat Kungsängstorg, skapar en för staden viktig grön lunga i en del av innerstaden som har stor brist på gröna ytor. Parken och utveckling av övrig allmän plats i programområdet bidrar till att skapa kvaliteter i innerstaden.

Ett antal generella utformningsprinciper beskriver hanteringen av bebyggelsens skala, utformning med mera som led i att uppnå stadsbyggnadsvisionen. I attraktiva lägen ges plats för lokaler och verksamheter av olika slag. Bostadshusens bottenvåningar ges en hög våningshöjd för att möjliggöra flexibilitet för framtida förändringar i innehåll.

Programmet hanterar även en upprustning av Strandbodgatan och anpassning till övriga gator. Tillskapandet av verksamhetslokaler i bottenvåningarna med god tillgänglighet och säkerhet för gång- och cykel skapar förutsättningar för stadsliv.

En mer stadsmässig kvartersstruktur bedöms ge positiv påverkan på stadsbilden då programområdets koppling till omgivningen förtydligas och den föreslagna strukturen bidrar till att länka samman stadskärnan och södra Kungsängen. Den utveckling av programområdet som föreslås, bedöms ge en positiv påverkan på sociotopvärdet i närområdet och bli en dragare inom Södra Åstråket. De markföroreningar som finns i programområdet behöver saneras till nivåer som möjliggör bostäder och skolverksamhet innan genomförande av kommande detaljplaner.

Sammantaget bedöms den föreslagna utvecklingen vara förenlig med översiktsplanen.



BAKGRUND

Bebyggelsen i kvarteret Hugin har sedan 1970-talet använts för kontorsverksamhet med tillhörande restaurang samt utgjort en barriär mot industriområdet i Kungsängen. Byggnaderna är delvis alltför otidsenliga och föråldrade för att medge effektiva kontorsytor, exempelvis på grund av de låga våningshöjderna. Strukturellt har respektive byggnad varit anpassad för en stor och specifik hyresgäst som idag delvist har andra behov. Fastighetsägaren har genomfört en förstudie följt av ett parallellt utredningsuppdrag under våren 2014 för att visa på möjligheterna i kvarteret. Ett helhetsgrepp för kvarteret Hugin, genom att exempelvis riva befintlig struktur och bygga nytt, skulle ge nya och bättre möjligheter än vad den befintliga detaljplanen och byggrätterna medger.

UPPDRAG OCH SYFTE

Syftet med detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin i Kungsängen är att hantera de huvudsakliga förutsättningarna och övergripande frågorna. Därefter utgör programmet underlag för detaljplanering. Detaljplanering och genomförande kan komma att ske etappvis med hänsyn till bland annat befintliga hyresgäster. Fastighetsägaren för kvarteretsmarken i programområdet, Vasakronan Fastigheter AB, vill möjliggöra att på sikt kunna omvandla hela kvarteret med bland annat ny markanvändning och en ny kvartersindelning. Programmet ska ange riktlinjer, utgöra en ram för områdets struktur, visa principer för bebyggelsemiljöns utformning och vilka frågor som bör fördjupas i den fortsatta planeringen.

Avgränsning av detaljplaneprogrammet

Kvarteret Hugin, fortsättningsvis benämnt programområdet, ligger i den del av Kungsängen där innerstaden övergår till ett före detta industriområde i förändring. Kvarteret avgränsas av Östra Ågatan, Hamnesplanaden, Dragarbrunnsgatan och Strandbodgatan. Kungsängsgatan går igenom kvarteret och passerar genom en av huskropparna. Det föreslagna programområdet berör fastigheterna Kungsängen 16:6, Kungsängen 39:1 och del av Kungsängen 1:2. Utöver den fysiska avgränsningen av detaljplaneprogrammet är relationen till omgivningen och den höga utvecklingstakt som råder i denna del av staden viktiga planeringsförutsättningar och delmotiv för upprättande av ett program. Programområdet avgränsas enligt bilden nedan.



Avgränsning av detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin.

Översiktsplan och innerstadsstrategi

I översiktsplanen anges att programområdet tillhör innerstaden, som i sin tur ska expandera söderut mot Kungsängen. I

innerstaden bedöms efterfrågan öka för både verksamhetslokaler och bostäder. Med ett tydligt krav på verksamheter av skilda slag i bottenvåningarna stärks innerstadskaraktären.

Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktliga planering och visar i vilken riktning den centrala staden långsiktigt ska utvecklas. Strategin skapar gemensamma riktlinjer för hur rörelser sker i staden, hur de offentliga platserna ser ut och hur staden byggs. För att bredda stadens centrum och knyta samman Kungsängens bostadsområde med stadens mest centrala delar och stationsområdet är det inom arbetet med en innerstadsstrategi viktigt att tillskapa nya offentliga rum och ytterligare verksamheter i befintliga bottenvåningar, vilket också bidrar till ett attraktivare stadsliv. Hamnområdet kan utvecklas och bli mer attraktivt. Hela främre Kungsängens stora variation skapar intressanta förutsättningar för ytterligare ny bebyggelse och bebyggelsekompletteringar inom området.

Program för Södra Åstråket samt Kungsängen

För Södra Åstråket finns ett program från 2015 som visar kommunens viljeriktning och mål för en utveckling av området. Södra Åstråket är en av de största och mest välanvända allmänna ytorna i centrala Uppsala med funktioner som idrott, anlagd park och evenemangsytor för festivaler och konserter i varierande storlek. I visionen för Södra Åstråket ingår bland annat hamnplan som ett inbjudande och generöst kajstråk med inslag av kommersiell verksamhet och utgör en viktig rörelselänk längs Fyrisån med hårdgjorda ytor och kajer.

För Kungsängen gäller ett program från 2009 som utgör vägledning vid en successiv förnyelse av Kungsängen från industriområde till blandad stadsmiljö med bostäder, arbetsplatser, butiker och annan service och som kan ses som en utvidgning av innerstaden. Programområdet för Kungsängen avgränsas i norr av Strandbodgatan, vilket innebär att kvarteret Hugin inte ingår i programmet för Kungsängen men ligger dock i direkt anslutning. Utvecklingsinriktningen samt ställningstaganden i programmet för Kungsängen har betydelse för detta programområde och dess förutsättningar, exempelvis Dragarbrunnsgatans förlängning vidare in i Kungsängen söder om Strandbodgatan som lyftes i programmet för Kungsängen.

Gällande detaljplan

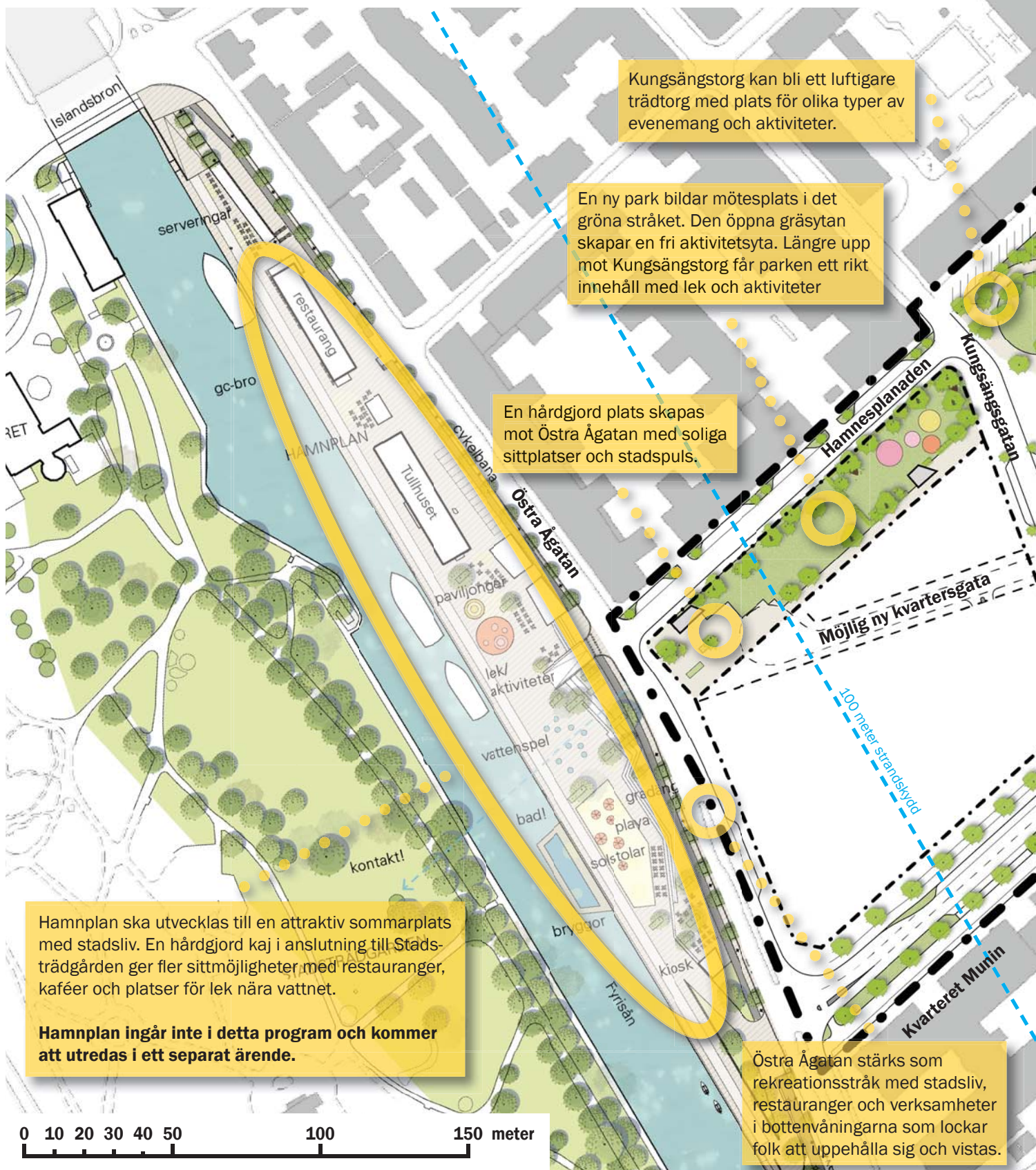
Inom programområdet finns en gällande detaljplan från 2003 som medger ett antal outnyttjade byggrätter på cirka 22 700 kvadratmeter och följer samma struktur som befintliga byggnader. Den sammanlagda bruttoarean (BTA) som gällande detaljplan medger uppgår till cirka 51 600 kvadratmeter. Befintliga ytor i källarplanet är cirka 10 470 kvadratmeter.



Volymstudie av outnyttjade byggrätter i gällande detaljplan (Illustration: Berndtsson Arkitektkontor).

STADSBYGGNADSVISION

Kvarteret Hugin omvandlas från att ha varit stadens yttre gräns mot ett industriområde till att bli en levande och blandad innerstadsmiljö. Kvarterets läge ger en särskild strategisk möjlighet att utvidga stadskärnans stadsliv genom att sammanlänka den södra delen av Kungsängen med stadskärnan. Programområdet bedöms kunna inrymma cirka 65 000 m² nya lägenheter, arbetsplatser, centrumverksamheter och förskola som fyller gator och platser med liv. En ny stadsdelspark vid Hamnesplanaden förstärker den gröna länken mellan Järnvägen och Fyrisån. Vid Östra Ågatan möter kvarteret åstråket där Hamnplan ska utvecklas till ett finrum för Uppsalaborna i bästa kvällsolsläge.



Det nya kvarteret Hugin bidrar till att förstärka det gröna stråk som knyter ihop Resecentrum med Hamnplan och årummet.

Dragarbrunnsgatan blir en nyckellänk för att expandera stadskärnan söderut. Utformning och mötet mellan levande bottenvåningar och gatan blir viktig. Parkeringarna längs Dragarbrunnsgatan tas bort för ökad framkomlighet och utformas som gångfartsområde, *shared space*, mellan Kungsängstorg och Strandbodgatan.

Utformning av den nya bebyggelsen ska bidra till en intressant och varierad stadsmiljö med blandade funktioner. Bebyggelsen får en tydlig innerstadskaraktär och ges ett varierat uttryck.

En visuell koppling och ett rörelsestråk för allmänheten genom kvarteret underlättar rörelse mellan innerstaden och sydöstra Kungsängen. Det ger en för staden intressant sammankoppling, ökad orienterbarhet i området och fångar upp den historiska strukturen från mitten av 1900-talet.

Dragarbrunnsgatan ska förberedas för en förlängning in i Kungsängen enligt *Program för Kungsängen* och möta en ny kvartersstruktur på södra sidan om Strandbodgatan.

Kungsängsgatan utvecklas som angöringsgata. Trädplantering på båda sidor om gatan förstärker de gröna länkarna och skapar ett trivsamt gaturum.

Strandbodgatan utvecklas till en livfull stadsgata med levande bottenvåningar i programområdet. Gatan ska utformas med fokus på hög framkomlighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Gatans norra sida mot kvarteret Hugin utformas på de gåendes villkor. Stora rörelseflöden och kopplingar över ån och under järnvägen gör gatan attraktiv för handel och verksamheter.

Köttinspektionen blir kulturhus i Främre Kungsängen med plats för scen och ateljéer. Kring byggnaden behövs plats för möten, mingel och kultur.

- ● ● ● ● Programområdets avgränsning
- - - - - Illustrerad ny fastighetsgräns
- - - - - Illustrationslinje



SAMBAND OCH STADSLIV

I främre Kungsängen kan ett stadsliv uppstå, som inte är möjligt någon annanstans i staden. Detta åstadkoms tack vare stora pågående förändringar i kvarteren i detta område, där detta detaljplaneprogram har en viktig roll. I programområdet finns möjligheter att skapa tydligare kopplingar till centrum och ge utrymme för kontor, centrumverksamheter och bostäder samt skapa en ny struktur i samband med utvecklingen av programområdet. Med sådana möjligheter som motiv pekas främre Kungsängen ut som ett av de sex katalysatorområden för centrala Uppsalas utveckling i förslaget till innerstadsstrategi.



Programområdet ligger i ett så kallat katalysatorområde för utveckling av stadsliv. Utdrag ur samrådsupplagan av Uppsala kommuns innerstadsstrategi, september–november 2015.

Samband av offentlig plats

Hamnesplanaden som förlängning av årummet

Tankarna kring Hamnesplanaden som viktigt stadsbyggnadsmotiv med tydliga gröna inslag, tillsammans med Kungsängstorg, återupprättas och lyfts fram. Det finns potential för ett stråk mellan Hamnplan och Resecentrum där den visuella kontakten med grönska, enhetlig gestaltning och utformning av allmän plats tillsammans utgör en sammanhängande grön länk. Hamnplans möte med den södra delen av parken längs Hamnesplanaden bildar en mötesplats i söderläge med stadspuls, rörelser, restaurang med uteservering, soliga sittplatser och en öppen gräsyta. Längre upp mot Kungsängstorg får parken ett rikt innehåll med lek och aktiviteter.

Dragarbrunnsgatans förlängning in i Kungsängen

I programmet för Kungsängen föreslås en förlängning av Dragarbrunnsgatan ske i form av ett gångfartsområde in i Kungsängen. En förlängning av gatan skulle förstärka Kungsängens kontakt med dagens centrumverksamheter i innerstaden. Dragarbrunnsgatan med sitt lugnare tempo kan ha ett komplementärt förhållande till Kungsgatan med goda förutsättningar för kommersiella verksamheter inom programområdet. Gatans möte med Strandbodgatan och kommande ny bebyggelse på den gamla bussgaragetomten i del av kvarteret Hovstallängen är viktigt.

Kungsängstorg

Kungsängstorg är en viktig komponent i processen att länka

samma stadskärnan och södra Kungsängen. Platsen är etablerad men sparsamt nyttjad och skulle med enkla åtgärder lyfta området. Torget skulle bli en viktigare målpunkt som tillsammans med parken längs Hamnesplanaden knyter samman Hamnplan, Kungsängsgatan och Dragarbrunnsgatan. Kungsängstorg förstärks som grönt parktorg där befintliga träd stammas upp, ges en markbeläggning som samspelar med Hamnplan och parken längs Hamnesplanaden.

Strandbodgatan som rörelsestråk och viktig länk

Strandbodgatan har ett högt flöde av människor i båda riktningar och programområdet kommer att inrymma verksamheter i bottenvåningarna mot gatan som bidrar till att skapa stadsliv och puls. Gatans sektion förskjuts söderut och ger mer utrymme för gående och skapar hög framkomlighet och trafiksäkerhet på de gåendes villkor. Ny trädplantering längs gatan bör utformas till att även kunna hantera dagvatten. Nya möjligheter till parkering tillskapas för verksamheterna längs gatan.

Kungsängsgatan

Kungsängsgatan rätas ut och blir entrégata till bostadskvarteren och verksamhetslokalerna i programområdet. Plantering längs gatan bjuder in till parken, Kungsängstorg och hela det gröna stråket. Gatan ges en generös sektion med god framkomlighet och plats för angöring.

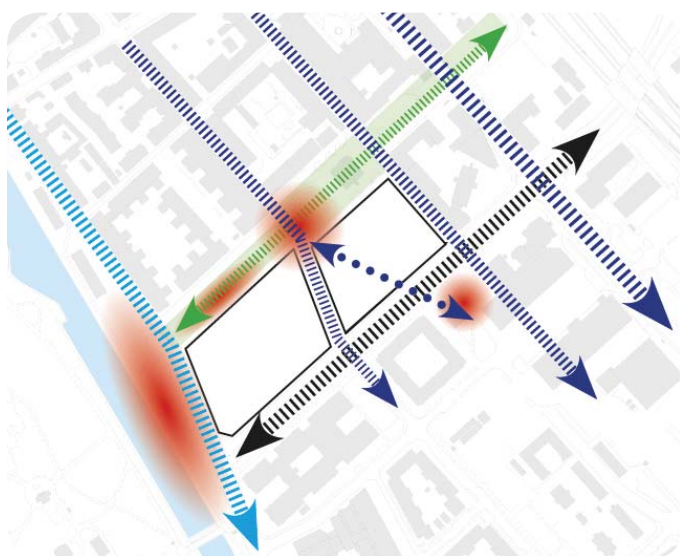
Södra Åstråket, Hamnplan och Östra Ågatan







Södra Åstråket utgör en del av stadens innersta delar och bildar en viktig symbolplats såväl ur ett historiskt perspektiv som för idrotts- och evenemangsbesökare och för Uppsalabornas vardagsrekreation. Bebyggelsen på åns östra sida bygger vidare på den täta stadsstrukturen med tydlig gatustruktur och en tydlig stadsfront mot årummet. På västra sidan förankras större volymer mot åsens fot och utformas med parkens öppna karaktär överordnad bebyggelsen. Den västra och den östra sidan ån har, och kommer fortsatt ha, olika karaktär med en tätare men anlagd karaktär på östra sidan och en mer öppen struktur på västra sidan. Dessa principer och karaktärer ska fortsättningsvis värnas enligt programmet för Södra Åstråket.

Hamnplan, det stensatta soliga kajområdet söder om Islandsbron, kan utvecklas till en mer attraktiv sommarplats. Kajkaraktären bevaras och utvecklas. Hamnspången kopplar platsen till Stadsträdgårdens flöden. Hamnplan har förutsättningar att bli en ny solig, hårdgjord del av Stadsträdgården med sittmöjligheter, restaurang- och caféliv, platser för lek och vattenkontakt.

För Östra Ågatan finns ett antal olika utvecklingsalternativ som Uppsala kommun inte tagit ställning till och som inte hanteras inom ramen för detta program. Det gäller i huvudsak om den planerade bron vid Kungsängsesplanadens förlängning över Fyriskan byggs och om Islandsbron på sikt endast får nyttjas av kollektivtrafiken som en konsekvens av den nya bron.

Östra Ågatan bör anpassas till att Hamnplan blir en ny publik målpunkt i staden i framtiden, och fordonstrafiken bör således ha lägre hastighet. Som en del i arbetet med att utveckla Hamnplan utreds huruvida gång- och cykelvägen bör flyttas upp i gaturummet och anläggas längs Östra Ågatan.



-  **Rekreationsstråk**
-  **Stadsstråk**
-  **Kommunikationsstråk**
-  **Grönt parkstråk**
-  **Visuell koppling**
-  **Publik mötesplats**

Stråk och mötesplatser i och omkring programområdet.

Offentlig och kommersiell service

Tillsammans med offentliga platser är verksamhetslokaler viktiga ingredienser för att skapa stadsliv. Söder om Bäverns gränd dör stadslivet ut med undantag för enstaka verksamhetslokaler. Längs Kungsängsgatans södra sida finns verksamhetslokaler i bottenvåning ända fram till Kungsängstorg, som i sin tur skulle kunna "sjuda till liv" efter genomförandet av programmet, den nya parken vid Hammesplanaden och Kungsängens fortsatta utveckling. Dragarbrunnsgatans attraktivitet som stråk bedöms även öka vid en förlängning vidare in i Kungsängen.



Exempel på befintliga verksamhetslokaler vid Kungsängstorg som skulle kunna "sjuda till liv" när innerstaden växer söderut. Vy från Kungsängstorg och kvarteret Hugin in mot Stora Torget.

Generellt sett för programområdet gäller att bottenvåningarna längs de för staden viktiga utvecklingsstråken ska inrymma centrumverksamheter såsom handel, service, kontor eller andra publika lokaler. Med ett mer differentierat synsätt innebär det att kvarterets hörn föreslås särskilt aktiveras med etablering av restauranger, butiker eller caféer. Fina sollägen mot park och årummet nyttjas förslagsvis för etablering av verksamheter, exempelvis uteserveringar som dessutom vitaliserar det offentliga rummet. Sedan finns det platser inom programområdet

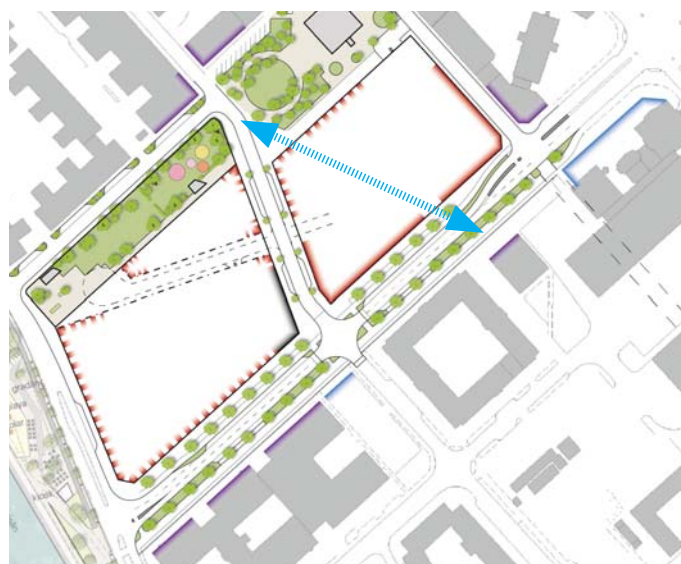
som inte ligger i ett kommersiellt läge, exempelvis kvartetsgatan inom delområde A, eller där strukturen inte medger verksamhetslokaler i bottenvåning. Ett exempel på detta är delområde A, korsningen Kungsängsgatan–Strandbodgatan, där den nedgrävda bunkern ligger.







Årummet är också en plats som påverkas positivt av service inom programområdet, i form av exempelvis restauranger mot Östra Ågatan och parken längs Hammesplanaden. Läget på denna sida om Fyrisån, med sin sköna kvällssol och vackra utsikt över årummet ger även en för staden unik inramning för rekreation och aktiviteter.

Levande bottenvåningar

Motivet till att ha en hög andel verksamheter i bottenvåningarna inom programområdet är i huvudsak att kvarteret ligger centralt redan idag, men kommer i framtiden att ha en förstärkt roll som ny nod i innerstaden. I ett katalysatorsområde som främre Kungsängen är det viktigt att tillföra nya funktioner som bidrar till stadsliv. Utmärkande för innerstaden är en blandning av bostäder, affärer, kontor och andra verksamheter samt även möjligheterna till förändring av funktionerna över tiden. Där förutsättningar för kommersiella verksamheter inte finns vid genomförandet av programmet ska andra stadslivsgenererande funktioner kunna inrymmas i bottenvåningarna. Exempel på sådana är offentlig verksamhet, gemensamhetsutrymmen för bostäderna med mera. Således bör den nya bebyggelsen utformas så att servicen ges möjlighet att kunna byggas ut successivt efter det växande behovet i ett längre tidsperspektiv, exempelvis genom generös takhöjd och golv i gatunivå i lämpliga lägen.

Figuren nedan visar en principskiss för lokalisering av kontor och övriga verksamhetslokaler i bottenvåning.



-  Verksamhetslokaler (kontor, handel med mera)
-  Möjliga lägen för verksamhetslokaler
-  Begränsade möjligheter på grund av bunker
-  Befintliga verksamhetslokaler med utvecklingspotential
-  Möjliga verksamhetslokaler utanför programområdet
-  Visuell koppling

Principskiss över lägen för kontor och övriga verksamhetslokaler i programområdet med omnejd.

INRIKTNING FÖR PLANLÄGGNING

Stadsbyggnadsvisionen visar hur den föreslagna strukturen i detaljplaneprogrammet förhåller sig till övriga staden och sätter utvecklingsplanerna för programområdet i ett sammanhang. Kvartersmarken i programområdet har delats upp i två olika delområden. Detta avsnitt förklarar den föreslagna markanvändningen lite närmare och anger inriktningen för respektive delområde för att uppnå stadsbyggnadsvisionen för hela programområdet. Delområdena utgör även en grund för en möjlig etappindelning vid ett genomförande över tid, vilket beskrivs närmare i programmets genomförandedel.

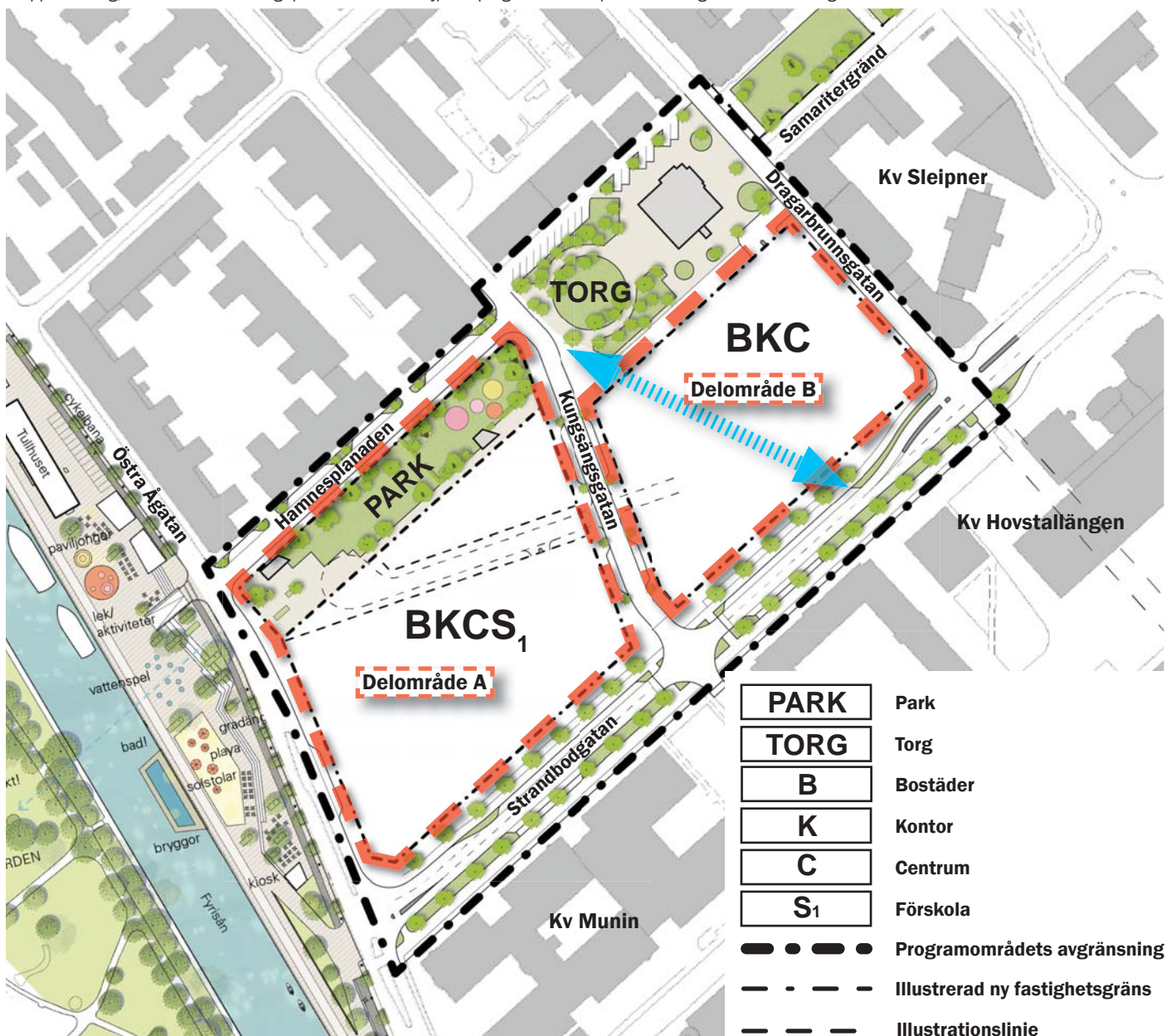
Generell inriktning

Programområdet ska utgöra en utvidgning av innerstaden och innehålla bostäder, arbetsplatser och service integrerat, sammanvävt som i innerstaden. Gaturummen bör vara breda och inngårdarna generösa i förhållande till byggnadshöjderna för att möjliggöra solinfall även till de lägre belägna lägenheterna. För att ge ett gott ljudklimat ska bostadsgårdarna avskärmas mot trafikerade gator så att tysta inngårdar uppstår. I området där Kungsängsgatan viker av söderut genom program-

området ska ett nytt rörelsestråk (blå streckad pil i bilden nedan) skapa en visuell koppling, underlätta rörelse samt ge ökad sammankoppling och orienterbarhet i området. Detta rörelsemönster har även en historisk koppling sett till stadsstrukturen, se avsnittet *Områdets historia och utveckling* på sidan 25. Detta diagonala rörelsestråk ska vara tillgängligt för allmänheten och anpassat för gång- och cykeltrafik. Stråket öppnar upp för nya rörelsemönster från stadsstråket Svartbäcksgatan/gågatan/Kungsängsgatan mot kommande ny bebyggelse på bussgaragetomten inom kvarteret Hovstallängen söder om Strandbodgatan, Dragarbrunnsgatans förlängning och Kungsgatan. De två sistnämnda är stadsstråk med hög andel verksamhetslokaler i bottenvåningarna norr om Strandbodgatan. Denna karaktär kommer att förstärkas även söder om Strandbodgatan.

Stråkets mått regleras i kommande detaljplanering tillsammans med bebyggelsens utformning med syfte att säkerställa att stråket inte upplevs som för trångt samt för att möjliggöra drift och underhåll.

Illustration över föreslagen markanvändning inom programområdet. Programmets delområden illustreras med röd streckad linje. Delområdena, samt möjlig etappindelning, förklaras mer utförligt på sidan 29 i detaljplaneprogrammets kapitel som rör genomförandefrågor.



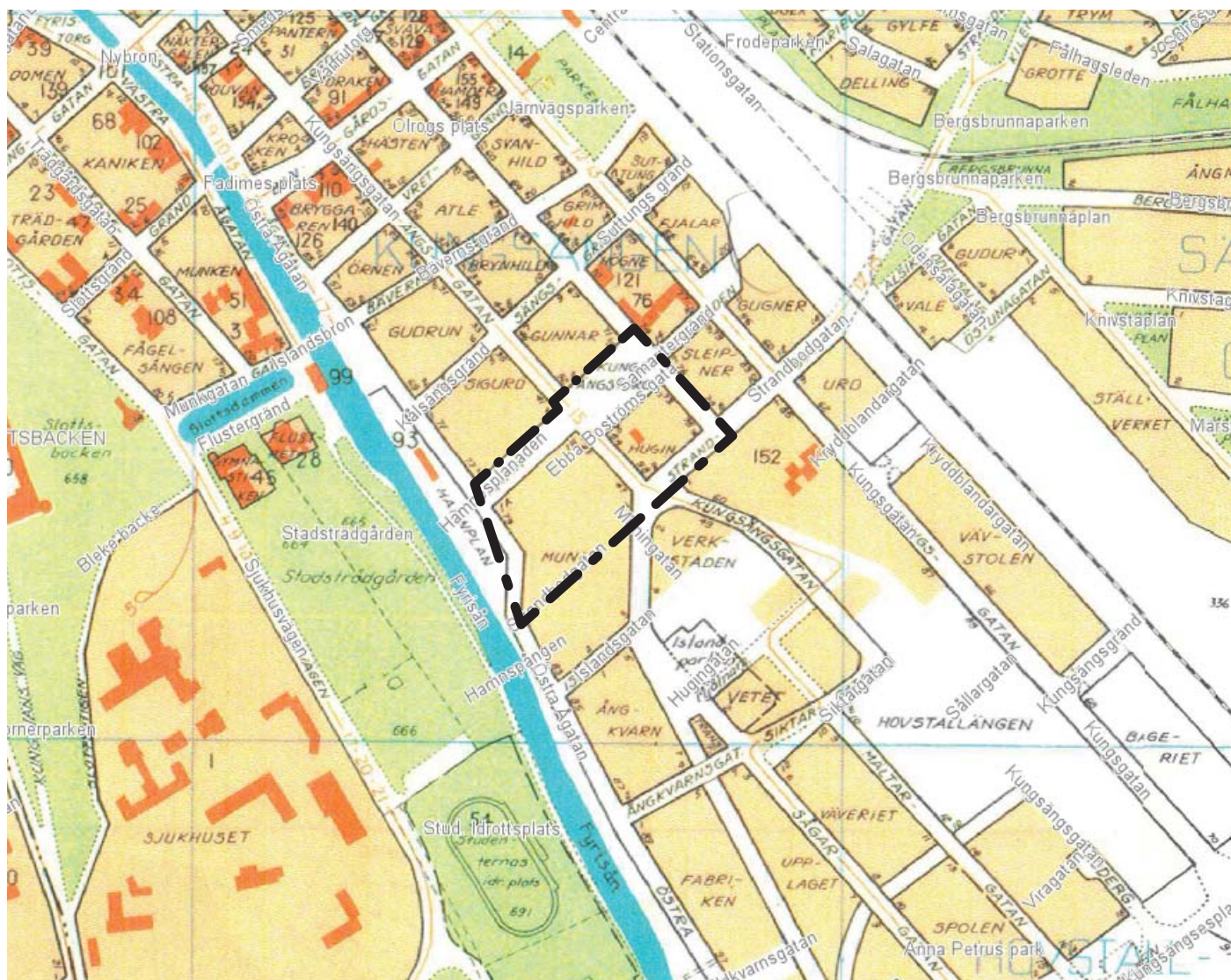
Delområde A

Denna del får en framträdande roll i söderläge i rummet och lyfts fram av de offentliga platserna Hamnplan och parken längs Hammesplananden. Huvudsaklig markanvändning föreslås vara bostäder, förskola och centrumverksamheter. Det ska även ges möjligheter till verksamhetslokaler i övriga delar av kvarteret mot offentliga rum. Förskolan ska placeras inom detta delområde med närhet till den nya parken. Bunkern i korsningen Kungsängsgatan–Strandbodgatan blir kvar men integreras med den nya bebyggelsen.

Delområde B

Huvudsaklig markanvändning inom delområde B föreslås vara kontor, centrumverksamheter och bostäder. Programområdets bästa lägen för kontorslokaler återfinns i nordöstra delen av delområde B mot Dragarbrunnsgatan och Strandbodgatan. Kvarterets bottenvåningar bör utformas för kontor och/eller centrumverksamheter. Bostäder föreslås placeras mot Kungsängstorg. I detaljplaneskedet kan även förutsättningarna för bostadsbebyggelse mot Kungsängsgatan utredas vidare och, om lämpligt, prövas. Bebyggelsen ut mot Kungsängsgatan, som möter siktlinjen från Stora Torget, föreslås få en gestaltning som accentuerar platsen och skapar en offentlig mötesplats.

Utdrag ur stadskartan från 1961. Då vek Kungsängsgatan av österut efter korsningen med Strandbodgatan, som i mitten av 1900-talet inte nådde ner till ån och Östra Ågatan. Samma struktur återfinns även i stadskartan från 1943, se även avsnittet *Områdets historik och utveckling* på sidan 25. Nu föreslås denna struktur införlivas och ske inom programområdet vid programmets genomförande. Programområdet illustreras med svart streckad linje.

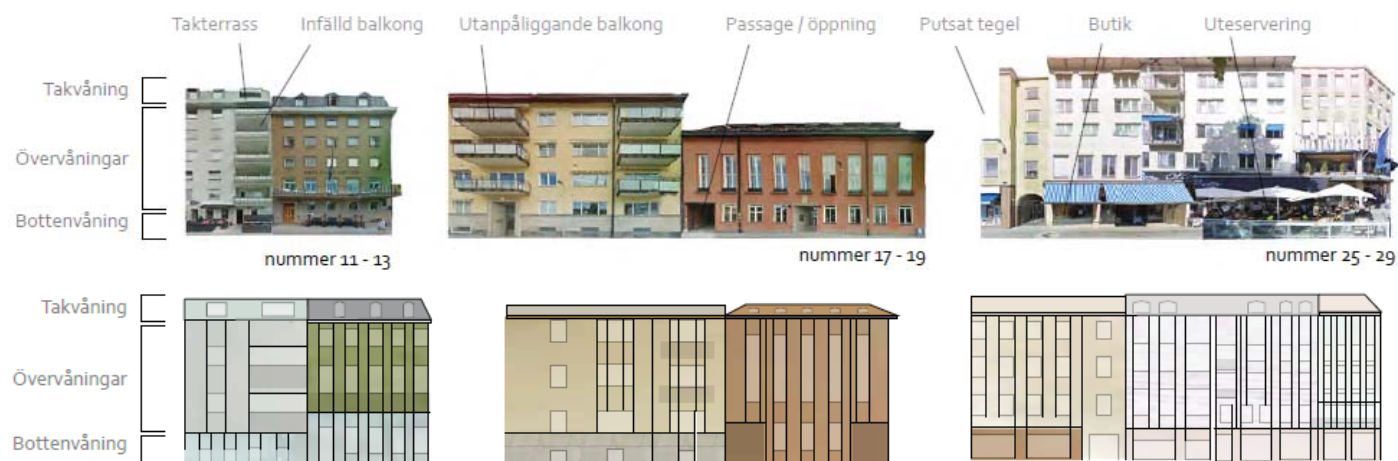


GENERELLA UTFORMNINGSPRINCIPER

Denna del sammanfattar de generella utformningsprinciperna för föreslagen markanvändning på kvartersmark samt parken. Exempelvis principer kring bebyggelsens skala i programområdet, utformning av gatu- och parkrum med mera. Dessa utformningsprinciper ska ge ytterligare vägledning för att över tid uppnå stadsbyggnadsvisionen i det fortsatta planarbetet.

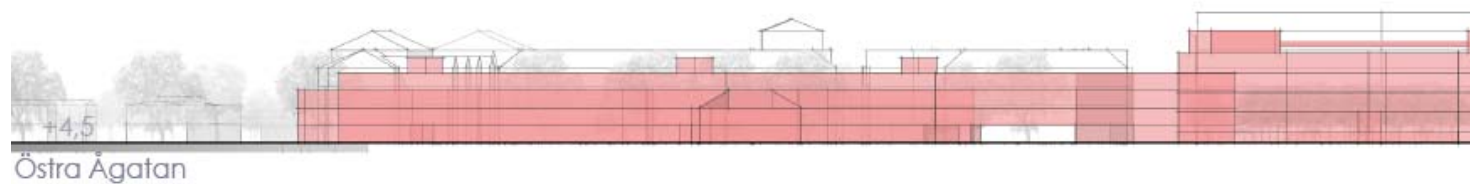
Övergripande gestaltungsprinciper för programområdet

Utformning av såväl byggnader som grönytor, parker och gator ska bidra till en intressant och varierad stadsmiljö och en trevlig och vacker stadsdel. För att uppnå detta beskrivs ett antal principer som ska vara vägledande i det fortsatta planarbetet. Programområdet ska utformas med en tydlig innerstadskaraktär där de allmänna platserna utvecklas och bebyggelsens skala anpassas till innerstaden. Programområdet ska upplevas som en integrerad del av rummet. Färger och dimensioner från Östra Ågatan illustreras nedan och fångar upp lämpliga fasadfärger för programområdet.

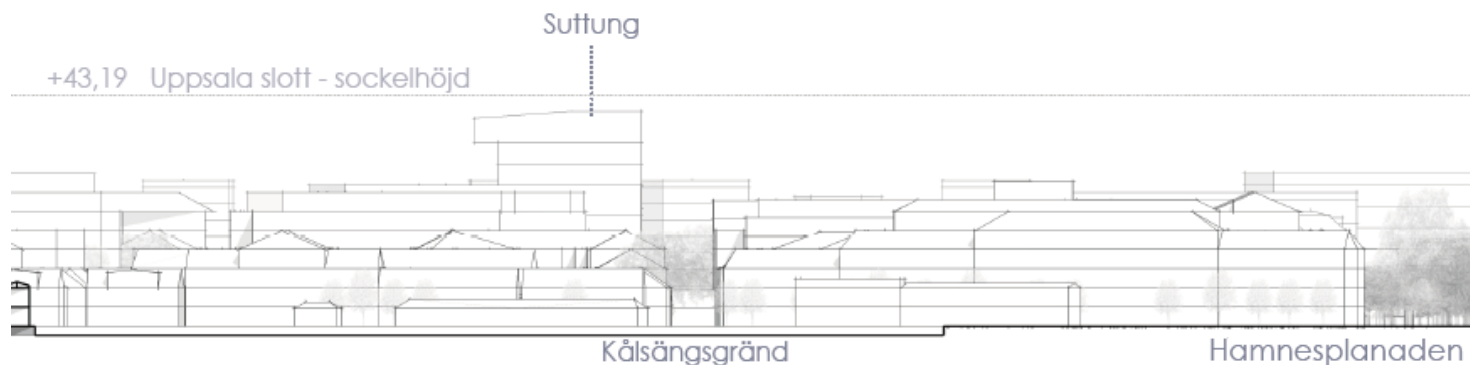


Fotoregistrering av Östra Ågatan som fångar upp färger och dimensioner (illustration: Karavan landskapsarkitekter/Svendborg Architects).

+43,19 Uppsala slott - sockelhöjd



Elevationer för programområdet och dess närmsta omgivning som visar skalan på bebyggelsen i området. Befintliga byggnader i kvarteret Hugin illustreras med röd färg. Ovan: Vy längs Strandbodgatan som visar hur bebyggelsens skala trappar ner mot Fyrisån (illustration: Berndtsson Arkitektkontor).



Vy längs Östra Ågatan utmed Fyrisån. I kommande detaljplaneskede utreds och bestäms antal våningar och byggnadshöjder utifrån stadsbild, skuggbildning med mera (illustration: Berndtsson Arkitektkontor).

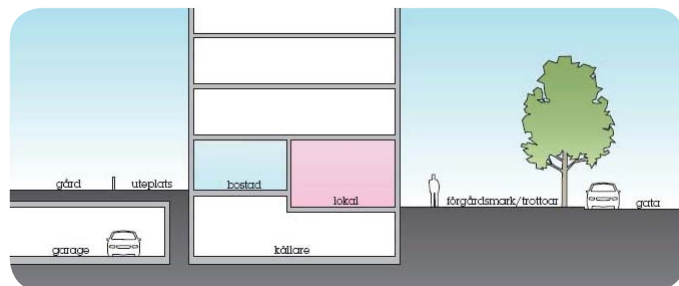
delområde B längs Kungsängsgatan där de kan utgöra viktiga orienterande landmärken i staden. Högre bebyggelse placeras med hänsyn till exempelvis solförhållanden på gårdar, torg och platser och med respekt för viktiga historiska siktlinjer och vyer.

Utformning

Byggnadshöjderna i programområdet tillåts variera beroende på hur stadsbild och ljusförhållanden påverkas. Byggnaderna bör utformas med ett samlande tak där tekniska installationer som fläktrum, maskinrum med mera i möjligaste mån inordnas under byggnadens tak för att motverka ett alltför uppbrutet taklandskap. Nedan finns en fotoregistrering av Östra Ågatan som fångar upp färger och dimensioner som inspiration för gestaltning av ny bebyggelse i programområdet.

Generellt ska bottenvåningarna mot de viktiga utvecklingsstråken utformas som levande bottenvåningar som beskrivet på sidan

10. Bebyggelse mot allmän plats enligt principskissen nedan ska ha en generös takhöjd och golv i gatunivå för att ge möjlighet till att servicen kan byggas ut successivt efter behov. Här är det även av stor vikt att angöringsmöjligheter från gata anpassas för verksamheter även om bottenvåningen används för bostadsändamål i ett första skede.



Principskiss över en bottenvåning som kombinerar både boende mot innergården och verksamhetslokal ut mot allmän plats.



Dragarbrunnsgatan

Kungsgatan

Fjalars gränd

Juvelen

Silo

Strandbodgatan +4,5

Islandsgatan

Cykelparkering och förråd är naturliga inslag på gårdarna och placeras och gestaltas med omsorg. Boendeparkering ordnas på kvartersmark, i parkeringsanläggning under mark. Markparkering ska undvikas, med undantag för parkering för rörelsehindrade. Logistik, avfallshantering och annan angöring sker från gatan alternativt från garageanläggning.

Där förskola integreras i bostadskvarter kräver gårdarna särskild omsorg för att kunna fungera både för de boendes behov och barnens behov av lek och kreativitet samt skydd för buller och andra hälsofaror.

Gatuliv och gårdsmiljö

För att berika stadsbilden och ge en upplevelse i överensstämmelse med fotgängarnas rörelsehastighet, samt upplevelsen av staden i ögonhöjd, bör långa fasader brytas upp i kortare partier. Bostäderna ska ha entréer och trapphus direkt mot gata. Där förutsättningar för kommersiell verksamhet ännu inte finns ska gemensamma utrymmen, exempelvis tvättstuga, så långt som möjligt placeras ut mot allmän plats i syfte att skapa liv och variation i fasaderna. Fönster mot allmän plats ska placeras i normalhöjd och alla verksamhetslokaler ska ha entréer direkt mot gata.

Gårdarna ska vara omsorgsfullt planerade och hålla en hög kvalitet avseende utformning, innehåll och användning för olika boendes behov. Goda solförhållanden på gårdar och uteplatser ska eftersträvas. Dagvattnet ska omhändertaras lokalt och vara ett gestaltande och kvalitetshöjande inslag till gårdsmiljön. Gårdsbjälklaget ska kunna planteras med buskar och träd. För att få en hög bostadskvalitet ska gårdarna i innerstaden vara bulleravskärmade. Ambitionen ska vara bilfria bostadsgårdar och trapphusen bör ha entréer både mot gatan och gården. Entréer in mot gården gör det lätt att ta sig ut till bostadsgården och entréer mot gatan bidrar till att befolka gatan och skapa liv och rörelse.

Parkrum

Närområdet runt programområdet, särskilt in mot centrum, utgörs av hårdgjorda stadsmiljöer med brist på grönska. En ny park vid Hamnesplanaden skapar en starkare grönstruktur mellan järnvägen och Fyrisån. När ny tät innerstadsbebyggelse skapas måste mer yta och kvalitet tillföras i de offentliga rummen. Grönstrukturen blir en viktig del av en mer attraktiv och varierad stadsbild som kompletterar och lättar upp den hårdgjorda omgivningen. Parken blir också en viktig mötesplats för nya boende och verksamma, men framförallt för förskolor och äldreboenden i närheten. Eftersom det saknas platser för barn och unga i centrala Uppsala utvecklas norra delen av parken till en allmän lekplats.

Parkytans bredd hanterar en bebyggelse med innerstadskaraktär samtidigt som den blir en viktigare länk för ekosystem i centrum. Parken kan ta vara på de befintliga träd som går att bevara utmed Hamnesplanaden för att skapa ett grönt stadsrum som komplement till det soliga och hårdgjorda Hamnplan. Parken kan också fylla en funktion för att ta hand om dagvatten från omkringliggande gator. Valet av dagvattenlösning och dess utformning ska ta hänsyn till förskolans verksamhet och mängden barn som kommer att vistas i parken.



Inspirations- och referensbilder för den nordöstra delen av parken med fokus på lek. Formelement under befintliga träd skapar ett lekvänligt och sammanhållet landskap integrerat under trädkronorna.



En öppen gräsyta anläggs för att skapa en fri aktivitetsyta och en sikt-koppling mot Hamnplan. En ambition är att ytan ska klara av att hantera dagvatten.



En hårdgjord plats skapas mot Östra ågatan med soliga sittplatser och stadspuls.

Siktlinjer

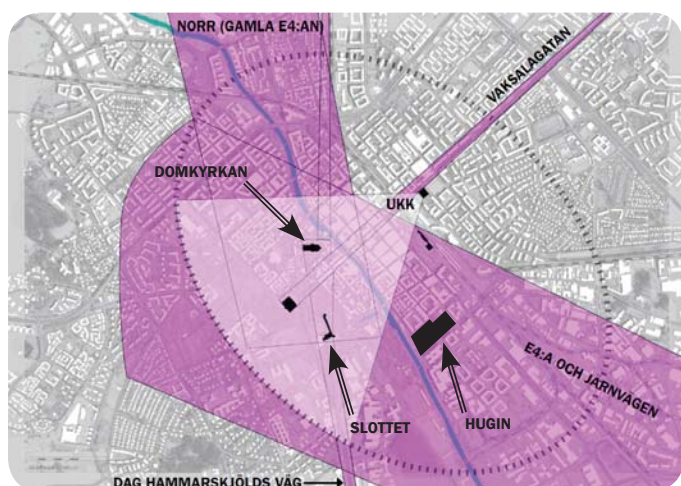
Inom riksintresset för kulturmiljövården, C 40 A Uppsala stad, beskrivs bland annat vyer, siktlinjer och stadens siluett. Både Domkyrkan och slottet är strategiskt placerade på den höga Uppsalaåsen och har därmed gett staden en berömd och unik siluett. Under 1800-talet manifesterades stadens roll som universitetsstad med ytterligare två högt och strategiskt placerade märkesbyggnader, universitetsbiblioteket Carolina Rediviva och Universitetshuset. Det höga läget i förhållande till den övriga staden nere på slätten i kombination med unika verksamheter och hög arkitektonisk kvalitet gör dem alla till märkesbyggnader med bäring på Uppsalas varumärke. Tillsammans skapar de den typiska Uppsalasiluetten som är av riksintresse och som ska värnas. I staden nedanför åsen har under 2000-talets början ytterligare en hög märkesbyggnad tillkommit, Uppsala konsert- och kongresshus, vars utformning och höjd har styrts av möjligheten att från denna byggnads foajé ta del och njuta av stadens unika siluett.

Även om de högre och centralt belägna märkesbyggnaderna och deras roll i stadsbilden ska värnas utesluts inte tillkomsten av nya märkesbyggnader i staden av hög arkitektonisk kvalitet. En vägledande princip ska då vara att motiven för att bygga högt är tydliggjorda och att staden som helhet tillförs något nytt och kvalitativt samtidigt som upplevelsen av nuvarande kvaliteter inte påverkas negativt.



Vy från Danmarks by vid Säbymotet, södra infarten till Uppsala från E4. Kvarteret Hugins läge i stadssiluetten illustreras med en gul ellips.

Bilden ovan visar stadens siluett utifrån den illustrerade siktlinjen. Vid högre bebyggelse i programområdet ska förhållandet till stadssiluetten, siktlinjerna i staden och den närliggande bebyggelsen värnas.



Illustrerade siktlinjer inom Uppsala stad. Vy från E4/Danmarks kyrkby in mot slottet och domkyrkan ingår i riksintresset för kulturmiljövården.

Själva programområdet präglas av den visuella kontakten med Fyrisån där den nya bebyggelsen blir ett tydligt inslag i åstråket. Detta innebär att tillskott i denna miljö ska göras med krav på hög arkitektonisk kvalitet. En ny siktlinje från korsningen Kungsängsgatan–Ebba Boströms gata, i riktning österut mot Köttinspektionen på södra sidan av Strandbodgatan, skapar en ny visuell koppling och stärker sambandet mellan stadskärnan och södra Kungsängen.

Flukter ner mot ån, både från offentliga ytor och från de planerade bostäderna, är en kvalitet som ska bevakas i vidare planarbete. Befintliga siktlinjer i programområdet är från Stora torget där delområde B får en framträdande roll och ska hantearas omsorgsfullt i kommande detaljplanering. Med bebyggelse i gatuliv mot Östra Ågatan får programområdet även en mer framträdande roll i årummet, exempelvis längs huvudstråket från Islandsbron i sydöstlig riktning mot programområdet. En möjlig siktlinje i östvästlig riktning, som sammanfaller med kvartersgatan i delområde A, kan utredas vidare i planprocessen.

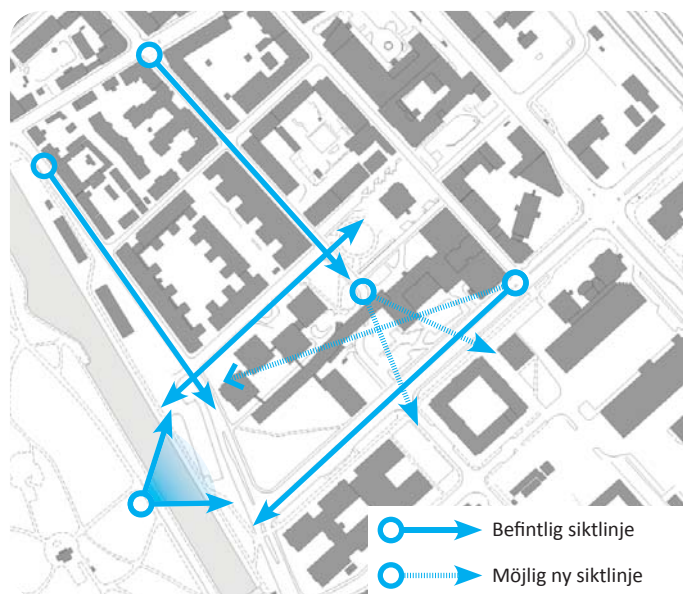
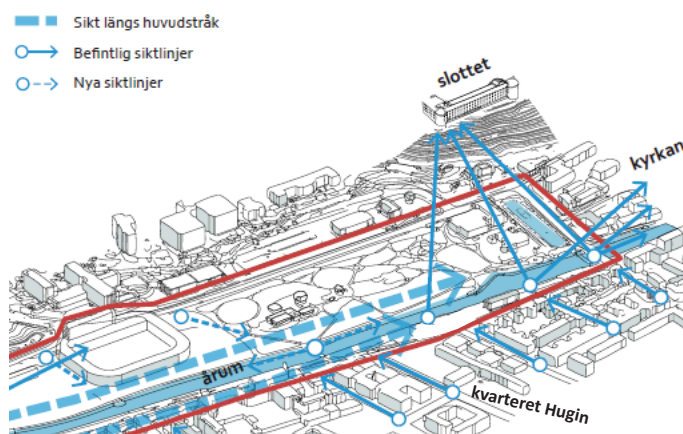


Illustration över de siktlinjer som bör belysas och beaktas vid detaljplanering och utformning av bebyggelsen inom programområdet.

I programmet för Södra Åstråket framhävs att visuella kopplingar längs åns rörelsestråk är viktiga att beakta. De ger kvaliteter som överblickbarhet, ökad orienterbarhet och upplevd trygghet. Vidare beskrivs att siktlinjer mot landmärken såsom slottet, kyrkan och åsen beaktas vid placering och utformning av byggnader samt att siktlinjer mot åstråk från korsande gaturnum hålls öppna.



Utdrag från programmet för Södra åstråket som bland annat tar upp siktlinjer mot rummet och slottet från programområdet idag.



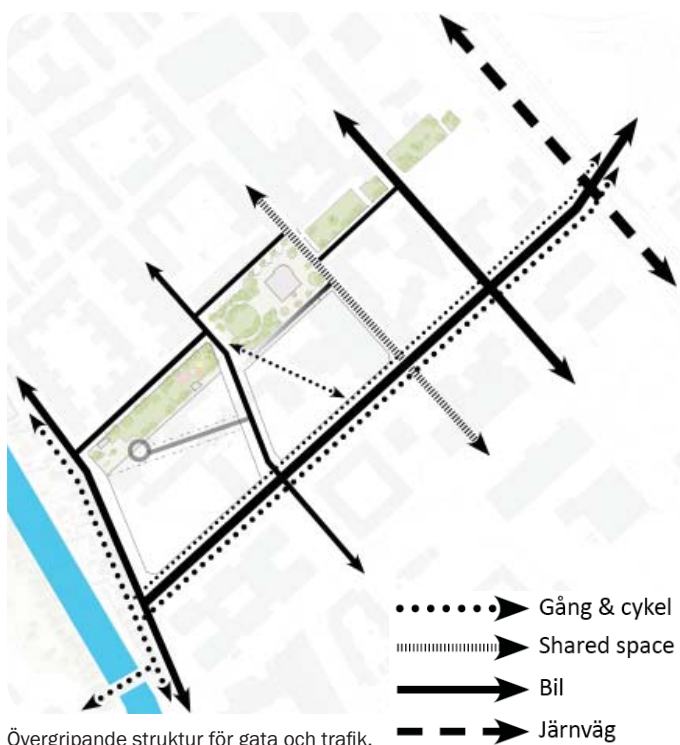
Programområdet är redan idag ett tydligt inslag i årummet, men kopplingen mellan kvarteret och Hamnplan (i förgrunden) kan förstärkas. Bild tagen från Stadsträdgården i nordöstlig riktning mot programområdet.



Siktlinje längs Östra Ågatan i riktning mot sydöst. Ny kvartersbebyggelse mot Östra Ågatan gör att programområdet får en framträdande roll i denna vy från korsningen med Bäverns gränd.

Riktlinjer för gata och trafik

I detta avsnitt ges riktlinjer och principer för hantering av de gator som berörs av utvecklingen i programområdet. I samband med detaljplanering utformas de slutliga sektionerna. Utformningen av gatorna i detaljplaneskedet ska sedan ligga till grund för projektering.



Övergripande struktur för gata och trafik.

Strandbodgatan

Strandbodgatan fungerar som huvudstråk och utvecklas till ett handels- och servicestråk. Gatan bör därför utformas med en mer stadsmässig gatusektion med trädplanteringar vid bägge sidor av körbanan som en avgränsning mot gång- och cykelbanorna. Mittrimsan försvinner och de fyra körfälten minskas till två körfält. Strandbodgatan får dock dubbla körfält vid utfart mot Östra Ågatan och korsningen med Dragarbrunnsgatan. För att hantera de ökade trafikflödena vid genomförandet av programmet planeras en cirkulationsplats i korsningen Kungsängsgatan/Muningatan–Strandbodgatan. Gatan ska utformas för hög framkomlighet och säkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Cykeltrafiken ska prioriteras på gatans södra sida, medan norra sidan mot programområdet ska utvecklas på de gåendes villkor.

Trädplanteringar finns redan på vissa sträckor längs gatan, men bör kompletteras till en helhet. Inga nya utfarter mot Strandbodgatan får anordnas på grund av gatans övergripande funktion i huvudnätet. Angöring kan ske längs kantsten, i huvudsak på gatans norra sida.

Omhändertagandet av dagvatten från trafikytor ska ske på ett effektivt och modernt sätt. Kantzoner utmed gatorna kan användas för infiltration med fördröjning och rening där så är möjligt.

Kungsängsgatan

Kungsängsgatan ska utgöra huvudgata för angöring för boende, besökare, varuleveranser och avfallshantering. Gatan får in- och utfart till parkeringsgarage.

Kantstensparkering anpassad för varutransporter och leveranser längs gatan skapar tillgänglighet till verksamhetslokalerna i kvarteret. Plantering, exempelvis mindre träd, på båda sidor om gatan stärker de gröna kopplingarna och skapar ett attraktivt gaturum. Trädplanteringen bjuder även in till parken och Kungsängstorg från Strandbodgatan och bidrar till att skapa bättre förutsättningar för det urbana växt- och djurlivet.

Den slutliga sektionen utreds i kommande detaljplaneprocess där faktorer som byggnadshöjder med mera tas i beaktande.

Dragarbrunnsgatan

De befintliga parkeringsplatserna längs Dragarbrunnsgatan förbi programområdet tas bort för att öka framkomligheten på detta trånga avsnitt av gatan. In- och utfart till parkeringsgarage i programområdet sker från gatan. Gatan ska förberedas för en förlängning in i Kungsängen och möta en ny kvartersstruktur på södra sidan om Strandbodgatan.

Utformning av gatan som gångfartsområde, shared space, mellan Kungsängstorg och Strandbodgatan bör utredas vidare i planarbetet. Vid entréer ut mot Dragarbrunnsgatan bör förgårdsmark övervägas, exempelvis för dörruppslag med mera.

Östra Ågatan

Utformningen av Östra Ågatan styrs av ett antal ännu ej beslutade åtgärder inom staden. Ett exempel på detta är förslaget om en ny bro över Fyrisån vid Kungsängsesplanadens förlängning. Ett genomförande av denna plan ger konsekvenser på trafiksituationen på Islandsbron, exempelvis i kombination med ett eventuellt införande av spårbunden trafik. Ett annat exempel är utvecklingen av Hamnplan som publik plats i staden och en viktig målpunkt i rummet.

Det är således svårt att i detta program planera för en ny sektion på Östra Ågatan utan att ha helheten klar. I det fortsatta planarbetet måste programområdet förhålla sig till mötet med Östra Ågatan, i synnerhet för kommersiella verksamheter mot gatan.

Längs Östra Ågatan som helhet finns idag få parkeringsplatser utmed gatan. Gatuparkeringen närmast centrum är i södra delen av kvarteret Ångkvarnen i höjd med det gamla pumphuset ritat av Gunnar Leche. Med en bilfri innergård i delområde A och verksamhetslokaler ut mot Östra Ågatan i programområdet behöver plats för angöring tillskapas längs Östra Ågatan.

Hamnesplanaden

Hamnesplanaden som helhet utvecklas och förstärks som grönt stråk. Avseende själva gatan ska dess funktioner bibehållas.

Ebba Boströms gata

Gatan bör utformas för gång- och cykel och som en del av Kungsängstorg. Gatan ska vara körbar, exempelvis för varuleveranser till verksamhetslokaler mot torget samt renhållnings-, räddnings- och flyttfordon. Angöring till en parkeringsanläggning i delområde B sker lämpligen via denna gata.

Ny kvartersgata

En ny kvartersgata tillskapas inom delområde A. Denna gata fungerar i huvudsak som angöringsgata till parkeringsgaraget inom delområde A samt hämtning och lämning av barn till förskolan. Nedfarten till garaget placeras nära korsningen med Kungsängsgatan för att begränsa trafiken längs hela kvartersgatan. Gatan kan ges en diagonal sträckning för att bland annat möjliggöra en ny siktlinje genom kvarteret som förstärker kontakten med årummet, men kvartersgatans slutliga dragning bestäms i detaljplaneskedet. Gatan utformas som en lugn kvartersgata med en körbana på 6–6,5 meter. Gatans övriga sektion utformas med hänsyn till bebyggelsens skala och övrig angöring.

Parkering

Parkeringsbehovet som den nya bebyggelsen genererar ska i första hand lösas inom den egna fastigheten. I övriga Kungsängen har behovet lösts i parkeringsanläggning under mark. Parkering i programområdet föreslås under mark, antingen sammanhängande eller delat per kvarter. Ramper till garage integreras i husens arkitektur. De geotekniska förhållandena och markvattennivån på plats bör undersökas och konsekvenserna analyseras vid val av parkeringslösning. Ett parkeringsgarage under mark i programområdet ska dessutom lösas tekniskt så att delar av kvartersgårdarna kan ha en grönska i form av träd, planteringar och nödvändig dagvattenhantering. Ovan mark kan endast gästparkering och parkering för rörelsehindrade förläggas, då som kantstensparkering i gatunätet. Parkering för rörelsehindrade ska finnas inom 25 meter från gatuentré till bostadsbebyggelsen. Cykelparkeringar ska finnas återkommande i hela programområdet enligt gällande norm.

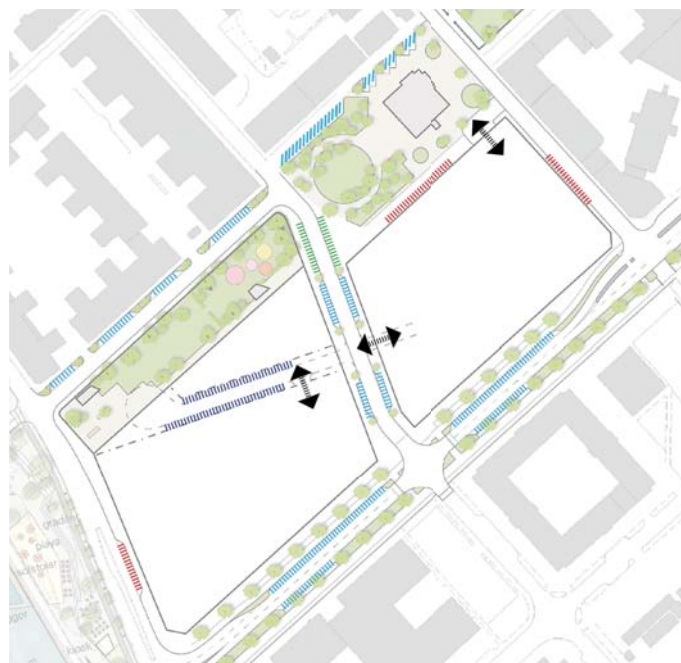
I kommande detaljplaneprocess ska möjligheterna till nyttjande av olika mobilitetstjänster utredas, exempelvis bilpool eller åtgärder för att uppmuntra cykelanvändning. Det sistnämnda kan exempelvis omfatta förbättrade cykelfaciliteter (fast luftpump, ladduttag för elcykel, besöksparkering nära entrén med mera) eller en cykelpool (med lastcykel, cykelkärra och elcykel).

Angöring

Längs Strandbodgatan tillskapas nya möjligheter för angöring. Angöringsytor för varuleveranser och transporter till verksamheterna ska finnas längs gator med centrumverksamhet. Angöring till förskolan, i form av hämta/lämna, bör ske längs kvartersgata inom delområde A eller Hamnesplanaden. Innergården i delområde A ska hållas fri från biltrafik.

Längs den nya kvartersgatan i delområde A kan hämtning och lämning av barn till förskolan ske på båda sidor om gatan, beroende på var förskolan slutligen placeras. Hämtning och lämning ska dock ske på samma sida som entrén till förskolan.

Illustrationen ovan till höger på sidan visar den övergripande strukturen för angöring till, samt inom, hela programområdet. Exakt utformning och placering av angöringszoner bestäms i detaljplaneskedet och anpassas till bostadsentréer, verksamhetslokaler, soprum med mera för att klara gällande tillgänglighetskrav.



-  **Angöring**
-  **Endast lastzon, färdtjänst m.m.**
-  **Hämta/lämna förskola**
-  **Busshållplats UL**
-  **In- och utfartsparkeringsgarage**

Principskiss av den övergripande strukturen för angöring inom programområdet. I kommande detaljplaneprocess kommer byggnadernas utformning att bli mer konkreta. I det skedet ska angöring till programområdet detaljstuderas utifrån bostadsentréer, soprum, verksamhetslokaler med mera för att klara gällande krav.

Gång- och cykel

Programområdets läge i innerstaden och nära Resecentrum gör det möjligt för många att välja cykel eller att promenera istället för att välja transporter med bil. I linje med Uppsala kommuns ambition att fortsätta utveckla Uppsala som cykelstad är det viktigt att lyfta programområdets goda förutsättningar att nyttja cykel som transportmedel. I miljöer med långsamma rörelser delar cykel- och gångtrafik samma utrymmen, medan cyklister i prioriterade cykelstråk, exempelvis Strandbodgatans södra sida mot kvarteret Munin, alltid ges ett eget utrymme.

Riktlinjer för park

Antalet personer som rör sig i området ökar i takt med områdets omvandling mot mer bostäder som komplement till personaltät verksamhet. Den successiva förändringen av områdets karaktär ställer nya krav på den yttre miljöns utformning, till exempel genom att skapa platser även för dem som arbetar inom området.

Den föreslagna parken utvecklas ur det befintliga smala grönstråket längs Hamnesplanaden och bör innehålla både ordnad parkmiljö och ytor för lek. Parkens utformning och möte med den framtida utformningen av Hamnplan måste utredas vidare i detaljplaneskedet. Den nya bebyggelsens möte med parken ska också studeras vidare inom detaljplanearbetet där utformning av parken och delområde A hanteras inom samma detaljplan vid ett eventuellt etappvis genomförande.



Exempel på funktionsindelning av den nya parken. Parkens utformning och gestaltning klargörs i kommande detaljplaneprocess.

Kungsängstorg utformas till ett öppnare och luftigare trädorg. Trädkronor klipps upp, träd gallras och buskrader tas bort. Befintlig markbeläggning behålls tillsvidare men rustas upp vid behov.

Service

Utvecklingen av programområdet med tillkommande befolkning gör att programmet ställer krav på en förskola om minst fyra avdelningar som placeras inom delområde A. Förskolan ska byggas integrerat i bostadshusen i en eller två våningar och placeras nära parken för samnyttjande. Våningshöjden i förskolan ska regleras till minst 3 meters invändig takhöjd. En inhägnad gård på kvartersmark ska anordnas i direkt anslutning till förskolan. Gårdens exakta storlek fastställs i detaljplane-

Genom att exempelvis klippa upp trädkronorna och stamma upp träden kan Kungsängstorg bli ett mer öppet och inbjudande parktorg. Under den streckade linjen på fotot skulle det bli fri sikt med sådana åtgärder.



skedet men ett lägre riktvärde än 20 kvadratmeter lekyta per barn kan prövas. En begränsad yta förskolegård på kvartersmark kan motiveras av läget i innerstaden samt att den angränsande parken kan nyttjas för lek och Stadsträdgården kan nyttjas för utflykter.

Teknisk försörjning

Genomförandet av den nya bebyggelsen inom programområdet ställer krav på förstärkning i elförsörjningen. Nya transformatorstationer ska uppföras enligt de generella riktlinjer som finns vid nybyggnation. En nätstation ska ha ett skyddsavstånd om 5 meter från brännbar byggnadsdel. Markytan som behövs för en nätstation är cirka 3,5 gånger 6,5 meter. I programområdet krävs det minst 2 nya nätstationer för den nya bebyggelsen. Högsta belastning på en nätstation är cirka 2 500 kW.

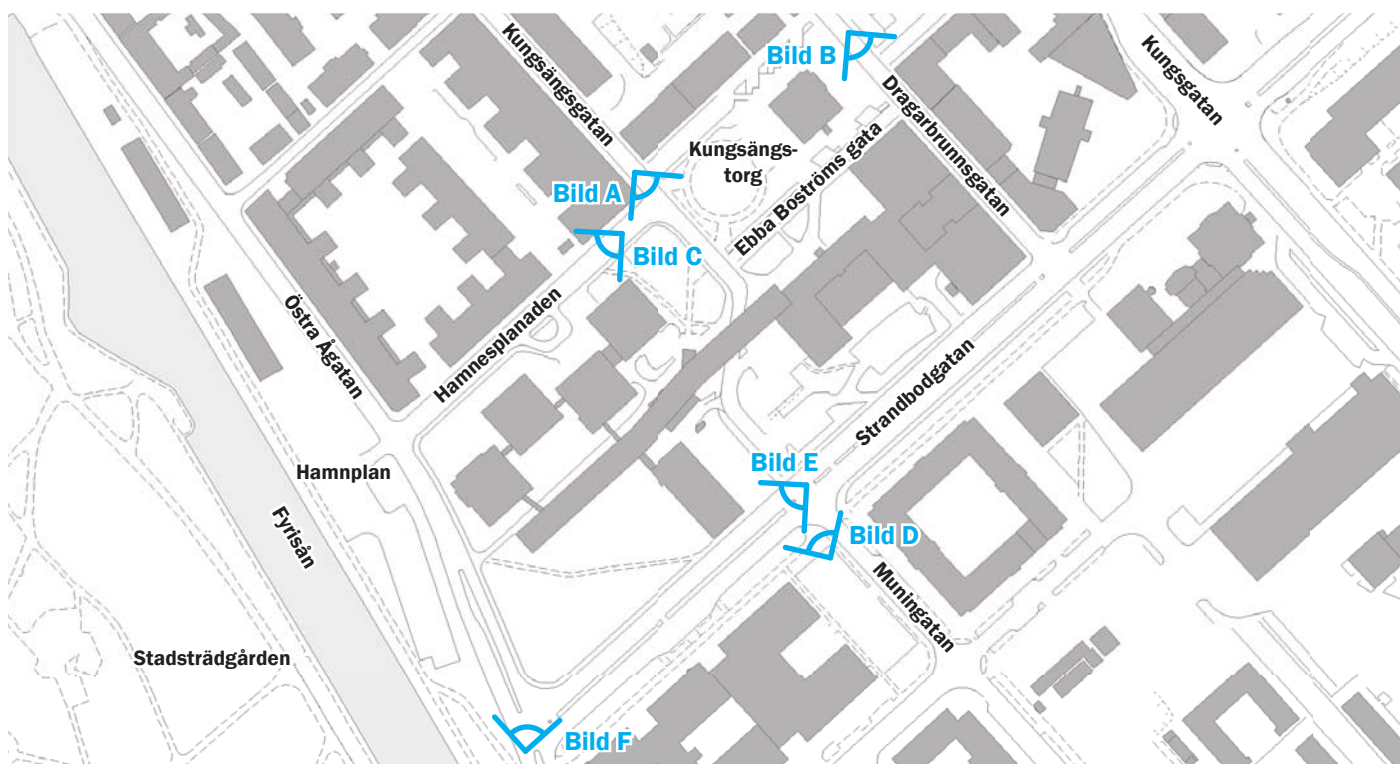
En nätstation måste anläggas i första etappen vid genomförandet av programmet. En ny nätstation måste dessutom vara i drift innan den befintliga längs Strandbodgatan kan tas bort, eftersom den förser kunder utanför programområdet med el.

FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET

Stadsbild och kulturmiljö

Idag har kvarteret en bebyggelse som avslutar staden, utgör en barriär och avviker från rutnätstrukturen i innerstaden. Bebyggelsen saknar kopplingar till omgivningen och har dålig relation till kringliggande stadsväv. De flesta huskropparna är indragna från gatulivet och ligger som en samlad kontorsenkav i ett grönområde, istället för den stadsbebyggelse i centralt och strategiskt intressant läge som kvarteret skulle kunna vara. Programområdet är ett stort och centralt beläget kvarter med många möjligheter vid ett helhetsgrepp kring kvarterets utveckling. Läget i staden med närheten till Fyrisån och Resecentrum gör programområdet attraktivt för nya bostäder, verksamheter och kontor.

Programområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, C 40 A. Dessutom ligger programområdet inom ett av de kommunala kulturmiljöområden innehållande värdekärnor som bedömts vara särskilt värdefulla ur ett lokalt kulturmiljöperspektiv. I en inventering av Upplandsmuseet, Uppsala kommun och länsstyrelsen, utpekades kvarteret Hugin innehålla byggnader med särskilt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde från perioden 1951–1979. Med det avses att byggnaderna är representativa för sin tid eller sin grupp och i rimlig grad autentiska.



Gata och trafik

En av detaljplaneprogrammets viktigaste strukturella frågor är den övergripande gatustrukturen för programområdet. Gatustrukturen har en viktig roll i stadsbilden och att påverka rörelsemönster mellan innerstaden och Kungsängen söder om Strandbodgatan.

Enligt Uppsala kommuns prognos för fordonstrafikflöden för år 2030, som inkluderar den planerade bron vid Kungsängsesplanadens förlängning, uppgår trafikflödet på Strandbodgatan till cirka 15 000 fordon per dygn. Längs Dragårbrunnsgatan ligger det högsta beräknade flödet på cirka 2 000 fordon, Östra Ågatan 7 500 fordon, Kungsängsgatan 5 000 fordon och Hammesplanaden cirka 2 000 fordon.

Avseende cykeltrafik är Strandbodgatan en mycket viktig länk med höga trafikflöden. Kungsängsgatan och Dragårbrunnsgatan har också ett visst trafikflöde med cyklar. Enligt Uppsala kommuns cykeltrafikmätningar har Dragårbrunnsgatan ett högre trafikflöde än Kungsängsgatan.

Kommunikationer

I förlängningen av Strandbodgatan under järnvägsviadukten, den så kallade Strandbodkilen, nås busstrafiken längs Kungsgatan samt Resecentrums perronger. Järnvägen och Resecentrum nås även via gamla Riksbankshuset och Samaritergränd. Närheten till Resecentrum gör kvarteret fortsatt intressant för kontor och andra verksamheter.

Kungsgatan utgör idag en barriär då det exempelvis saknas övergångsställe mellan Samaritergränd och Fjalars gränd. Inget stomlinjestråk trafikerar programområdet, men en busslinje inom lokaltrafiken trafikerar Kungsängsgatan genom programområdet.

Bild A (till vänster). Befintlig bebyggelse upplevs som en barriär då man närmar sig kvarteret Hugin längs Kungsängsgatan. Vy i sydöstlig riktning mot Kungsängen, med korsningen till Hammesplanaden till höger.

Dragarbrunnsgatan

Gatan är underordnad Kungsängsgatan och Östra Ågatan då dessa två utgör huvudgator för kommunikationer. Gatan har ett stelt, avskärmat och livlöst gatuliv genom programområdet. Detta skulle kunna åtgärdas med att exempelvis öppna upp bottenvåningarna eller förgårdsmark vid entréerna. Gatan bedöms få ökad status och dignitet vid en förlängning av gatan in i Kungsängen och utgöra en av innerstadens huvudgator söderut tillsammans med Kungsgatan och Östra Ågatan.



Bild B. Dragarbrunnsgatan upplevs som trång och mörk. Vy mot Strandbodgatan med kvarteren Sleipner till vänster och Hugin till höger i bild.

Hamnesplanaden

En kort gata som utgår från Fyrisån och har ett indraget fasadliv. Parkremsan mellan Hamnesplanaden och kvarteret Hugins fastighetsgräns är smal och rymmer idag inga parkfunktioner. Hamnesplanadens grönska och planer på ett grönt stråk kan spåras långt tillbaka i tiden och är väl värd att ta vara på. Esplanaden har historiskt sett sammanbundit Fyrisån i väster med spårområdet i öster.



Bild C. Hamnesplanaden i riktning mot ån.

Kungsängsgatan

Gatan kopplar ihop citykärnan med programområdet och gatan avslutas inne i kvarteret. Gatan leds i en S-formation in under huskroppen innan den möter Strandbodgatan. När kvartersstaden byggs ut söder om Strandbodgatan är det naturligt att återgå till ett tydligt kvartersmönster även i kvarteret Hugin.



Bild D. Vy från Kungsängen i riktning mot Kungsängsgatans möte med Strandbodgatan.

Östra Ågatan

Östra Ågatan går längs Fyrisån och är en del av årummet och åstråket. Kajytan är extra bred framför programområdet vilket skapar nya möjligheter för utveckling av både programområdet och årummet. Gatan har en hög trafikintensitet idag och fungerar som rörelsestråk som binder samman mötespunkter i årummet, vilka för programrådets del närmast innebär Islandsbron och Hamnspången.

Vid ett genomförande av den planerade bron vid Kungsängsesplanadens förlängning beräknas trafikflödet minska och gatan får färre trafikrörelser i lägre tempo.



Bild F. Bild över Östra Ågatan. Vy i riktning mot norr, mötet med Strandbodgatan till höger i bild.

Strandbodgatan

Gatan är en viktig genomfartsgata idag och har en bred gatusektion på 30 meter. Denna länk knyter samman Kungsängen med staden öster om järnvägen. Länken har ett högt flöde av fordonstrafik, men också gång- och cykeltrafik. Längs med gatans södra sida finns en separat gång- och cykelväg. Den fungerar som huvudaxel i området och är hårt belastad. Det finns sedan tidigare ett kommunalt uppdrag för åtgärder som förbättrar framkomligheten för gång- och cykeltrafiken.



Bild E. Strandbodgatan med sin breda sektion, bilden tagen i riktning mot Östra Ågatan och ån. Kvarteren Munin till vänster och Hugin till höger i bild.

Gång- och cykelvägen fortsätter på södra sidan av Fyrisån mot Akademiska sjukhuset via Hamnspången över ån vid kvarteret Munin. Gatan bedöms få ökad betydelse i framtiden i huvudsak på grund av utvecklingen av programområdet, Resecentrumets södra entré, den fortsatta utvecklingen av Kungsängen och staden öster om järnvägen.

Park, rekreation och friluftsliv

Kvartersmarken inom programområdet utgörs i huvudsak av gångvägar, mindre torgytor med bland annat en uteservering, ett mindre antal parkeringsplatser och grönytor. Grönytor finns idag inom kvartersmark i programområdets södra del och kvarteret har idag ingen tydlig koppling till Fyrisån och årummet. Stora träd står längs Kungsängsgatan, Hamnesplanaden, Östra Ågatan och Strandbodgatan. Marken närmast hörnet mellan Strandbodgatan och Östra Ågatan består av en större grönsyta med ett flertal större träd.



Kungsängstorg med Uppsala Auktionskammare, före detta Riksbankenhuset, som fondbyggnad.

Kvarteret Hugin ligger bredvid Kungsängstorg, som i folkmun även kallas Svintorget. Torget kategoriseras som en småpark i Uppsala kommuns parkplan. I innerstaden råder underskott på lekparken. På de två som finns, Vasaparken och Stadsträdgården, är slitaget mycket stort. Trycket på Stadsträdgården mitt emot programområdet, på andra sidan Fyrisån, är överhuvudtaget så stort att den slits orimligt hårt. Utbyggnadstakten i Kungsängen med fler invånare och innerstadskarakter skapar ett växande behov av nya parker och grönytor.

Service

Generellt sett har denna del av Kungsängen ett underskott av service, men centrala stadens serviceutbud finns tillgängligt inom gångavstånd. Inom programområdet finns en lunchrestaurang i anslutning till det som tidigare var länsstyrelsens lokaler.

I några kvarter söder om programområdet, vid Kungsgatan, finns en livsmedelsbutik. Den pågående omvandlingen av Kungsängen från industriområde till i huvudsak bostadsbebyggelse skapar ett ökande behov av både offentlig och kommersiell service i närområdet. Det finns ett stort behov av förskola och barnomsorg i centrala staden. Behovet ökar också i samband med inflyttning i nya bostadsområden. Efterfrågan på lokaler för handel, kontor och verksamheter förväntas följa det ökande befolkningsunderlaget i denna del av staden. Programområdets läge längs viktiga stadsstråk och bredvid ett offentligt torg, park och Hamnplan skapar ytterligare möjlighet till platsbildning.

Hälsa och säkerhet

Buller

Den största miljöbelastningen i form av buller och luftföroreningar bedöms komma från Strandbodgatan och Östra Ågatan. En översiktlig trafikbullerutredning har genomförts som en del i att utreda möjligheterna till bostadsbebyggelse i programområdet. Bullerutredningen redovisar de förväntade ekvivalenta och maximala trafikbullernivåerna i programområdet. Trafikflödena i bullerutredningen avser dagens trafik samt en prognos för år 2030. Framtidsprognosen bygger på att en bro över Fyrisån byggs vid Kungsängsesplanaden. Om denna bro inte skulle bli av kommer belastningen på Östra Ågatan att bli större. Trafikmängden på Östra Ågatan kommer i prognosen att sjunka med 20 % och hastigheten sänks till 30 km/h. På Strandbodgatan ökar däremot trafiken med cirka 40 %. Sammantaget medför detta att trafikbullret på tomten kommer att öka något framöver.

Luftkvalitet

Programområdet ligger inom miljözonen i centrala Uppsala. Den infördes 1 januari 2013 och innebär att tunga fordon måste klara särskilda miljökrav för att få köra där vilket ska bidra till bättre luft och mindre utsläpp av klimatpåverkande gaser.

Översvämningsrisk

Programområdet ligger i delar inom område som riskeras att översvämmas. Med ett nederbördsrikare klimat i framtiden kan översvämningsrisker både bli mer vanligt förekommande och omfatta större arealer än tidigare.

Naturmiljö och miljöbelastning

Markförhållanden

Den översta delen av jordlagren består av cirka 1 meter mäktig fyllning av grus och sand med inslag av lera. Inom programområdet innehåller fyllningen betongkonstruktioner, rivningsrester och material som tegel- och kolrester, spik, porslin och trärester. På vissa ställen har fyllnadsjorden en doft av tjära enligt den senast genomförda markundersökningen. Fyllningen underlagras av 30–60 meter mäktiga lerlager där det översta 10 meter består av gyttjelera. Samtliga byggnader i programområdet är grundlagda med pålar som hänger genom sin vidhäftning i leran, så kallade kohesionspålar.

Markföroreningar

Inom programområdet har det tidigare funnits ett gasverk mellan 1860 och 1967. Vid framställning av stadsgas från stenkolk bildades en mängd föroreningar. Dessa föroreningar består till största delen av tjäroljor som i sin tur består av olika ämnen varav en del är hälsofarliga, bland annat polycykliska aromatiska kolväten, PAH. Alla synliga delar av gasverket revs innan de befintliga kontorshusen byggdes, men platsen där gasverket låg har riskklass 2, stor risk, enligt länsstyrelsens MIFO-databas.

Golder Associates AB genomförde under 2004–2005 en översiktlig undersökning av hela fastigheten och konstaterade att stora delar av marken var förorenad av bland annat PAH. Föroreningen var koncentrerad till den översta cirka 1,3 meter mäktiga fyllnadsjorden ovanpå mäktig lera.

En kompletterande miljöteknisk mark- och markvattenundersökning gjordes av Golder 2009 med syfte att vidga underlaget inför en ny riskklassning från dåvarande riskklass 1. Undersökningen syftade även till att utreda om de påträffade och kvarvarande föroreningarna från tiden för Uppsala Gasverk sprider sig, eller har potential att sprida sig, till recipienten Fyrisån. Eventuell förekomst av föroreningar i markvattnet är okänd då markvatten ej påträffades inom kvarteret vid provpunkterna med markvattenrör ner till 3–4 meters djup. Endast vid ett kompletterande tillfälle kunde markvattenprover tas i markvattenrören längs Östra Ågatan. Provtagningarna av både sediment från Fyrisån och jord- och vattenprover från områden mellan programområdet och Fyrisån visar att det inte förekommer några tydliga spår av föroreningar avseende PAH eller petroleumkolväten i det område som bedöms ligga nedströms den aktuella fastigheten.

Utifrån genomförda undersökningar i kombination med geologiska förutsättningar med stor lermäktighet saknas reella risker för grundvattnet under lera om inte vertikala transportkanaler skapas. De risker som finns med påvisade föroreningar är fysisk kontakt vid markanvändning, potentiell urlakning till Fyrisån och möjlig gastransport av flyktiga ämnen.

I några av de befintliga byggnadernas fläktrum förekommer blåbetong av alunskiffer. Radonhalten i fläktrum och kontor understiger 70 Bq/m³.

Grundvatten

Programområdet ligger i den yttre skyddszonen för den kommunala grundvattentäkten Uppsala- och Vattholmaåsarna. Markarbeten som sker djupare än 1 meter över högsta grundvattenyta inom den yttre skyddszonen kräver dispens från länsstyrelsen. Enligt data från SGU råder en stor grundvattentillgång under leran på 25 liter per sekund eller mer inom programområdet. Enligt sårbarhetskarteringen av Sveriges geologiska undersökning, SGU, råder en låg sårbarhet då grundvattenmagasinet ligger under ett tjockt och tätande jordlager.

Teknisk försörjning

Ledningar

Vatten- och avloppsledningarna är placerade lågt på grund av områdets topografi.

I programrådets östra del i gränsen mot Strandbodgatan finns ett antal elledningar på 400 kV. I Strandbodgatan går även ett antal ledningar på 11 000 kV samt en på 77 000 kV.

Den befintliga bebyggelsen är anslutet till fjärrvärmesystemet och möjlighet finns att ansluta ny tillkommande bebyggelse i programområdet.

Dagvatten

Det är möjligt att ansluta ny bebyggelse programområdet till kommunens vatten- och avloppssystem. Inom verksamhetsområdet för dagvatten ansvarar fastighetsägaren för sin fastighet och för avvattningen av det dagvatten som uppkommer inom fastigheten. Detta innebär att den enskilde fastighetsägaren ansvarar för att det dagvatten som inte kan infiltrera i marken på den egna fastigheten avvattnas till den förbindelsepunkt som verksamhetsområdets huvudman, Uppsala Vatten och Avfall, har anvisat.

Recipient för dagvatten inom programområdet är Fyrisån. Dagvattnet ska renas och, om möjligt, fördröjas inom kvartersmark innan det går ut i det kommunala ledningsnätet. Byggherren ansvarar för anläggning, drift och underhåll av anläggningar för rening och fördröjning på kvartersmark.

Skydd och restriktioner

Programrådets sydvästra delar berör strandskyddat område. Vid ändrad markanvändning inom det område som redovisas som strandskydd måste prövning av upphävande av strandskydd göras enligt miljöbalken 7 kap. 18 b–f §. Strandskydd kan inte upphävas om strandskyddets syften motverkas. Prövning av upphävandet sker i samband med detaljplanläggning.

Programområdet omfattas av riksintresse för totalförsvaret. Området ligger inom stoppområde för höga objekt, varför byggnader över 45 meter ovan mark inte kan uppföras inom området utan att komma i konflikt med riksintresset för totalförsvarets militära del, Uppsala flygplats. Den nya bebyggelsen kommer med hänsyn till bland annat kulturmiljön ändå inte att ha en skala som står i konflikt med försvarsintressena.

OMRÅDETS HISTORIK OCH UTVECKLING

Främre Kungsängen

Större delen av området ingår i 1600-talets rutnätsplan men bebyggdes först under 1800-talet. Området blev då i dess södra delar stadens första stadsplanlagda industriområde, strategiskt beläget mellan järnvägsstationen och hamnen. Under 1900-talet expanderade industriområdet söderut medan denna del successivt omvandlades med bostäder och kontor. Av de tidigare industrierna återstår idag endast Lindvalls kaffe öster om Kungsgatan. Olika tiders planideal och stadsbyggnadsidéer, helt eller delvis genomförda, ger detta område en något brokig struktur och karaktär. Några kvarter har slagits samman samtidigt som gator och torg ändrats. Detsamma gäller bebyggelsens funktioner. Här finns förutom bostäder av olika kategorier, handel, kontor med bland annat statliga verk och institutioner, parkeringshus, sjukhus, industri, före detta bankhus med mera. I likhet med verksamheter och kvarters- och bebyggelse-



Främre Kungsängen, ungefärlig avgränsning markerad med rött.



1858. Stadsdiket som markerade stadens slut syns som den sneda linjen strax norr om dagens kvarteret Hugin. Kungsgångstullen ligger vid nuvarande Strandbodgatan.



1882. Hamngatan, idag Hammesplanaden, är bred hela vägen från järnväg till å. En färja ledde vidare över ån. Järnvägen och strandbodarna fanns på Strandbodgatan vilket förklarar dess bredd.



1909. Hammesplanaden och Kungsgångstorg lyfts fram i stadsplanen som ett viktigt stadsbyggnadsmässigt motiv med kraftiga gröna inslag. Stadsdiket är borta. Stadens gasklockor låg i kvarteret. Strandbodarna har utvecklats så att de liknar kvartersbebyggelse.

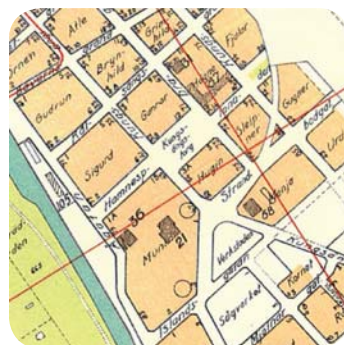
struktur så uppvisar även arkitekturen stor variation. Den skapar förutsättningar för ett varierat och intressant stadsliv. Blandningen av bostäder, handel och kontor bidrar till att befolka den centrala staden dygnet runt och närheten till Stora torget och Resecentrum bidrar till attraktiviteten.

Kvarteret Hugin

Kvarteret Hugin och Strandbodgatan har sedan länge varit gränsen för Uppsalas innerstad och har sedan 1970-talet utgjort en barriär mellan innerstaden och Kungsängens industriområde. Kvarteret Hugin var det sista kvarteret från centrum som följde den rätvinkliga rutnätsstrukturen från 1643 års rutnätsplan initierad för drottning Kristina. Nedan följer ett antal historiska kartor över Uppsala vilka ger en bild av varför Hugin ser ut som det gör, vilken roll kvarteret haft över historien och hur programområdet kan utformas för att läka samman stadskärnan och Kungsängen.



1930. Hammesplanaden har smalnats av vid Samariterhemmet. Kungsgångsgatans naturliga, raka förlängning kan tydas men gatan leder fortfarande snett österut.



1943. Kungsgångsgatan delas till två grenar. Kungsgångsgatan från norr upphör vid Strandbodgatan, för att sedan fortsätta två kvarter söderut i höjd med Dragarbrunnsgatan. Strandbodgatan når inte fram till ån och kvarteret Munin har utvidgats.



1961. Kungsgångsgatan är fortfarande delad till två grenar. Järnvägen mot ån är borta. Strandbodgatan dras ut till Fyriskan igen under sent 60-tal. Dess bredd var ett första steg till en planerad trafikled över ån och stadsträdgården till Sjukhusbacken.



2009. Den befintliga bebyggelsen uppfördes på 70-talet och skulle bilda en fast gräns för innerstaden söderut, vilket innebär att man inte följde traditionen med den rätvinkliga rutnätsstrukturen utan gav kvarteret en helt annan prägel med hus i park.

KONSEKVENSDISKUSSION

Den föreslagna utvecklingen av programområdet som presenteras i detta program är resultatet av ett antal övergripande avvägningar som gjorts baserat på områdets förutsättningar och stadsbyggnadsvisionen. Konsekvensdiskussionen belyser de konsekvenser som ett genomförande av föreslagen utveckling medför och detta ska ställas mot ett nollalternativ för att tydliggöra graden av konsekvenserna. Nollalternativet ska utgöra referensalternativ till den föreslagna utvecklingen. Det innebär ett beskrivet scenario av vad som händer om den föreslagna utvecklingen inte genomförs, till exempel om gällande detaljplanplan fortsätter att gälla.

Nollalternativ

Ett genomförande av befintlig detaljplan skulle innebära att gatu- och kvartersstrukturen kvarstår och att programområdet förstärks som barriär i stadsbilden. Främre Kungsängens möjligheter att fungera som katalysator för utveckling av stadsliv påverkas negativt av att behålla nuvarande struktur. Vidare skulle ett genomförande av befintlig detaljplan även innebära stora investeringar både i befintliga byggnader för att höja standarden samt bygga nya kontorslokaler enligt befintlig struktur utan flexibilitet.

Avseende markföreningarna är nollalternativet det minst lämpliga alternativet genom att man låter föreningarna vara kvar. Det medför spridningsrisker av föreningar med markvattenrörelser och viss urlakning till Fyrisån kan inte uteslutas. Föreningshalterna är lokalt mycket höga varför markens biologiska funktioner är påverkade. Riskerna för grundvattnet är små, förutsatt att inga vertikala installationer genomförs som når genom lerlagret.

Planalternativ

Stadsbild och kulturmiljö

Programområdet ska utformas till att läka samman innerstaden och Kungsängen. Programområdet ligger på en plats där utvecklingsstråken mot södra Kungsängen möter utvecklingsstråket Strandbodgatan som i sin tur knyter ihop stadens östra och västra delar. Programområdet har stor potential att påskynda innerstadens utveckling mot att även innefatta de södra delarna av Kungsängen. Genom att bryta upp den befintliga byggnadskroppen, som utgör en barriär mot det före detta industrimområdet i Kungsängen, kan till exempel siktlinjen från Stora torget tas om hand på ett mer tillfredställande sätt än idag. En mer stadsmässig kvartersstruktur bedöms ge positiv påverkan på stadsbilden då kvarterets koppling till omgivningen förtydligas och den föreslagna strukturen bidrar till att länka samman innerstaden och Kungsängen. En utveckling av programområdet genom bland annat förtätning, att tillvarata platsens historiska betydelse och funktion samt att skapa nya grönytor för mötesplatser bedöms ge bättre förutsättningar att uppnå miljömålet *God bebyggd miljö*.

Naturmiljö

Strandskyddet avses bli upphävt i kommande detaljplaner som ligger inom 100 meter från strandlinjen. Marken i programområdet är redan ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och programområdet är väl avskilt från området närmast strandlinjen av Östra Ågatan och de allmänna ytorna på Hamnplan. Således bedöms förutsättningar för upphävande av strandskydd föreligga.

Rekreation och friluftsliv

Innerstadens expansion söderut skapar ett behov av nya mötesplatser och parker. En utvecklad parklängs Hamnesplanaden skulle knyta ihop Kungsängstorg med Hamnplan och Södra Åstråket. En utveckling av programområdet bedöms ge en positiv påverkan på rekreativt värde i närområdet och bli en dragare inom Södra Åstråket.

Miljöbelastning

Det är okänt hur mycket jordmassor som schaktades bort under byggnationen av befintlig bebyggelse i programområdet och det kan därför inte uteslutas att förorenad jord förekommer under bottenplattan. Risk för exponering av metaller och organiska föreningar kan inte uteslutas vid markarbeten och ledningsdragningar i programområdet.

Markföreningen tycks vara stillastående, antingen beroende på att den är starkt bunden till jordlagren eller att det saknas tillräckliga förutsättningar för någon transportmekanism av betydelse, exempelvis vertikala sprickor eller rotsystem. Av denna anledning bedöms det sannolikt att föreningarna blir kvar inom fastigheten under en mycket lång tid framöver. Den exploatering av området som planeras kommer att innebära en bortschaktning av förorenad fyllnadsjord inför uppförande av själva byggnaderna.

För att uppnå en långsiktigt säker markmiljö inom området med små spridningsrisker av föreningar till Fyrisån föreslås att områdets föroreningsutbredning kartläggs systematiskt och åtgärdas generellt. Detta kan ske med exempelvis platsspecifika riktvärden för mindre känslig markanvändning (PRV_{MKM}), vilket även gäller ytor som inte ska bebyggas. För de områden med känsligare markanvändning som lekplats och förskola är till exempel platsspecifika riktvärden som baseras på känslig markanvändning (PRV_{KM}) motiverade. Sammantaget bedöms dessa föroreningsmål minska den möjliga miljöbelastningen på Fyrisån samt minimera risken för återkontaminering av åtgärdade områden, till exempel vid översvämning.

Lokalt omhändertagande av dagvatten ska utföras på ett sätt som inte medför en alltför ökad risk för urlakning och spridning av eventuella kvarlämnade föroreningar i marken.

Samhälls- och naturresurser

Bebyggelsen innebär en förtätning och befintlig teknisk infrastruktur kan utnyttjas. En stor del av den nya bebyggelsen i programområdet kommer att vara bostäder, utöver kontor och verksamheter, vilket kommer att generera mer avfall. En förskola planeras inom programområdet. Några ledningar kan komma att behöva flyttas vid genomförandet av kommande detaljplaner. En geoteknisk undersökning behöver genomföras under planprocessen. Den skulle bland annat kartlägga grundvattennivån och bedöma miljöbelastningen av exploateringen, föreslå lämplig grundläggningsteknik och klargöra förutsättningar för anläggning av parkeringsgarage under mark.

Hälsa och säkerhet

I ett framtida perspektiv, där en ny bro över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden inkluderas, bedöms trafikflöden öka. Strandbodgatan som huvudgata enligt översiktsplanen kommer att ha fortsatt hög betydelse i framtiden.

Fordonstrafiken kommer att generera högre nivåer av buller och luftföroreningar än i dagsläget. Detta ska utredas i detaljplaneskedet för att säkerställa att riktvärden för buller och miljö kvalitetsnormer för luft klaras. Den planerade nya bebyggelsen ska utformas med hänsyn till detta.

Avseende dagvattenhantering bedöms rening av dagvatten vara en mer central fråga än fördröjning. Fördröjning av dagvatten är inte lika nödvändigt i detta område då belastningen på dagvattennätet inte blir så stor nära recipienten. Tillräcklig rening är nödvändig på grund av den direkta närheten till Fyrisån och infiltration bedöms ej vara ett alternativ på grund av lerlagren. I den tilltänkta parken skulle dagvatten från gatorna i närområdet kunna samlas i en multifunktionell yta.

Bostäder med genomgående lägenheter, som medför tillgång till en bullerdämpad sida, kan uppföras på tomten som uppfyller dagens ljudkrav. Enkelsidiga lägenheter mot Strandbodgatan eller Östra Ågatan går däremot inte att uppföra. Mest utsatta blir bostäder mot Strandbodgatan, framförallt i hörnet vid korsningen mot Östra Ågatan.

Om Fyrisåns vattennivå höjs finns risk för översvämning inom delar av programområdet. Översvämningsrisken ska beaktas i kommande detaljplaneprocess vid utformning av de nya byggrätterna. För ny bebyggelse som kan ta skada av översvämning bör lämplig nivå på färdigt golv utredas. Elinstallationer och andra tekniska anläggningar som kan ta skada av översvämning bör inte finnas under denna nivå.

Beroende på närhet till kvarlämnade föroreningar bör ny bebyggelse uppföras med en tillräckligt tät grundkonstruktion som förhindrar inläckage av markluft som kan innehålla viss halt av föroreningar. Andra konstruktions- och installationstekniska lösningar med syfte att minska exponeringsrisken av flyktiga ämnen för människor ska också beaktas.

Behov av att upprätta MKB

Samråd med länsstyrelsen angående behovsbedömning enligt 6 § förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar har skett under första kvartalet 2015. Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av detta detaljplaneprogram kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11§ miljöbalken, i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) samt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Kommunen kommer att ta ställning till behovet av att upprätta MKB som en del av det fortsatta planarbetet.

GENOMFÖRANDE

Omvandlingen av programområdet kommer att ske under en längre tid och kan också ske i etapper. Detta avsnitt beskriver principerna för hantering av genomförandefrågor i kommande detaljplaner.

Organisation

Ansvarsfördelning

Exploatören har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för att genomföra anläggningar på kvartersmark. Exploatören ansvarar för ansökan om fastighetsbildning på kvartersmark.

Kommunen ansvarar för projektering och anläggande av allmänna platser inom programområdet. Kommunen ansvarar för ansökan om fastighetsbildning av allmän plats.

Ledningsägare ansvarar vid behov för ansökan om ledningsrätt för ledningar och tillhörande anläggningar. Exploatören ansvarar för och bekostar eventuell omdragning av befintliga ledningar som berörs av ett genomförande av kommande detaljplaner.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats, vilket innebär ett ansvar för genomförande, drift och underhåll.

Avtal

Intentionsavtal

Ett intentionsavtal ska tecknas mellan kommunen och exploatören innan programmet godkänns av plan- och byggnadsnämnden. Avtalet ska reglera principer för marköverlåtelse, principer för kostnadsfördelning samt ansvarsfördelning vid genomförandet av kommande detaljplaner.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal ska tecknas mellan kommunen och exploatören inför antagandet av respektive detaljplan. Avtalet ska i detalj bland annat reglera marköverlåtelse, kostnader samt ansvarsfördelning under genomförandet av planen.

Tekniska frågor och utredningar

Dagvatten

Exploatören ansvarar för att utreda förutsättningar och tekniska lösningar för dagvattenhantering inom kvartersmark. Exploatören ansvarar även för anläggande och drift av dagvattenanläggning inom kvartersmark.

Vatten och avlopp

Programområdet ingår i verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen för vatten och spillvatten. Uppsala Vatten och Avfall AB är huvudman för den allmänna VA-anläggningen.

Buller och luft

Exploatören ansvarar för att utreda förutsättningarna att klara luftkvalitetsnormer och bullerriktvärden vid ett genomförande av programmet.

Trafikanläggningar

Exploatören ansvarar för att utreda förutsättningarna att klara exploaterings parkeringsbehov.

Ledningar

Exploatören ansvarar för att utreda förekomst av ledningar som berörs av exploateringen. Det kan finnas av kommunen okända ledningar.

Avfall

Exploatören ansvarar för att utreda förutsättningar för avfallshandling inom exploateringen.

Översvämning

Exploatören ansvarar för att bekosta utredning av översvämningens risk, förutsättningarna och konsekvenserna.

Markmiljöutredning

Exploatören ansvarar för att utreda eventuell förekomst av markföroreningar inom sina fastigheter.

Kommunen ansvarar för att utreda eventuell förekomst av markföroreningar inom sina fastigheter.

Fastighetsrättsliga frågor

Marköverlåtelse

Mark som planläggs som allmän plats ska lösas in av kommunen. Expropriationslagens ersättningsregler är utgångspunkt för ersättning vid marköverlåtelse av allmän plats. Kommunen har rätt att integrera kostnaden för markinlösen i kostnadskalkylen för genomförande av allmän plats. Kostnadskalkylen ligger till grund för den exploateringsavgift kommunen tar ut av exploatörer för att finansiera projektering och anläggande av allmän plats.

Fastighetsbildning

Kommande detaljplaner utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för genomförandet av kommande detaljplaner.

Exploatören ansvarar för och bekostar ansökan om fastighetsbildning av kvartersmark.

Kommunen ansvarar för ansökan om fastighetsreglering av mark som i kommande planer planläggs som allmän platsmark.

Ekonomi

Fördelning av kostnader och ansvar

Kommunen ansvarar för projektering och anläggande av allmänna platser som blir en konsekvens av genomförandet av kommande detaljplaner. Kostnaderna för iordningställandet tas ut i form av en exploateringsavgift.

Exploatören ansvarar för och bekostar anläggningar på kvartersmark.

Exploatören ansvarar ekonomiskt gentemot kommunen för flytt av ledningar som berörs.

Anslutningsavgifter

Exploatören betalar erforderliga anslutningsavgifter för teknisk infrastruktur samt bygglovs-, fastighetsbildnings- och lagfartskostnader kopplade till ett genomförande av projekt inom kvartersmark.

Etappindelning

Utvecklingen av programområdet bedöms ske under ett antal år och genomförandet av de båda delområdena kan komma att ske vid olika tidpunkter. Etappindelningen syftar till att möjliggöra flexibilitet vid genomförandet i form av samordning av de åtgärder på allmän plats som planeras och den tekniska infrastrukturen som den nya bebyggelsen kräver. Delområde A och B kan således detaljplaneras och genomföras separat. Vid en etappvis utbyggnad finns möjligheten att inhysa hyresgäster och bedriva verksamhet i de delar av programområdet där tiden för genomförande ligger längre fram.

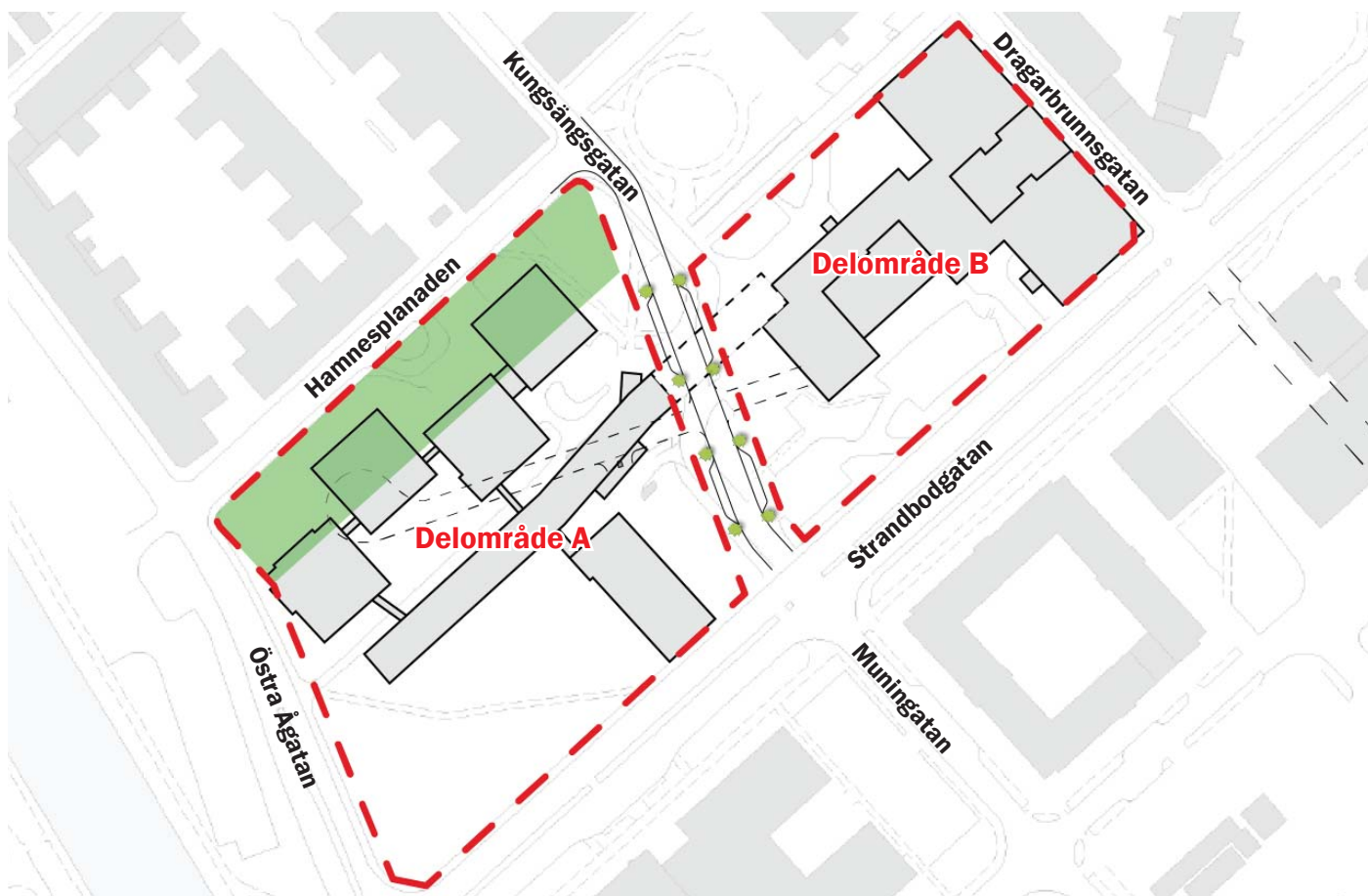
Oavsett vilket av delområde A eller B som byggs först, måste ett antal viktiga objekt hanteras i den första etappen av genomförandet. Kungsängsgatan kommer att få en ny dragningsplan, vilket sker i den första etappen tillsammans med en av de transformatorstationer som kommer att behövas när kvarteret är fullt utbyggt. Strandbodgatan genomförs som helhet mellan Östra Ågatan och Dragarbrunnsgatan.

Delområde A planläggs i sin helhet, vilket innefattar nya bostäder, verksamhetslokaler och förskola samt parken vid

Hannesplanaden. Den nya bebyggelsens möte med parken hanteras inom denna detaljplan där utformning av parken och delområde A hänger samman och bör lösas som en helhet. Nödvändiga anpassningsåtgärder på Hannesplanaden genomförs.

Delområde B planläggs i sin helhet. Nödvändiga åtgärder på Dragarbrunnsgatan och anpassningsåtgärder mot Kungsängstorg genomförs.

Möjlighet finns även att ha en gemensam detaljplan för hela kvarteret fram till samråd, där exempelvis gestaltning och utformning blir mer konkret och en byggrätt föreslås. Vid behov kan sedan respektive delområde delas till två parallella processer för att underlätta genomförandet, om skäl till detta skulle föreligga.



Figur som illustrerar programmets två olika delområden som utgångspunkt för etappindelningen.

REFERENSER

Översiktsplan

Översiktsplan för Uppsala kommun (samrådsförslag 2015)
Innerstadsstrategi (samrådsförslag 2015)
Översiktsplan 2010 (KS 2010)

Planprogram för angränsande områden

Program för Södra Åstråket (KS 2015)
Program för Kungsängen (KS 2009)

Övriga program

Dragarbrunnsgatan (BT, KTN 2009)

Trafik

Trafikkonsekvensbedömning Kvarteret Hugin/Strandbodgatan (Sigma 2015)
Trafikutredning Södra Åstråket (Ramböll 2014)

Kulturmiljö

Riksintresseområdet Uppsala stad, fördjupat kunskapsunderlag (länsstyrelsen 2014)
Uppsala - En växande stad, bebyggelseinventering 1951–1979 (Upplandsmuseet 2006)

Miljö

Inledande miljöteknisk markundersökning och sammanställning av luftprovtagning i kvarteret Hugin (J&W 2000)
Miljöteknisk markundersökning (Golder 2005)
Kompletterande miljöteknisk markundersökning och slutrapport (Golder 2006)

Buller

Trafikbullerutredning kvarteret Hugin (Bjerking 2014)

Dagvatten

Dagvattenprogram för Uppsala kommun (KF 2014)
Dagvattenhantering - En exempelsamling (Uppsala Vatten och Avfall 2014)

Förstudie

Förstudie kvarteret Hugin (Berndtsson Arkitektkontor AB 2013)

Parallella utredningsuppdrag kvarteret Hugin

Tengbomgruppen Uppsala AB
White Arkitekter AB
Karavan landskapsarkitekter/Svendborg Architects
ALMA Arkitekter AB



PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDEN

Datum
2016-02-17Diarienummer
PBN 2014-000244

Planprogram för kvarteret Hugin i Kungsängen, Uppsala kommun

SAMRÅDSLISTA

Myndigheter

Kommunala lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
Polismyndigheten i Uppsala

Sakägare och boende inom och utanför planområdet

Enligt adressförteckning

Hyresgästföreningar

Hyresgästföreningen i Uppsala Knivsta

Kommunala nämnder, förvaltningar m fl

Arbetsmarknadsnämnden
Gatu och samhällsmiljönämnden
Idrott och fritidsnämnden
Kulturnämnden
Miljö och hälsoskyddsnämnden
Omsorgsnämnden
Räddningsnämnden
Utbildningsnämnden
Äldrenämnden

Intresseföreningar och sammanslutningar

Handikappföreningarnas samarbetsorgan
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd
Uppsala Handelsförening
Uppsala Handelskammaren
Föreningen Vårda Uppsala
Sveriges Fastighetsägare Mellansverige

Ledningsägare

Telia Sonera Skanova Access AB

Svenska Kraftnät

Uppsala Stadsnät AB

Uppsala Vatten och Avfall AB

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Värme Uppsala AB

Trafik

Kollektivtrafikförvaltningen ULS

Övrigt

Uppsala kommun skolfastigheter AB

Landstingsservice i Uppsala län

Upplandsmuseet

Uppsala Domkyrkoförsamling

För allmänhetens kännedom

Kommuninformation

Stadsbiblioteket

För kännedom

Kommunstyrelsen

Kommunalråd:

Erik Pelling

Marlene Burwick,

Politiska partier

Miljöpartiet

Moderata samlingspartiet,

Vänsterpartiet,

Stadsbyggnadsförvaltningen,

Bygglov

Namngivningsnämnden

Handläggare:
Linus Pettersson

Datum:
2015-01-13

Diarienummer:
PBN 2014-000244

Miljöbedömning; Steg 1 - Behovsbedömning

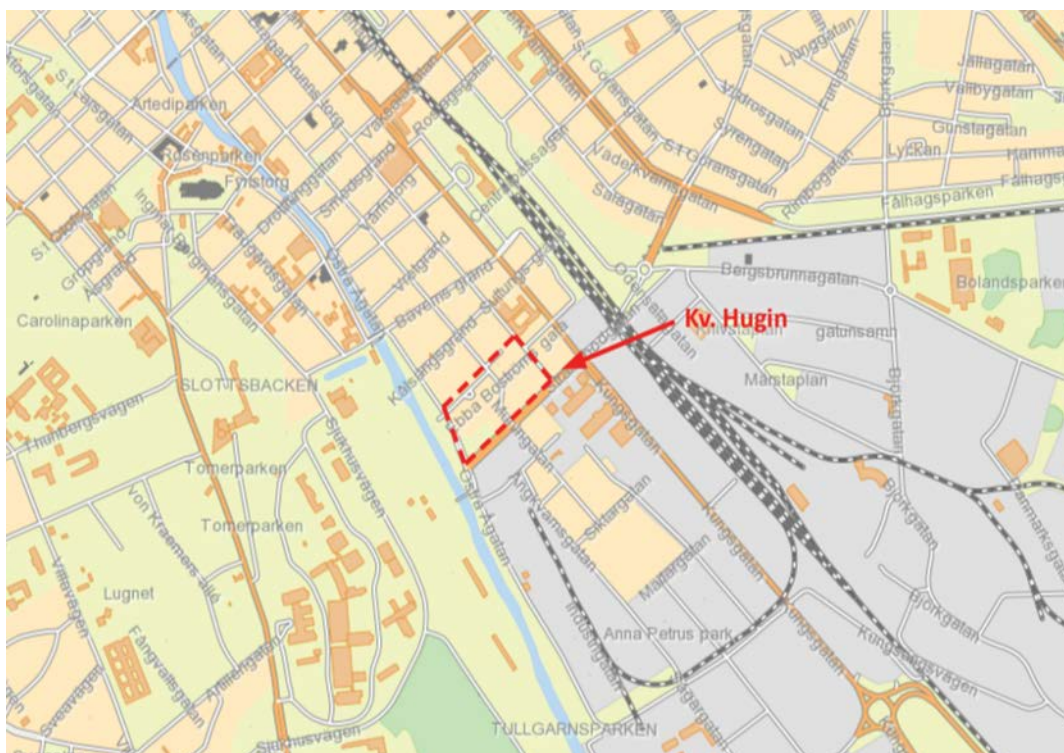
Detaljplaneprogram för kvarteret Hugin

BEHOVSBEDÖMNING FÖR MILJÖBEDÖMNING

Miljöbalken 6:11–6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan (EU-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. För att kommunen ska kunna ta ställning till om en detaljplan medför risk för betydande miljöpåverkan eller inte, görs en behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4.

PLANEN

Fastighetsägaren Vasakronan Fastigheter AB vill på sikt omvandla hela kvarteret Hugin med bland annat en ny kvartersindelning. Syftet med detaljplaneprogrammet är att hantera de huvudsakliga förutsättningarna, strukturen och övergripande frågorna, för att sedan detaljplaneras i olika delar med hänsyn till bland annat befintliga hyresgäster. Ett parallellt utredningsuppdrag har genomförts av Vasakronan för att visa på möjligheterna i kvarteret. Kvarteret Hugin kan utvecklas för bostäder, kontor och centrumverksamheter. Vid en nyplanering av hela kvarteret bedöms kvarteret Hugin kunna ge cirka 20 000 kvadratmeter kontor och mellan 40 000–45 000 kvadratmeter bostäder. Genomförandet av kommande detaljplaner kommer att leda till en delvis ny dragning av Kungsängsgatan genom kvarteret, åtgärder på både Strandbodgatan och Dragarbrunnsgatan samt en ny transformatorstation. Åtgärder kan även komma att ske på Östra Ågatan i samband med utvecklingen av åstråket. Föreslagen utveckling i detaljplaneprogrammet är förenlig med gällande översiktsplan ÖP2010 och aktualitetsförklaringen inför kommunens nya översiktsplan.



Orienteringskarta som visar detaljplaneprogrammets läge i staden och ungefärliga avgränsning.

PLATSEN

Nuvarande markanvändning och planläge

Kvarteret Hugin ligger i den del av Kungsängen där stadskärnan övergår till ett före detta industriområde i förändring. Kvarteret ligger mellan Östra Ågatan, Hammesplanaden, Dragarbrunnsgatan och Strandbodgatan. Kungsängsgatan går igenom kvarteret och passerar genom en av huskropparna. Strukturellt har respektive byggnad varit anpassad för en stor och specifik hyresgäst som idag delvist har andra behov, exempelvis länsstyrelsen som lämnar kvarteret 2015. Även Skatteverket och Livsmedelsverket inryms i kvarteret idag. Fastigheten Kungsängen 16:6 ägs av Vasakronan AB. Omgärdande gator, parkmark och Kungsängstorg ligger på fastigheten Kungsängen 1:2 och ägs av Uppsala kommun.

Översiktsplan

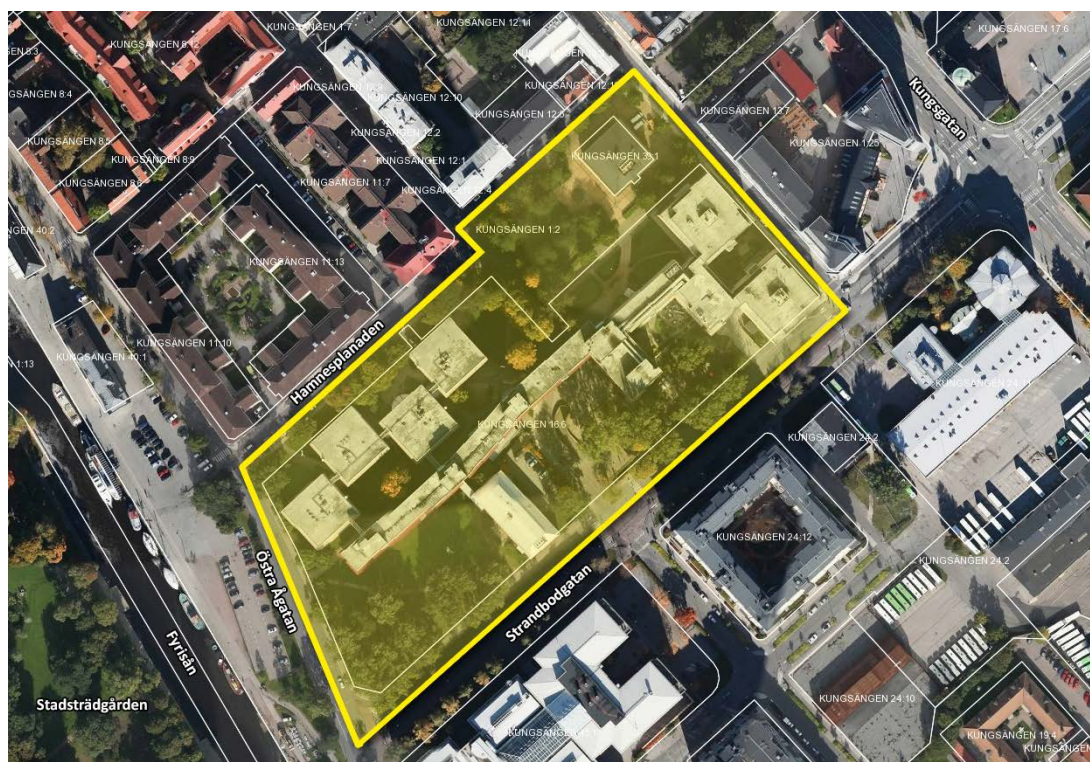
I Översiktsplan 2010 anges att kvarteret Hugin tillhör stadskärnan. Innerstaden ska expandera söderut mot Kungsängen. I innerstaden bedöms efterfrågan öka för både verksamhetslokaler och bostäder. Med ett tydligt krav på verksamheter av skilda slag i bottenvåningarna stärks innerstadskaraktären. Kontaktmöjligheterna mellan stadskärnan och innerstadens olika delområden behöver förstärkas, och kvarteret Hugin är beläget längs Östra Ågatan som i Översiktsplan 2010 bedöms ha särskilt goda förutsättningar för stadsliv.

Detaljplan

Det finns en gällande detaljplan från 2003 i området. Detaljplanen innehåller ett antal outnyttjade byggrätter på drygt 20 000 kvadratmeter som följer samma struktur som befintliga byggnader.

Planprogram Södra Åstråket

För Södra Åstråket pågår ett programarbete. Programområdet för Södra Åstråket är en av de största och mest välanvända allmänna ytorna i centrala Uppsala med funktioner som idrott, anlagd park och evenemangsytor för festivaler och konserter i varierande storlek. I programmet framhävs att komplettering med bostäder och verksamheter i kvarteret Hugins västra del skulle göra kajstråket mer levande.



Översikt av den föreslagna avgränsningen av detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin.

Stadsbild

Kvarteret Hugin och Stranbodogatan har sedan länge varit gränsen för Uppsalas innerstad. Kvarteret Hugin var det sista kvarteret från centrum som följde den rätvinkliga rutnätstrukturen från 1643 års rutnätplan initierad för drottning Kristina. Den befintliga bebyggelsen ritades 1973 och skulle bilda en fast gräns för innerstaden söderut, vilket innebär att man inte följde traditionen med den rätvinkliga rutnätstrukturen utan gav kvarteret en helt annan prägel med hus i park. Kungsängsgatan leds in under huskroppen innan den möter Stranbodogatan. Idag har kvarteret en bebyggelse som avslutar staden, en bebyggelse utan kopplingar till omgivningen, med dålig relation till kringliggande stadsväv och som sträcker sig över flera kvarter.

Kulturarv

Programområdet ligger i ett område som är av riksintresse för kulturmiljövården, K 40 A, samt inom ett av de kommunala kulturmiljöområden i ÖP2010 innehållande värdekärnor som bedömts vara särskilt värdefulla ur ett lokalt kulturmiljöperspektiv.

Naturmiljö

Jordlagren består överst av en cirka 1 meter mäktig fyllning av grus och sand med inslag av lera. Inom programområdet innehåller fyllningen betongkonstruktioner, rivningsrester och material som tegel- och kolrester, spik, porslin och trärester. På vissa ställen har fyllnadsjorden en doft av tjära enligt den senast genomförda markundersökningen. Fyllningen underlagras av mäktiga lerlager upp till 60 meter där det översta 10 meter består av gyttjelera. Samtliga byggnader i kvarteret Hugin är grundlagda med pålar som hänger genom sin vidhäftning i leran, så kallade kohesionspålar.

Programrådets sydvästra delar berör strandskyddat område.

Rekreation och friluftsliv

Grönytor finns idag inom kvartersmark i programrådets södra del och kvarteret har idag ingen tydlig koppling till Fyrisån och å-rummet. Kvarteret Hugin ligger bredvid Kungsängstorg, som i kommunens parkplan kategoriseras som en småpark. I innerstaden finns det inte lekparker i tillräcklig omfattning. På de två som finns, Vasaparken och Stadsträdgården, är slitaget mycket stort. Trycket på Stadsträdgården mitt emot programområdet, på andra sidan Fyrisån, är överhuvudtaget så stort att den slits orimligt hårt. Utbyggnadstakten i Kungsängen med fler invånare och innerstadskaraktär har dock skapat ett växande behov av nya kvartersparker.

Miljöbelastning

Inom programområdet har det tidigare funnits ett gasverk mellan 1860 och 1967. Vid framställning av stadsgas från stenkolk bildades en mängd föroreningar vid produktionen. Dessa föroreningar består till största delen av tjäroljor som i sin tur består av olika ämnen varav en del är hälsofarliga, bland annat polycykliska aromatiska kolväten, PAH. Alla synliga delar av gasverket är rivna innan befintliga kontorshus byggdes, men platsen där gasverket låg har riskklass 2, stor risk, enligt länsstyrelsens MIFO-databas. Golder Associates AB genomförde under 2004–2005 en översiktlig undersökning på hela fastigheten och konstaterade att stora delar av marken var förorenad av bland annat PAH. Föroreningen var koncentrerad till den översta cirka 1,3 meter mäktiga fyllnadsjorden ovanpå en cirka 60 meter mäktig lera. En kompletterande miljöteknisk mark- och grundvattenundersökning gjordes av Golder 2009 med syfte att vidga underlaget inför en ny riskklassning från dåvarande riskklass 1. Undersökningen syftade även till att utreda om de påträffade och kvarvarande föroreningarna från tiden för Uppsala Gasverk sprider sig, eller har potential att sprida sig, till recipienten Fyrisån. Eventuell förekomst av föroreningar i grundvattnet är okänd då grundvatten ej påträffades inom kvarteret vid

provpunkterna med grundvattenrör ner till 3–4 meters djup. Endast vid ett kompletterande tillfälle kunde grundvattenprover tas i grundvattenrören längs Östra Ågatan. Provtagningarna och laboratorieanalyserna av både sediment från Fyrisån och jord- och vattenprover från områden mellan kvarteret Hugin och Fyrisån visar att det inte förekommer några tydliga spår av föroreningar avseende PAH eller petroleumkolväten i det område som bedöms ligga nedströms den aktuella fastigheten.

Övrig miljöbelastning kommer i huvudsak från trafiken på kringliggande vägar i form av buller och luftföroreningar. Programområdet ligger inom miljözonen i centrala Uppsala. Den infördes 1 jan 2013 och innebär att tunga fordon måste klara särskilda miljökrav för att få köra där vilket ska bidra till bättre luft och mindre utsläpp av klimatgaser.

I några av de befintliga byggnadernas fläktrum förekommer blåbetong av alunskiffer. Radonhalten i fläktrum och kontor understiger 70 Bq/m^3 .

Samhälls- och naturresurser

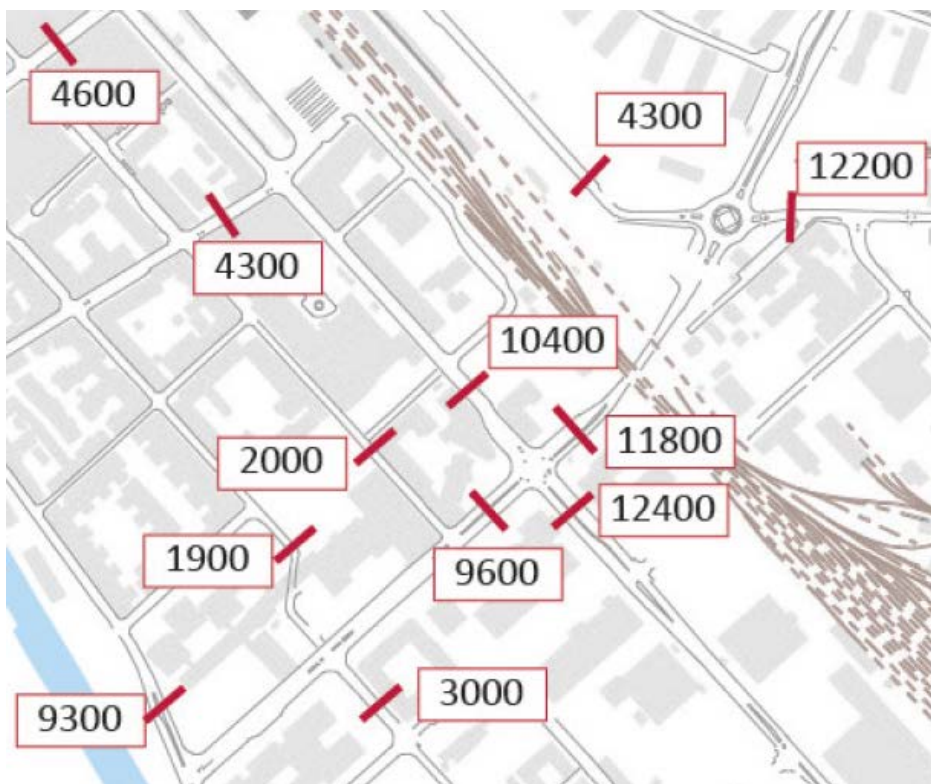
Programområdet ligger i den yttre skyddszonen för den kommunala grundvattentäkten Uppsala- och Vattholmaåsarna. Markarbeten som sker djupare än 1 meter över högsta grundvattenyta inom den yttre skyddszonen kräver dispens från länsstyrelsen. Enligt data från SGU råder en stor grundvattentillgång under leran på 25 liter per sekund eller mer inom programområdet. Enligt sårbarhetskarteringen av Sveriges geologiska undersökning, SGU, råder en låg sårbarhet då grundvattensmagasinet ligger under ett tjockt och tätande jordlager.

Fyrisån är utpekad som ett särskilt värdefullt vattenområde.

I programområdets östra del i gränsen mot Strandbodgatan finns ett antal ledningar på 400 kV. I Strandbodgatan går även ett antal ledningar på 11 000 kV samt en på 77 000 kV.

Hälsa och säkerhet

Strandbodgatan är den mest trafikerade gatan i programområdet, se bild på nästa sida. Enligt en prognos av fordonstrafiksflöden för år 2030, som inkluderar den planerade bron vid Kungsängsesplanadens förlängning, uppgår trafikflödet på Strandbodgatan till mellan 9 000 och 14 000 fordon (9 000 mellan Östra Ågatan–Muningatan och 14 000 mellan Muningatan–Kungsgatan). Längs Dragarbrunnsgatan ligger högsta beräknade flödet på 3 000 fordon, Östra Ågatan 6 000 fordon, Kungsängsgatan 4 500 fordon och Hammesplanaden 1 000 fordon.



Figur över trafikflöden i ÅDT från 2012 i och omkring programområdet för kvarteret Hugin.

VA-ledningarna är placerade lågt på grund av områdets topografi. Delar av programområdet kan påverkas av översvämningsrisken i Fyriskan vid 100-årsflöde. I lågpunkten som finns i norra delen av programområdet, vid Ebba Boströms gata, Dragarbrunnsgatan och gamla Riksbankshuset, kan vatten rinna till vid kraftigt regn och skapa översvämning.

PÅVERKAN

Stadsbild och kulturarv

Det nya kvarteret Hugin ska utformas till att läka samman stadskärnan och Kungsängen. Kvarteret ligger på en plats där utvecklingsstråken söderut mot Kungsängen möter utvecklingsstråket Strandbodgatan som i sin tur knyter ihop stadens östra och västra delar. Kvarteret har stor potential att bli en katalysator för stadskärnans utveckling mot Kungsängen. Genom att bryta upp den befintliga byggnadskroppen, som utgör en barriär mot Kungsängen, kan till exempel siktlinjen från Stora Torget tas om hand på ett mer tillfredställande sätt än idag. En mer stadsmässig kvartersstruktur bedöms ge positiv påverkan på stadsbilden då kvarterets koppling till omgivningen förtydligas och föreslagen struktur bidrar till att läka samman stadskärnan och Kungsängen. En utveckling av kvarteret Hugin genom bland annat förtätning, tillvarata platsens historiska betydelse och funktion samt skapa nya grönytor för mötesplatser bedöms ge bättre förutsättningar att uppnå miljömålet God bebyggd miljö.

Naturmiljö

Strandskyddet avses bli upphävd i kommande detaljplaner som ligger inom 100 meter från strandlinjen. Marken i programområdet är redan ianspråktagen på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och programområdet är väl avskilt från området närmast strandlinjen av Östra Ågatan och de allmänna ytorna på Hamnplan. Således bedöms förutsättningar för upphävande av strandskydd föreligga.

Rekreation och friluftsliv

Stadens, och stadskärnans, expansion söderut skapar ett behov av nya mötesplatser och parker. En eventuell park längs Hamnesplanaden skulle knyta ihop Kungsängstorg med Hamnplan och Södra Åstråket. En utveckling av kvarteret Hugin bedöms ge en positiv påverkan på rekreativt värdet i närområdet och bli en dragare inom Södra Åstråket.

Miljöbelastning

Det är okänt hur mycket jordmassor som schaktades bort under byggnationen och det kan därför inte uteslutas att förorenad jord förekommer under bottenplattan. Risk för exponering av metaller och organiska föroreningar kan inte uteslutas vid markarbeten och ledningsdragningar i programområdet.

Markföroreningen tycks vara stationär, antingen beroende på att den är starkt bunden till jordmatrisen eller att det saknas tillräckliga förutsättningar för någon transportmekanism av betydelse. Av denna anledning bedöms det sannolikt att föroreningarna blir kvar inom fastigheten under en mycket lång tid framöver. Den exploatering av området som planeras kommer att innebära en bortschaktning av förorenad fyllnadsjord inför uppförande av själva byggnaderna, men övriga områden bör enligt markundersökningen kunna lämnas utan att någon sanering vidtas. Föroreningarna kommer ytterst sakta att spädas ut och så småningom även delvis genomgå biologisk nedbrytning. Detta tidsperspektiv är mycket långsträckt, men att lämna kvar de nu kända föroreningarna bedöms enligt Golder inte medföra några miljörisker eller påverkan på människans hälsa.

Samhälls- och naturresurser

Bebyggelsen innebär en förtätning och befintlig teknisk infrastruktur kan utnyttjas. En stor del av den nya bebyggelsen på kvarteret Hugin kommer att vara bostäder, utöver kontor och verksamheter, vilket kommer att generera mer avfall. En förskola planeras inom kvarteret. Några ledningar kan komma att behöva flyttas vid genomförande av kommande detaljplaner. En geoteknisk undersökning behöver genomföras under planprocessen. Den skulle bland annat kartlägga grundvattennivån och bedöma miljöbelastningen av exploateringen, föreslå lämplig grundläggningsteknik och klargöra förutsättningar för anläggning av parkeringsgarage under mark. Den skulle även kunna utgöra underlag för kommande dispens från länsstyrelsen kring markarbeten djupare än 1 meter över grundvattenytan.

Hälsa och säkerhet

I ett framtida perspektiv, där en ny bro över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden inkluderas, bedöms trafikflödena öka enligt den trafikutredning som gjorts inom programmet för Södra Åstråket. Strandbodgatan som stråk kommer att öka i betydelse i framtiden och trafiken bedöms således generera högre nivåer av buller och luftföroreningar att utreda och ta hänsyn till i detaljplaneskedet.

Avseende dagvattenhantering bedöms rening av dagvatten vara en mer central fråga än fördröjning. Fördröjning av dagvatten är inte lika nödvändigt i detta område då belastningen på dagvattennätet inte blir så stor nära recipienten. Tillräcklig rening är nödvändig på grund av den direkta närheten till Fyrisån och infiltration bedöms ej vara ett alternativ på grund av lerlagren. I den tilltänkta parken skulle dagvatten från lågpunkten kring Dragarbrunnsgatan och andra gator i området kunna samlas i en multifunktionell yta.

Måluppfyllelse

Förslaget till detaljplan bedöms inte motverka några nationella, regionala eller lokala mål.

Samlad påverkan

Detaljplaneprogrammet klargör förutsättningarna och riktlinjer för en förtätning av kvarteret Hugin i Kungsängen. Lämpliga bullerdämpande åtgärder och strandskyddet kommer att kunna hanteras i kommande detaljplaner. Den samlade påverkan av genomförandet av detaljplanen bedöms bli liten.

MOTIVERAT STÄLLNINGSTAGANDE

Med utgångspunkt från ovanstående gör kommunen den bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte antas medföra någon risk för betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11–6:18 bedöms därmed inte behöva genomföras.

PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDEN



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsutvecklingsenheten
Ann Åkerskog
010-22 33 348
Ann.akerskog@lansstyrelsen.se

YTTRANDE

1(4)

2015-03-09

Dnr: 402-190-15

Uppsala kommun
Stadsbyggnadsförvaltningen
753 75 Uppsala

Samråd om behovsbedömning till detaljplaneprogram för Kv Hugin, Uppsala kommun, Uppsala län

Kommunen har för rubricerat detaljplaneprogram begärt samråd med Länsstyrelsen om behovsbedömning enligt 6 § förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

Syftet med detaljplaneprogrammet

Syftet med detaljplaneprogrammet är att hantera de huvudsakliga förutsättningarna, strukturen och övergripande frågorna inför detaljplanläggning. Vid en nyplanering bedöms hela kvarteret kunna rymma 20 000kvm kontor och 40 000-45 000kvm bostäder. Genomförandet av kommande detaljplaner kommer att leda till en delvis ny dragning av Kungsängsgatan genom kvarteret, åtgärder på Strandbodgatan och Dragarbrunnsgatan samt en ny transformatorstation. Åtgärder kan även komma att ske på Östra Ågatan i samband med utvecklingen av åstråket.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen bedömer att rubricerat detaljplaneprogram kan antas medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 11 § miljöbalken, och i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) samt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Motivering

Länsstyrelsen bedömer att genomförandet av planen kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att en MKB ska tas fram eftersom planområdet är förorenat. Aktuella kriterier för bedömningen enligt Förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 4, är punkterna 1e, 2b, 2e och 2f som berör genomförandet av EUs gemensamma miljölagstiftning, påverkans storlek och fysiska omfattning, påverkans totaleffekt samt betydelsen och sårbarheten hos det påverkade området på grund av tidigare markanvändning.

Förorenad mark

Den beskrivning av föroreningsituationen som kommunen i behovsbedömningen refererar till är konsultens bedömning utifrån nuvarande markanvändning (MKM) där konsulten föreslog en nedklassning från riskklass 1 till 3. Länsstyrelsen delade inte konsultens bedömning att kvarteret kan nedklassas till 3. Kvarteret är därför tilldelat riskklass 2 efter de utförda undersökningarna. Kommunen skriver att förorenad jord som finns vid de byggnader som ska uppföras ska schaktas bort, men att området i övrigt inte ska saneras. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till



detta. Kommunen behöver utreda om det finns risk för att de områden som har sanerats kommer att återkontamineras av föroreningar som ligger kvar i marken. Detta skulle kunna bli ett problem, särskilt om flera exploatörer kommer att vara aktiva i planområdet. Planområdets direkta närhet till Fyrisån och därmed stor risk för översvämning, gör att föroreningar som lämnas kvar i marken kan påverka statusen på vattnet i Fyrisån negativt även i ett längre tidsperspektiv. Fortsatt provtagning bör ske för att ytterligare klargöra föroreningssituationen samt risken för vad framtida schaktningar kan innebära vad gäller att förorena grundvatten och Fyrisån. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen tar ett helhetsgrepp på problemet med den förorenade marken i samrådsskedet.

MKN Vatten

Av resonemanget ovan framgår att risken för att grundvattnet och MKN för Fyrisån kan påverkas negativt på grund av de föroreningar som finns i området är stor. Detta ska utredas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Översvämning

Som konstaterats i behovsbedömningen för Kv Hugin berörs planområdet delvis av ett 100- årsflöde och dessutom helt av ett beräknat högsta flöde vid en översvämning av Fyrisån. Det är positivt att riskerna med översvämning ska utredas ytterligare i planprocessen och lämpliga åtgärder vidtas. Det gäller i synnerhet riskerna med att etablera en ny transformatorstation i området. Det är positivt att även lågpunkten i planen nämns i behovsbedömningen eftersom vattnet vid kraftig nederbörd samlas i lågpunkter. De kraftiga regnen beräknas öka i ett framtida klimat (Klimatanalys för Uppsala län, SMHI, 2013).

Länsstyrelsens synpunkter

Riksintresse kulturmiljö

Programområdet ligger inom riksintresseområdet Uppsala stad K40 A. En omvandling av kvarteret Hugin med bland annat ny kvartersindelning och nya dragningar av vägar kan komma att innebära stor påverkan på kulturmiljövärdet inom riksintresset.

Buller och luft

Eftersom trafikmängden enligt kommunens underlag redan är stor och beräknas öka i området och framförallt längs Strandbodgatan, krävs utredningar kring bulleråtgärder och luftföroreningar i den fortsatta planeringen av området för att säkerställa att riktvärden för buller och MKN för luft klaras i de kommande detaljplanerna.

Upplysningar

Inom planområdet har det förutom gasverk även funnits verkstadsindustri, trätvättning, kakelfabrik och bilverkstad. Det är okänt om halogenerade lösningsmedel och impregneringsmedel har använts. Inom stora delar av området förekommer höga halter av framför allt PAH. I samband med att delar av dagens planområde exploaterades på 1970-talet utfördes sanering men det är oklart i vilken omfattning saneringen skedde. Risk finns att okända föroreningssmassor finns kvar inom



2015-03-09

Dnr: 402-190-15

området. Tänkbara föroreningar som kan finnas kvar efter de olika verksamheterna som bedrivits inom kvarteret kan vara halogenerade lösningsmedel, alifatiska och aromatiska kolväten, flyktiga organiska föreningar, fenoler, cyanider, tungmetaller.

Det är i första hand den som har orsakat en förorening som har ansvaret för att denna åtgärdas. Ansvar för åtgärder får också den som skapar förutsättningar för att föroreningar från ett förorenat område sprids, t.ex. den som schaktar eller gräver i ett förorenat område. Den som ska göra en åtgärd i ett förorenat område som kan medföra risk för ökad spridning och exponering är skyldig att samråda och anmäla det till tillsynsmyndigheten (i det här fallet miljö- och hälsoskyddsnämnden i Uppsala kommun). En verksamhetsutövare har en skyldighet att underrätta tillsynsmyndigheten om det upptäcks en förorening i samband med åtgärder. Skulle det i samband med åtgärder på ett objekt, där det inte krävts in en anmälan, upptäckas en förorening kan miljö- och hälsoskyddsnämnden stoppa arbetet och i efterhand kräva in en anmälan.

Uppsala och Fyrisån är ett av de 18 områden i Sverige som har utsetts som extra översvämningskänsliga av myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i arbetet med EU:s översvämningsdirektiv. Arbetet har pågått sedan 2009 och innefattar tre steg; inventering, kartering och åtgärder. Länsstyrelsen arbetar under 2015 med det tredje steget, att ta fram en riskhanteringsplan med åtgärder som ska genomföras inom ett visst tidsintervall. Åtgärderna ska skydda samhällsviktiga intressen inom människors hälsa, miljö, kulturarv och ekonomi och kan t.ex. vara tidiga varningssystem för översvämnning, hårdare krav på byggande inom översvämningsområde eller beredskapsplan för evakuering vid en översvämningsituation.

Boverket har tagit fram allmänna råd till 8 kap. 9 § andra stycket samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI) samt ny vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar.

Deltagare

Länsarkitekt Eva Bergdahl har beslutat i detta ärende. Planhandläggare Ann Åkerskog har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också naturvårdshandläggare Petter Söderberg, miljöskyddshandläggare Anne Wynne, antikvarie Karin Gadde Jennische samt handläggare för klimat- och beredskapsfrågor Karin Gustavsson deltagit.

Eva Bergdahl

Ann Åkerskog

SÄNDLISTA



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

4(4)

2015-03-09

Dnr: 402-190-15

Inom länsstyrelsen: Miljösk, Ke, Esb, Samhutv (2 ex)

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2015-11-19

§ 305
**Detaljplaneprogram för kvarteret Hugin i Kungsängen
2014-000244**
Beslut

Plan och byggnadsnämnden beslutar

att genomföra programsamråd för kvarteret Hugin inom Kungsängen 16:6 m.fl.

Sammanfattning

Detaljplaneprogrammet för kvarteret Hugin formar stadsbyggnadsvisionen för området och ger utvecklingsinriktningen för det fortsatta planarbetet. Programmet redogör även för de förutsättningar som råder. Genom att i programmet föreslå en mer funktionsblandad bebyggelse med innerstadskaraktär, nya mötesplatser och en ny kvartersindelning skapas bättre förutsättningar för kvarteret att bli en del av stadskärnan och främja innerstadens utveckling söderut. Vid en nyplanering av hela kvarteret bedöms kvarteret kunna inrymma cirka 65 000 m² bruttoarea ovan mark (så kallad ljus bruttoarea) nya lägenheter, kontor, centrumverksamheter och förskola som fyller gator och platser med liv. Längs Hamnesplanaden utvecklas och vidgas den befintliga parkremsan till en allmän park.

Programmet ska utgöra vägledning och underlag för kommande detaljplanering av området, vilket kan komma att ske etappvis och över tid.

Sammantaget är den föreslagna utvecklingen förenlig med översiktsplanen.

Beslutsunderlag

Förvaltningens skrivelse 12 november 2015.

Arbetsutskottet föreslår programsamråd.

Expedieras till

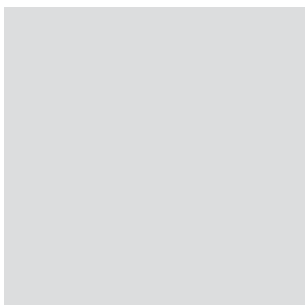
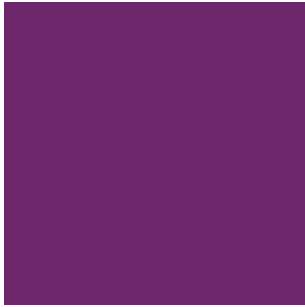
Akten

Justerandes sign




Utdragsbestyrkande





Kv Hugin

Trafikbullerutredning

Sammanfattning

Bostäder med genomgående lägenheter går att uppföra med dagens trafikbullerkrav. Enkelsidiga lägenheter mot Strandbodgatan går inte att uppföra med dagenstrafikbullerkrav.

Trafikbullerutredning

Uppdragsnamn
Kv Hugin
Uppsala kommun
Kungsängen 16:6

Berndtsson Arkitektkontor AB
Drottning Kristinas väg 33A
114 28 Stockholm

Uppdragsgivare
Berndtsson Arkitektkontor AB

Vår handläggare
Leif Dahlback

Datum
2014-11-10

Inledning

Berndtsson Arkitektkontor AB tillsammans med Vasakronan utreder möjligheten att bygga bostäder i kv. Hugin i Uppsala. Tomten utsätts främst för buller från strandbodgatan och Östra Ågatan. Denna rapport utreder översiktligt förväntade ekvivalenta och maximala trafikbullernivåer på tomten.

Riktvärden buller

Nationella riktvärden

Riktvärden för buller från vägtrafik, enligt riksdagsbeslut 1996/97:53, framgår av Tabell 1.

Riktvärde för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller väsentlig ombyggnad av trafikleder.

	Ekvivalent ljudnivå [dBA]	Maximal ljudnivå [dBA]
Ljudnivå inomhus	30	45 ¹
Ljudnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde)	55	-
Ljudnivå utomhus vid uteplats i anslutning till bostad	-	70

¹ Gäller nattetid (22-06). Värdet får överskridas 5 gånger per natt.

Boverkets byggregler BBR

Bostäder

I Boverkets byggregler, BBR 19, hänvisas när det gäller ljudmiljön till Ljudklass C enligt svensk standard för ljudklassning av bostäder SS 25267. Här anges följande riktvärden för trafikbuller inomhus. I tabellerna redovisas också värden för Ljudklass B.

Högsta tillåtna ljudnivåer inomhus från trafikbuller, tabell C3 & B3.

Utrymme avsett för	Ljudklass C	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Sömn, vila och daglig samvaro	30 dBA	45 dBA
Matlagning och hygien	35 dBA	-

Anm. Maximalnivån får överskridas högst 5 gånger per natt kl. 22 – 06.

Boverkets vägledning

I "Buller i planeringen, Allmänna råd 2008:1", sägs bland annat:

"Förutsättningar för att kunna göra avsteg från huvudregeln

I vissa fall kan det vara motiverat att göra avsteg från huvudregeln i dessa allmänna råd. Avvägningar mellan kraven på ljudmiljön och andra intressen bör kunna övervägas:

- i centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskaraktär, till exempel ordnad kvartersstruktur.

Avsteg kan också motiveras vid komplettering:

- av befintlig tät bebyggelse längs kollektivstråk i större städer
- med ny tätare bebyggelse, till exempel ordnad kvartersstruktur, längs kollektivstråk i större städer"

"Följande principer bör gälla vid avsteg från huvudregeln då avvägningar ska göras mot andra allmänna intressen."

55-60 dBA

Nya bostäder bör kunna medges där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgår till 55-60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dB vid fasad) eller i vart fall en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad). Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vänd mot tyst eller ljuddämpad sida.

60-65 dBA

Nya bostäder bör endast i vissa fall medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dB vid fasad) eller i vart fall en ljuddämpad sida (45-50 dBA vid fasad). Minst hälften av bostadsrummen, liksom uteplats, bör vara vänd mot tyst eller ljuddämpad sida.

Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upp till 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor.

>65 dBA

Även då ljudnivån överstiger 65 dBA kan det finnas synnerliga skäl att efter en avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder. I dessa speciellt bullerutsatta miljöer bör byggnaderna vara orienterade och utformade på ett sådant sätt att de vänder sig mot den tysta eller ljuddämpade sidan. Även vistelseytor, entréer och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den tysta eller bullerdämpade sidan.

Det bör alltid vara en strävan att ljudnivåerna på den ljuddämpade sidan är lägre än 50 dBA. Där det inte är tekniskt möjligt att klara 50 dBA utmed samtliga våningsplan på ljuddämpad sida bör det accepteras upp till 55 dBA vid fasad, normalt för lägenheter i de övre våningsplanen. 50 dBA bör dock alltid uppfyllas för flertalet lägenheter samt vid uteplatser och gårdsytor.

Tyst sida

"Tyst sida är en sida med en dygnsekvivalent ljudnivå som är lägre än 45 dBA frifältsvärde..."

"Även maximalnivån 70 dBA gäller för att uppfylla definitionen av tyst sida."

Ljuddämpad sida

"Ljuddämpad sida har en dygnsekvivalent ljudnivå mellan 45 och 50 dBA frifältsvärde..."

”Även maximalnivån 70 dBA gäller för att uppfylla definitionen av ljuddämpad sida”.

Lägenhetsutformning

Enkelsidiga lägenheter mot trafiksidan kan inte erbjuda en ljuddämpad eller tyst sida, och bör därför i princip inte accepteras. Om det i sådana situationer är möjligt att begränsa ljudnivån utanför fönster genom tekniska lösningar som delvis inglasad balkong, kan detta vara en lämplig lösning.

Huvudregeln i ”Buller i planeringen” överensstämmer med riksdagsbeslut 1996/97:53.

Förutsättningar

Trafik

Trafikflöden har erhållits från Uppsala kommun och avser dagens trafik samt en prognos för år 2030. Framtidsprognosen bygger på att en bro över Fyrisån byggs vid Kungsängsesplanaden. Om så inte blir fallet blir belastningen på Östra Ågatan större.

Följande vägtrafikdata har använts vid beräkningarna.

Väg	Trafikflöde	Andel tung trafik	Hastighet
Strandbodgatan (2015)	9 600 f/d	5 %	50 km/h
Östra Ågatan (2015)	9 400 f/d	5 %	50 km/h
Strandbodgatan (2030)	15 500 f/d	5 %	50 km/h
Östra Ågatan (2030)	7 500 f/d	5 %	30 km/h

Beräknade nivåer

Beräkningar av trafikbullernivåer har utförts i enlighet med Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller, rapport 4653. Beräkningarna avser frifältsvärde och redovisas i form av färgade markeringar på bilagor 1 – 12.

Kommentarer

Trafikmängden på Östra Ågatan kommer att sjunka med 20 %. Hastigheten sänks till 30 km/h. På Strandbodgatan ökar däremot trafiken med 38 %. Detta medför totalt att trafikbullret på tomten kommer att öka något framöver. En fördubbling av trafikmängden innebär en ökning med 3 dBA. En sänkning av hastigheten från 50 till 30 km/h innebär å sin tur en sänkning med 2 dBA.

Bostäder med genomgående lägenheter, som medför tillgång till en bullerdämpad sida, kan uppföras på tomten som uppfyller dagens ljudkrav. Enkelsidiga lägenheter mot Strandbodgatan eller Östra Ågatan går däremot inte att uppföra. Mest utsatta blir bostäder Mot Strandbodgatan framförallt hörnlägenheter vid korsningen mot Östra Ågatan.

Muningatan norr om Strandbodgatan är idag ringa trafikerad och den bedöms inte öka framöver. Således torde den inte ge upphov till för höga trafikbullernivåer.

Nya riktvärden?

Ett nytt lagförslag ”prop 2013/14:59 Fler bostäder åt unga” antogs av riksdagen 2014-04-10. Förslaget innebar att ekvivalenta ljudnivåer upp till 60 dBA vid fasad för lägenheter om högst 35 m² skulle tillåtas. Förslaget gällde enkelsidiga lägenheter där det inte finns möjlighet till kompensationsåtgärder i form av tyst sida.

Ett förslag om nya riktvärden för trafikbuller "Förordning om riktvärden för trafikbuller" lades fram hösten 2014. Förslaget innebar att riktvärdet för trafikbuller vid fasad höjdes från 55 till 60 dBA. För bostadsbyggnad för studenter vid universitet eller högskola var förslaget 65 dBA vid fasad.

Båda dessa förslag har dock skjutits på framtiden. Trafikbuller debatteras dock väldigt mycket och nya riktvärden som förenklar främst bostadsbyggande för unga väntas godkännas inom en snar framtid.

Bilagor

- 1–3. Ekvivalent ljudnivå med dagens trafikmängd.**
- 4–6. Ekvivalent ljudnivå med framtida trafikmängd.**
- 7–9. Maximal ljudnivå.**

Bjerking AB

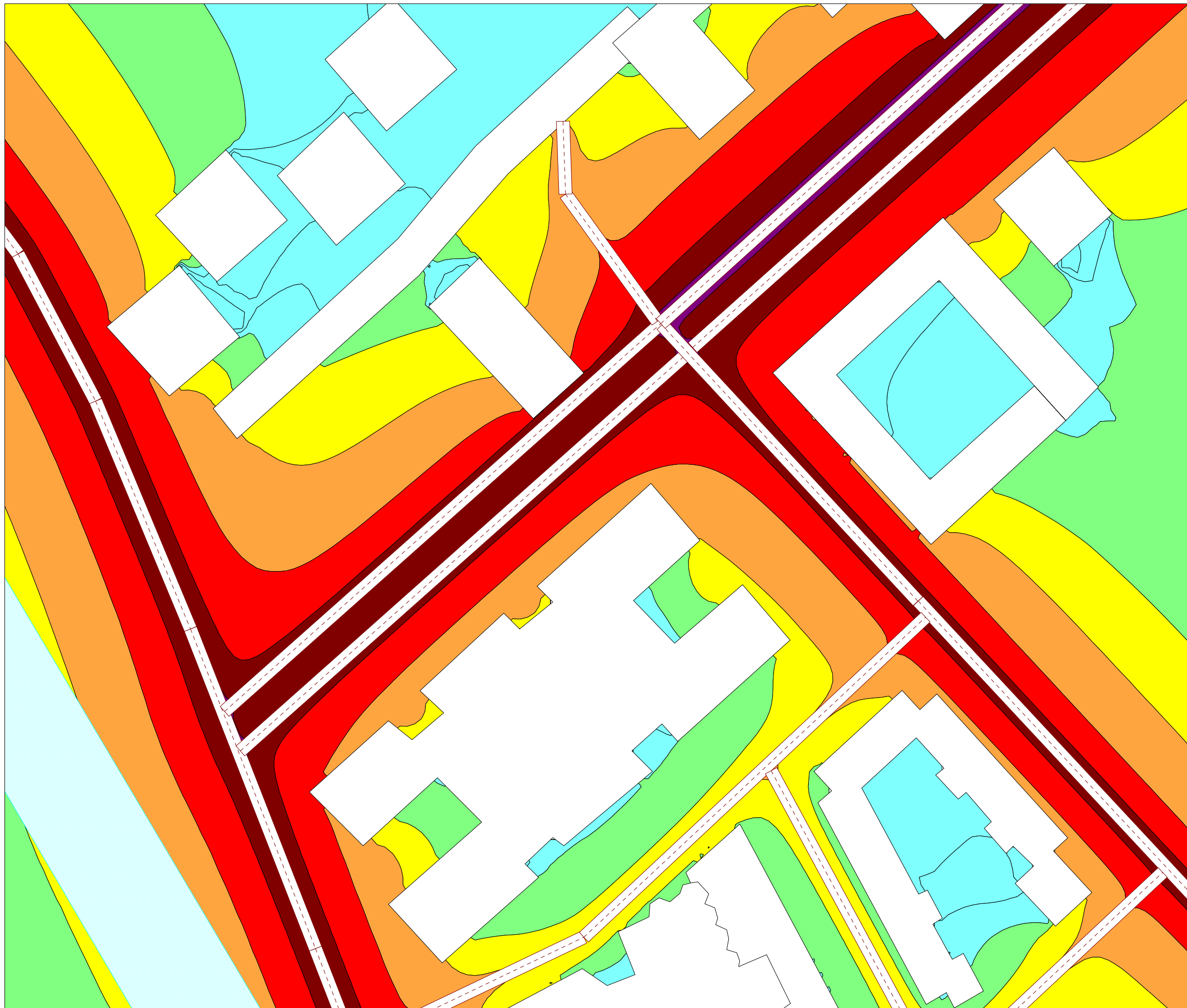


Leif Dahlback
Telefon 010-211 80 80
leif.dahlback@bjerking.se

Granskad av



Montse Sayol



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
2 m

Driftfall
Dagens trafikmängd

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

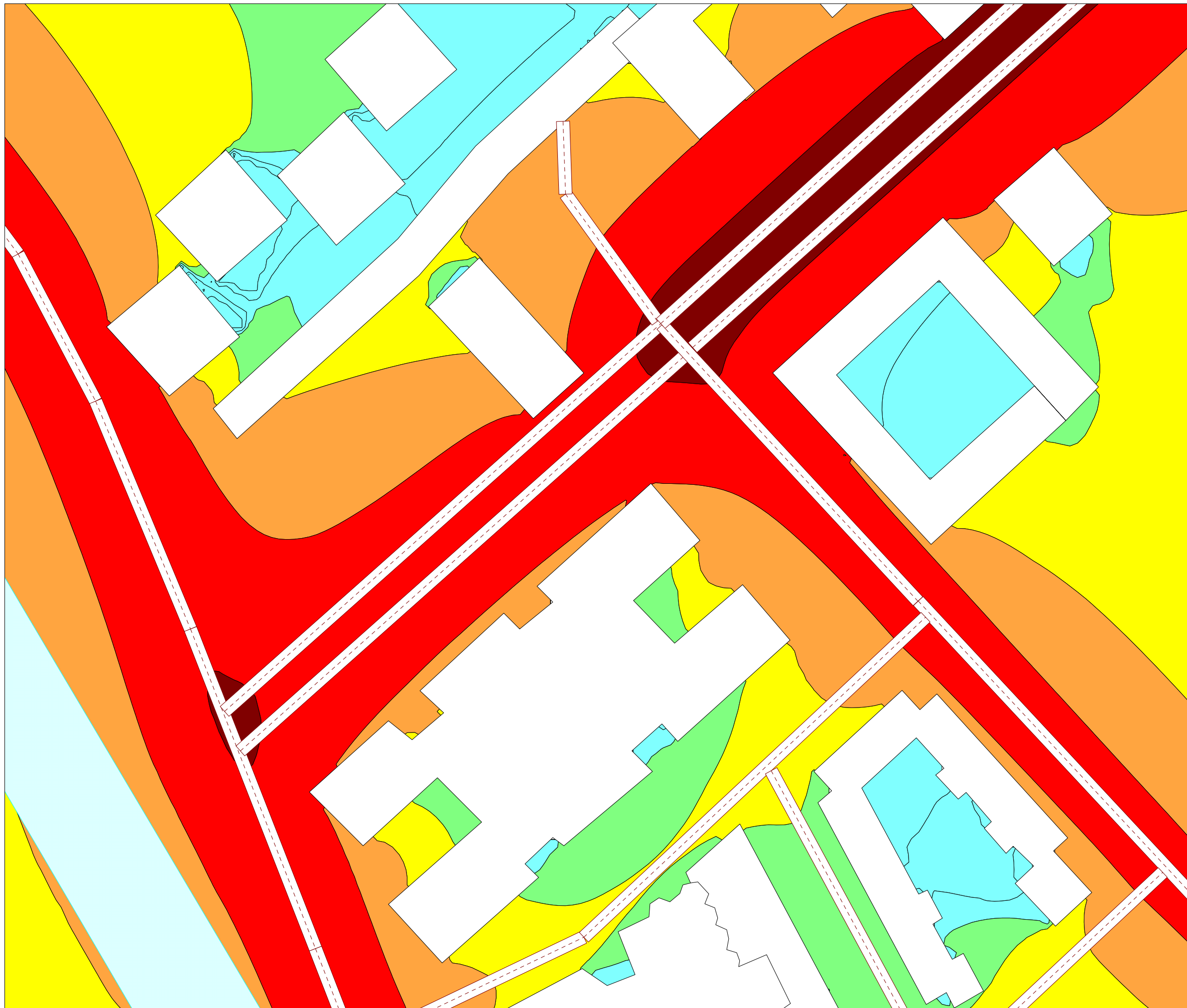
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-1



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
8 m

Driftfall
Dagens trafikmängd

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

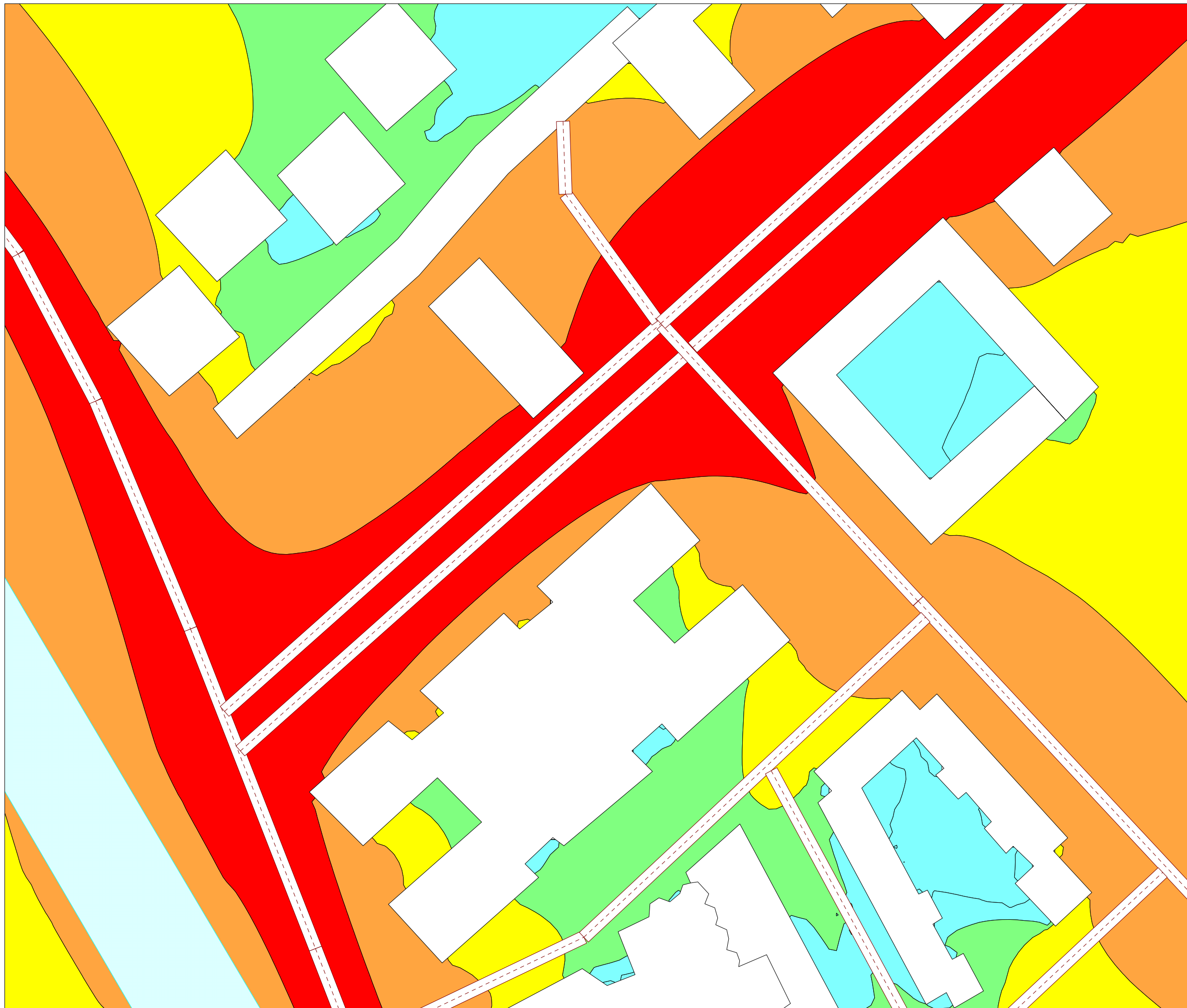
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-2



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
15 m

Driftfall
Dagens trafikmängd

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

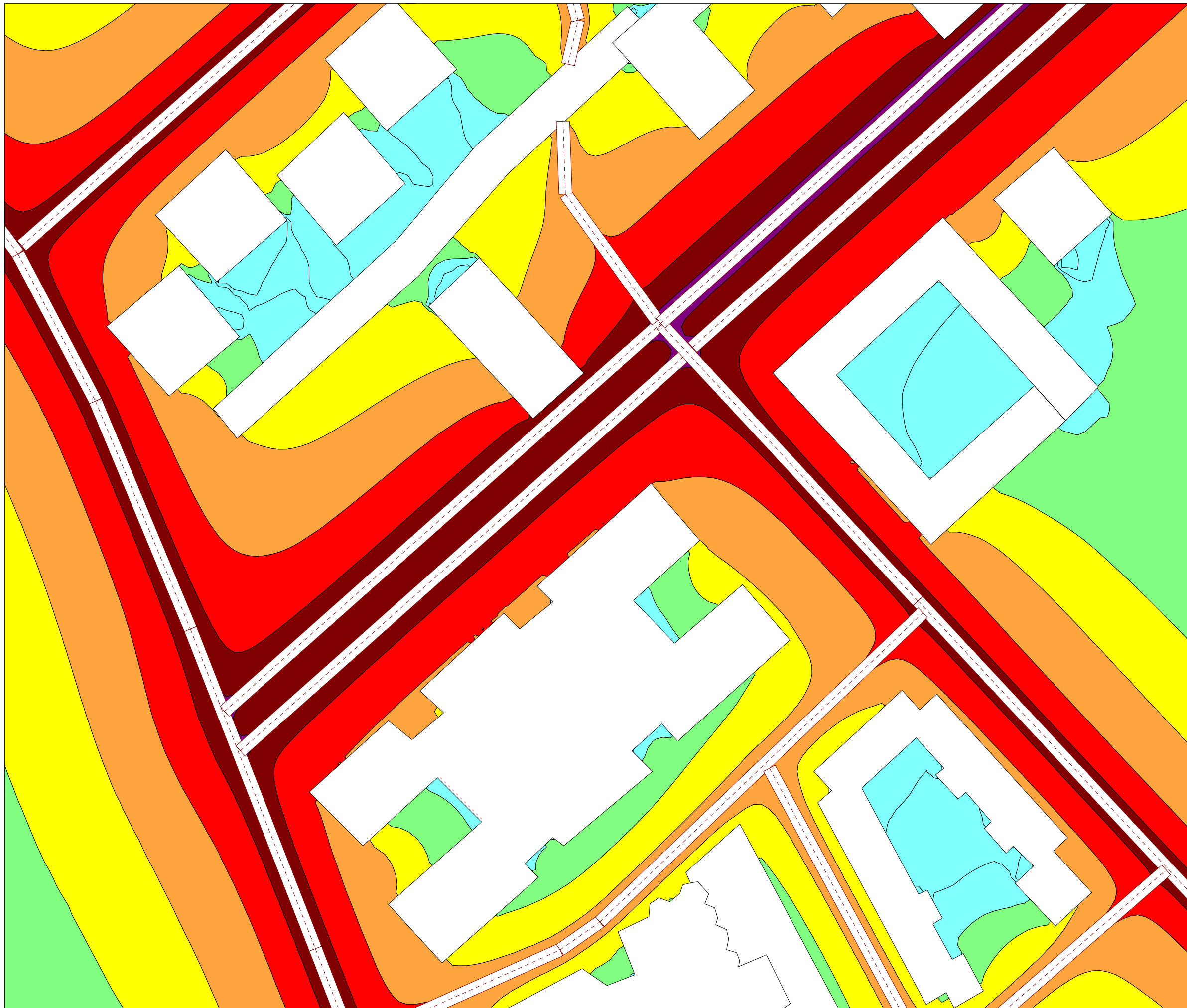
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-3



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
2 m

Driftfall
Prognos för år 2030

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

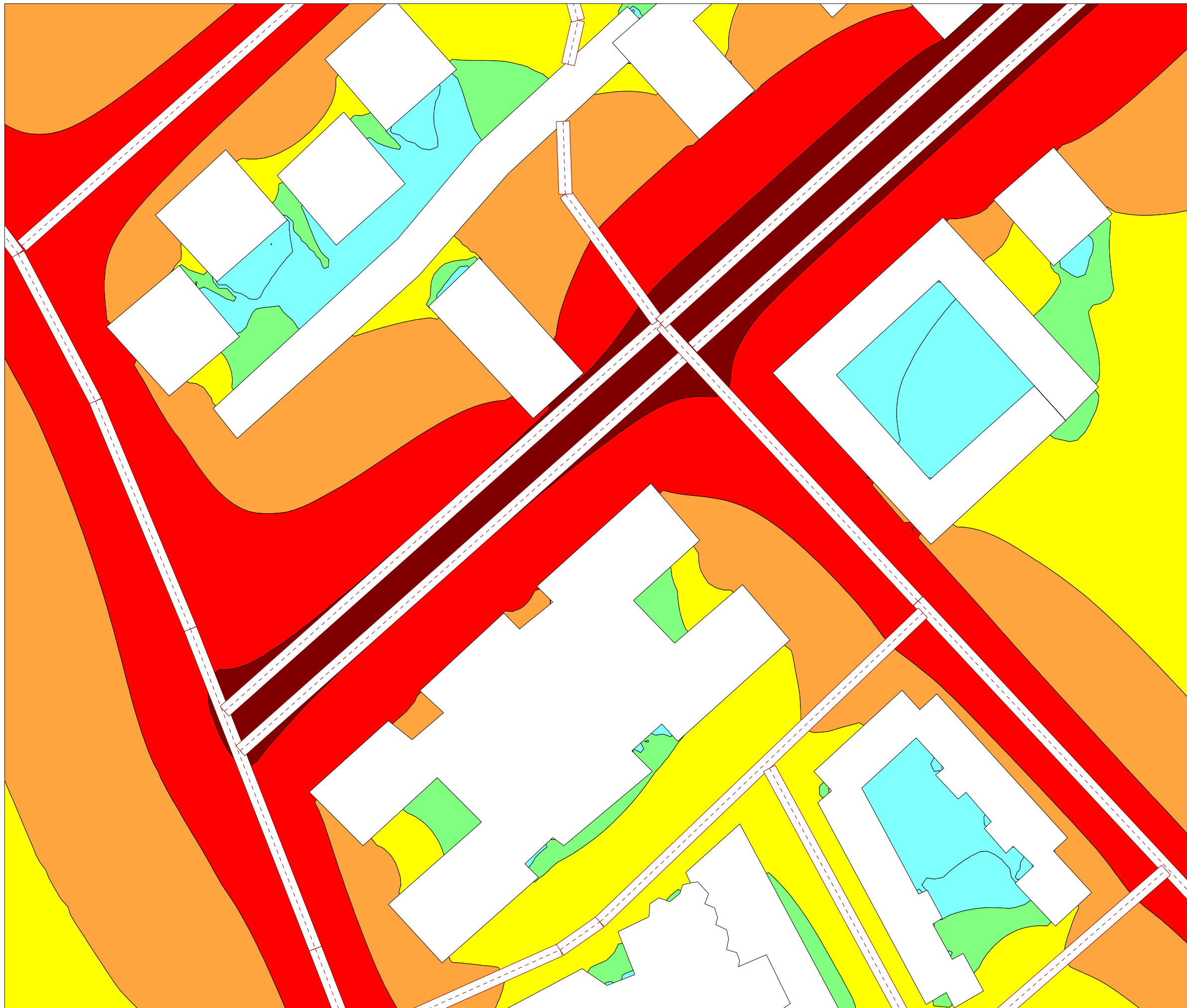
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-4



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
8 m

Driftfall
Prognos för år 2030

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

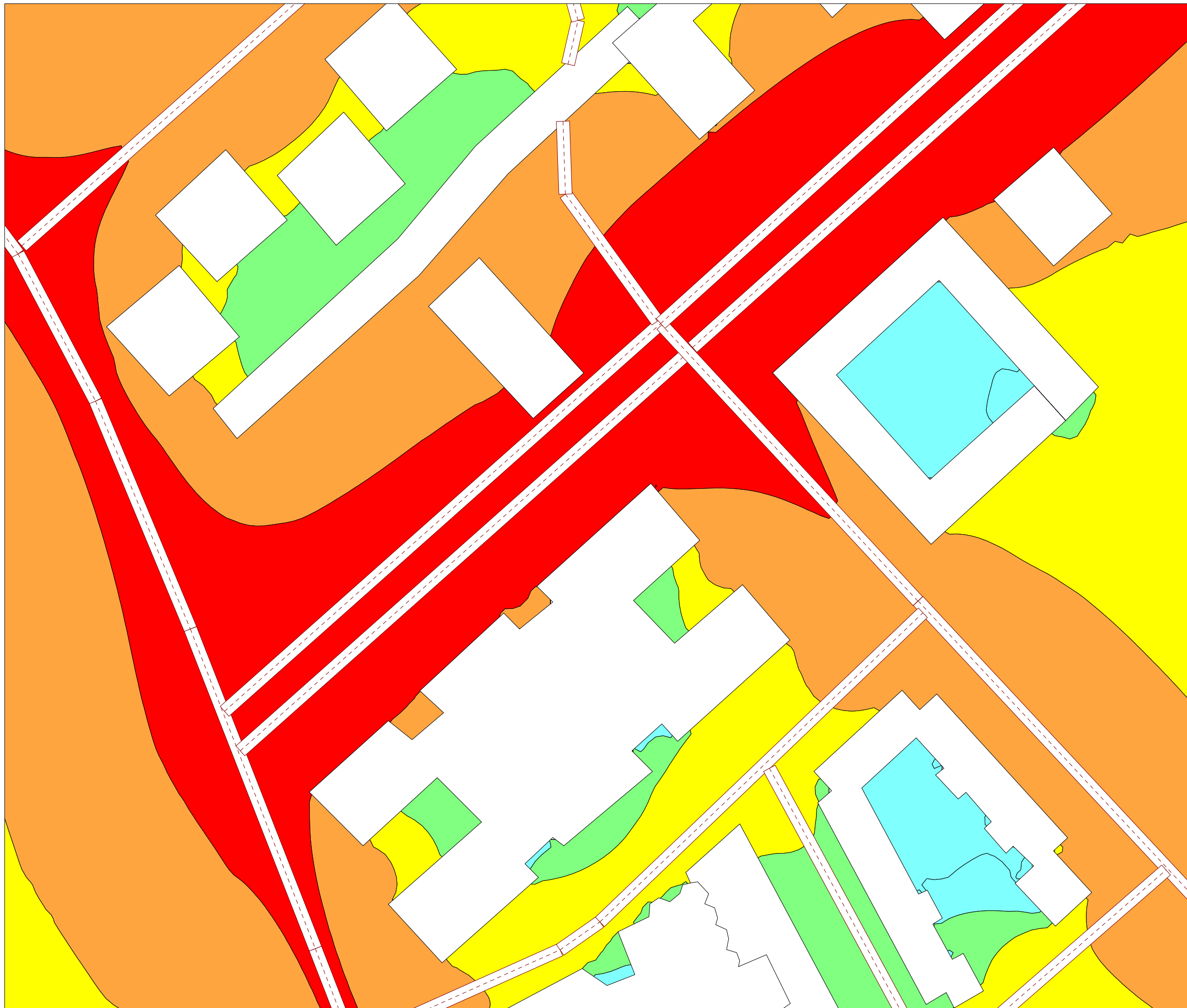
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-5



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd
15 m

Driftfall
Prognos för år 2030

Ekvivalent ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

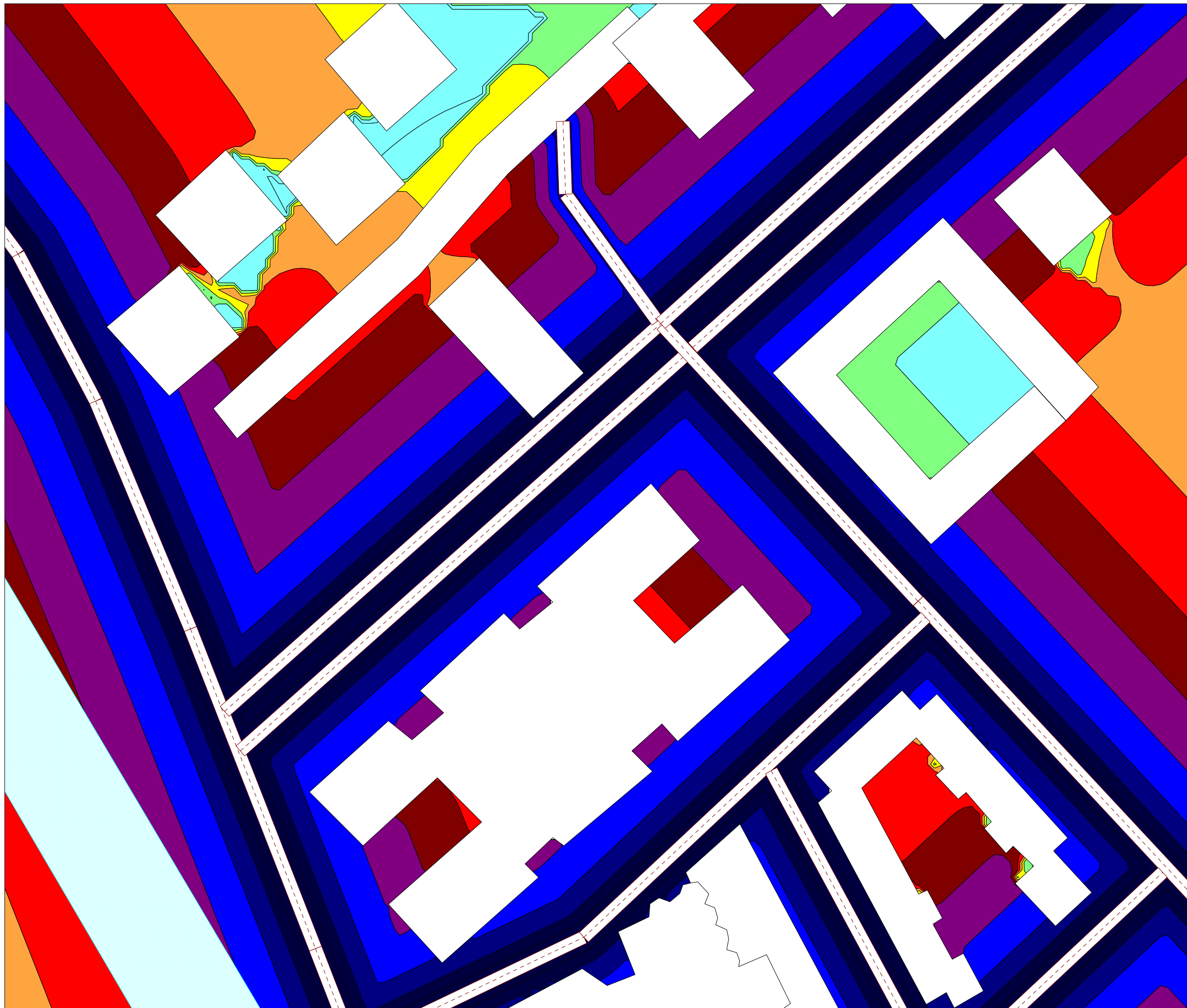
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-6



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd 2 m	Driftfall Dagens trafikmängd
-----------------------	---------------------------------

Maximal ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Kv Hugin
Uppsala kommun**



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

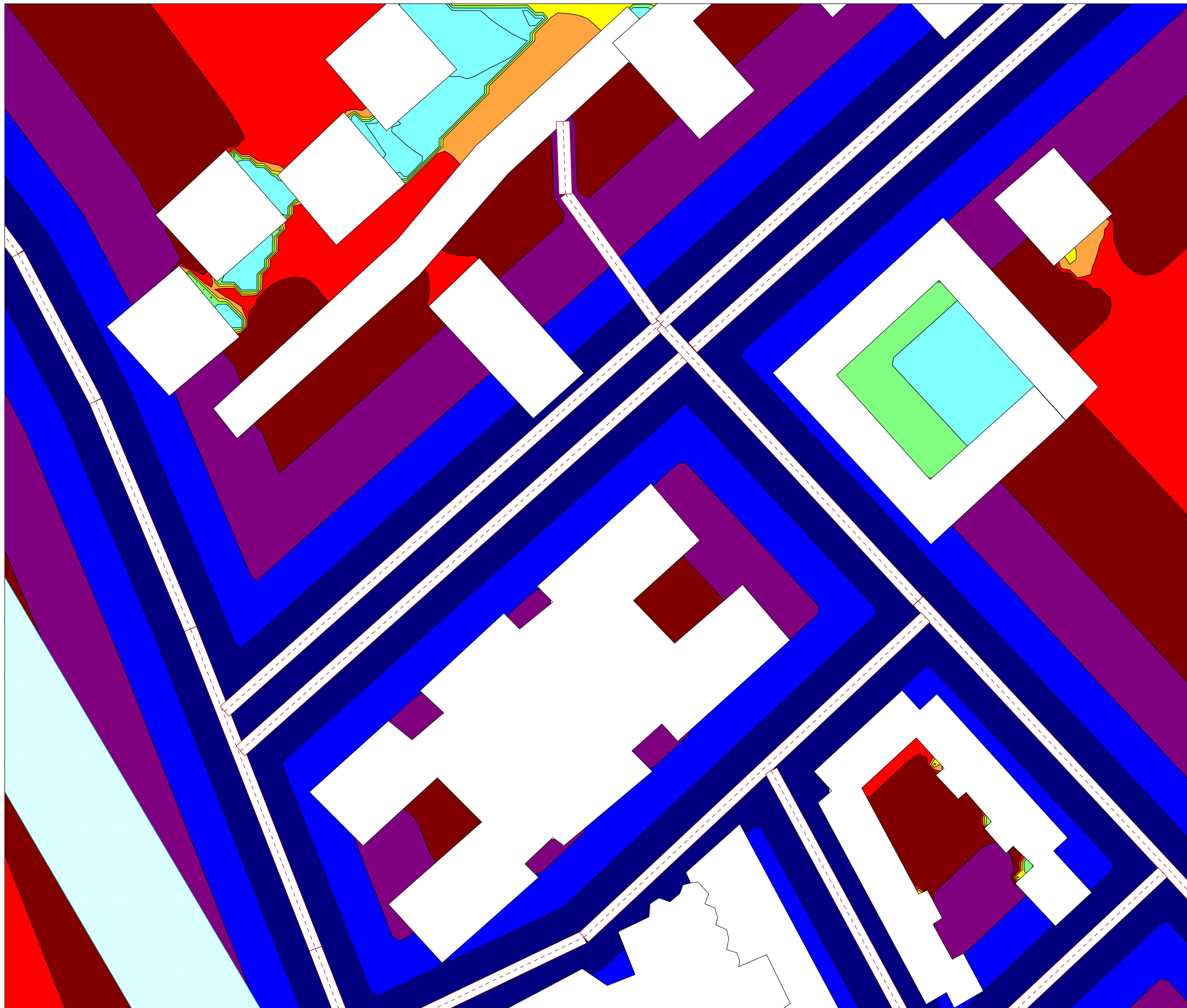
Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-7



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd 8 m	Driftfall Dagens trafikmängd
-----------------------	---------------------------------

Maximal ljudnivå

- > 35.0 dB dBA
- > 40.0 dB dBA
- > 45.0 dB dBA
- > 50.0 dB dBA
- > 55.0 dB dBA
- > 60.0 dB dBA
- > 65.0 dB dBA
- > 70.0 dB dBA
- > 75.0 dB dBA
- > 80.0 dB dBA
- > 85.0 dB dBA

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Datum

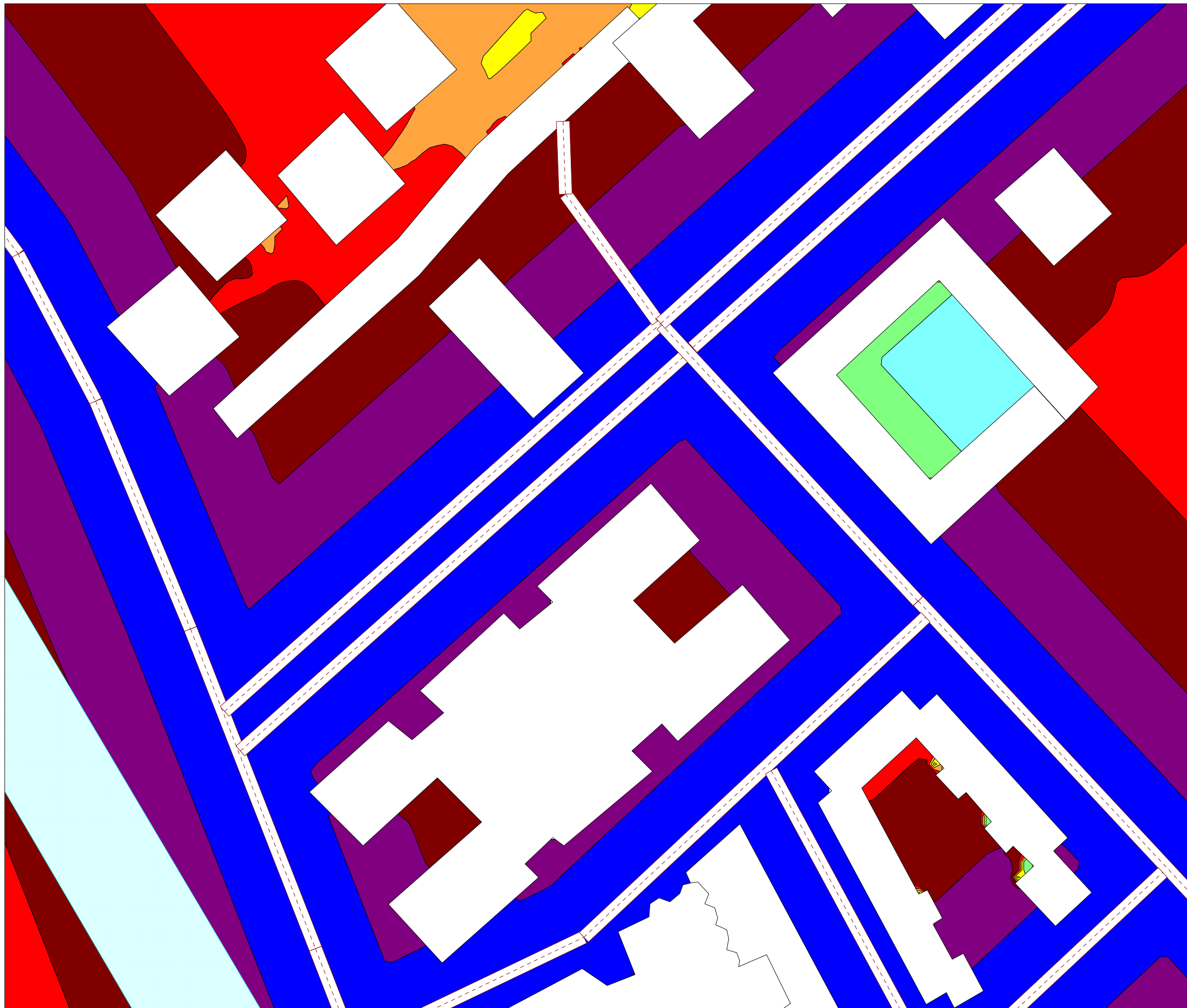
2015-02-05

Granskad av

Montse Sayol

Nummer

14U26524-8



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Beräkningshöjd 15 m	Driftfall Dagens trafikmängd
------------------------	---------------------------------

Maximal ljudnivå

- > 35.0 dB dB(A)
- > 40.0 dB dB(A)
- > 45.0 dB dB(A)
- > 50.0 dB dB(A)
- > 55.0 dB dB(A)
- > 60.0 dB dB(A)
- > 65.0 dB dB(A)
- > 70.0 dB dB(A)
- > 75.0 dB dB(A)
- > 80.0 dB dB(A)
- > 85.0 dB dB(A)

BULLERKARTA

Område

Kv Hugin
Uppsala kommun



Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 010-211 80 00
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:1000

Handläggare

Leif Dahlback

Granskad av

Montse Sayol

Datum

2015-02-05

Nummer

14U26524-9



Kv. Hugin/ Strandbodgatan TRAFIKKONSEKVENSBEDÖMNING

Uppsala kommun

Kv. Hugin/ Strandbodgatan

Trafikkonsekvensbedömning

INNEHÅLL

1 BAKGRUND	2
2 SYFTE	2
3 UNDERLAGSMATERIAL	2
4 FÖRUTSÄTTNINGAR	3
4.1 ALLMÄNT	
4.2 NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN	
4.2.1 Markanvändning	
4.2.2 Gator och biltrafik	
4.2.3 Gång- cykeltrafik	
4.2.4 Kollektivtrafik	
4.3 PLANERADE FÖRÄNDRINGAR	
4.3.1 Markanvändning	
4.3.2 Gator och biltrafik	
4.3.3 Gång- cykeltrafik	
4.3.4 Kollektivtrafik	
5 BERÄKNADE TRAFIKMÄNGDER	7
5.1 TRAFIKALSTRING	
5.2 TRAFIKFLÖDEN	
6 KONSEKVENSER	9
6.1 ALLMÄNT	
6.2 BELASTNINGSGRAD I KORSNINGAR	
6.2.1 Allmänt	
6.2.2 Korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan	
6.2.3 Korsningen Strandbodgatan-Östra Ågatan	
6.2.4 Korsningen Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan	
6.2.5 Korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan	
6.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK	
6.4 KOLLEKTIVTRAFIK	
6.5 MILJÖEFFEKTER	
6.5.1 Luftföroreningar	
6.5.2 Trafikbuller	
7 REKOMMENDATION OCH FORTSATT ARBETE	15
7.1 ALLMÄNT	
7.2 KORSNINGSUTFORMNING	
7.2.1 Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan	
7.2.2 Strandbodgatan-Östra Ågatan	
7.2.3 Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan	
7.2.4 Kungsgatan-Strandbodgatan	

Beställare:	Uppsala kommun
Kontaktperson:	Johan Engberg
Huvudkonsult:	SIGMA Civil
Projektledare:	Mikael Yngvesson
Underkonsult:	Civiling. Curt L Sandberg

Uppsala kommun

Kv. Hugin/ Strandbodgatan

Trafikkonsekvensbedömning

1 BAKGRUND

Uppsala kommun genomför för närvarande utredning och projektering för ombyggnad av Strandbodgatan mellan Östra Ågatan och Dragarbrunnsgatan. Samtidigt planerar Vasakronan helt ny bebyggelse i kvarteret Hugin, som innebär att nuvarande kontorsbyggnader ersätts med bostäder och kontor med betydligt högre exploatering än den nuvarande.

Mot denna bakgrund har kommunen uppdragit till Sigma Civil att klarlägga de trafikmässiga konsekvenserna av kvarterets omdaning och dess påverkan på Strandbodgatans utformning. Utredningen har utförts av civiling. Curt L Sandberg.

2 SYFTE

För en bedömning av trafikkonsekvenserna av förtätningen i kv. Hugin ska i första hand den ökade biltrafiken studeras utifrån kapacitetsbehov och hur detta påverkar framkomligheten i området och därmed utformningen av Strandbodgatan och korsningarna med denna. Utredningen omfattar analyser av olika trafikscenarier för att belysa känsligheten i beräkningarna för olika utformningsalternativ.

Med denna trafikkonsekvensbedömning kan hänsyn även tas till påverkan på gång- och cykeltrafiken samt busstrafiken.

3 UNDERLAGSMATERIAL

Uppsala kommun har tillhandahållit bl.a. uppgifter om nuvarande dygnstrafikmängder (biltrafik) på gatunätet som berör kv. Hugin samt uppgifter om gång- och cykeltrafikflödet i området.

Uppsalas parkeringsnorm, som antogs av plan- och byggnadsnämnden 2013-12-12, har legat till grund för beräkning av bilplatsbehovet i kv. Hugin.

Trafikalstringsuppgifter har avstämts med *Trafikverkets trafikalstringsverktyg* och andra källor, bl.a. rapporten *Trafikalstringstal och trafikprognoser* (Inregia 2005) samt för forskola underlag för detaljplanering för Årstadal (Stockholm). Dessutom har avstämning gjorts mot ett andra liknande utredningar under senare år.

Önskvärda servicenivåer och kapacitetsstandard i korsningar beskrivs i bl.a. Trafikverkets publikationer *Vägars och gators utformning (VGU)* och *TRAST*.

Uppgifter om bedömt bilplatsbehov har avstämts med Vasakronan, som även tillhandahållit uppgifter om nuvarande parkering i kvarteret. Omfattningen av den nya bebyggelsen har hämtats från arbetsmaterial (variant A2) redovisat av Berndtssons arkitektkontor.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 ALLMÄNT

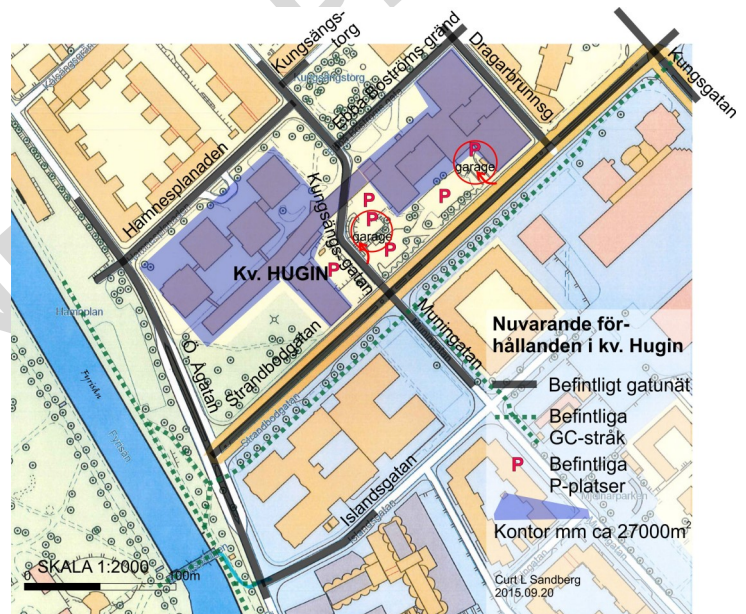
Kvarteret Hugin är beläget i den sydöstra delen av Uppsala innerstad och avgränsas i sydost av Strandbodgatan, i nordost av Dragarbrunnsgatan och i sydväst av Östra Ågatan samt i nordväst av Hammesplanaden och Ebba Boströms gränd. Den sydöstra delen av Kungsängsgatan har en sträckning genom kvarteret och fortsätter österut i Muningsgatan.

4.2 NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

4.2.1 Markanvändning

Kvarteret Hugin är idag bebyggt med kontor för i huvudsak statliga myndigheter på uppskattningsvis 25000-30000 m². Med nuvarande parkeringsnorm för kontor skulle bilplatsbehovet uppgå till 200-250 bilplatser. Enligt uppgift från fastighetsägaren Vasakronan uppgår nuvarande antal bilplatser i garage till ca 50. Dessutom uppskattas antalet markparkeringar till ca 50 bilplatser.

Samtliga P-platser är belägna sydöst om kontorsbyggnaderna.

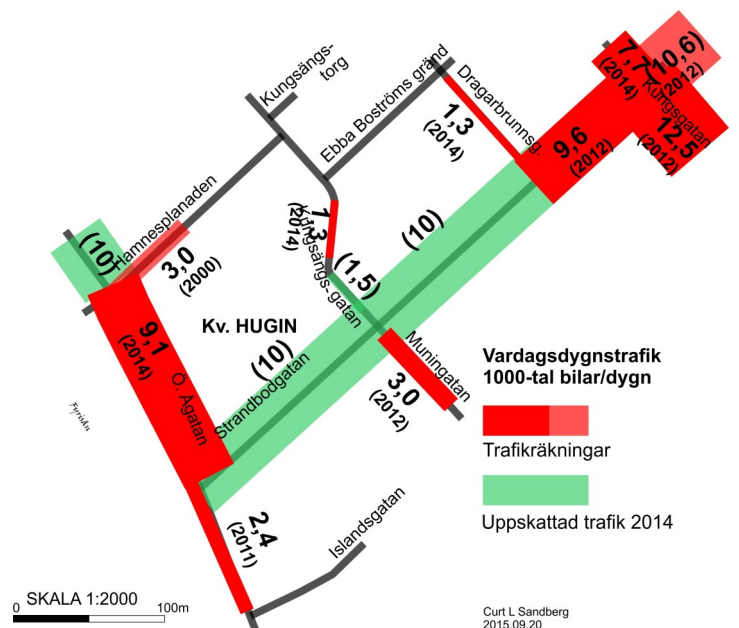


Figur 1. Nuvarande markanvändning och gatunät. Översiktskarta skala ca 1:5000.

4.2.2 Gator och biltrafik

Strandbodgatan är idag utformad med 4 körfält med mittremsa. Gatubredden är lokalt minskad till 2 körfält på vissa delsträckor. På den östra sidan finns parkeringsfickor för angoring. Gatan är huvudled genom området och trafikeras av ca 10000 bilar per vardagsmedeldygn (uppgift om timtrafikfördelning saknas).

Biltrafikmängderna på gatunätet vid kv. Hugin redovisas på vidstående figur. Här framgår att stråket Kungsgatan sydöst -



Figur 2. Nuvarande biltrafikmängder, bilar/vardagsmedeldygn. Översiktskarta skala ca 1:5000.

Strandbodgatan - Ö. Ågatan mot nordväst utgör det mest trafikbelastade stråket i området med 9000-12500 bilar per/dygn. Hammesplanaden trafikeras av ca 3000 bilar/dygn samt Muningatan av ca 3000, Dragarbrunnsgatan av ca 1300 och Kungsängsgatan av ca 1300 bilar/dygn. Närmast korsningen med Strandbodgatan bedöms dygnstrafiken på Kungsängsgatan uppgå till ca 1500 bilar.

I den signalreglerade korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan är vardagsdygnstrafiken på Strandbodgatan ca 10000 bilar samt på Kungsgatan knappt 8000 bilar i den nordvästra anslutningen och ca 12500 bilar i den sydöstra.

4.2.3 Gång- och cykeltrafik

Huvudstråk för gång- och cykeltrafik löper längs Strandbodgatans östra sida. Kungsängsgatan/Muningatan korsas av ca 170 cyklister och ca 265 gående under morgonens maxtimme (kl. 07.30-08.30) 2015 (vid mätillfället i maj 2015 var Strandbodgatan avstängd för motorfordob'nstrafik, vilket kan ha påverkat mätresultatet).

4.2.4 Kollektivtrafik

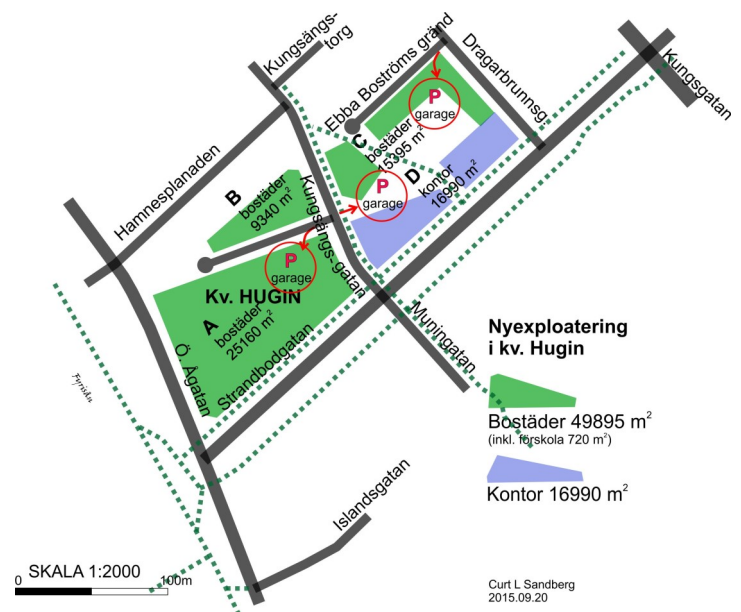
En lokal busslinje (L42) passerar det aktuella området på Muningatan-Kungsängsgatan med hållplats vid Kungsängstorg. Turtätheten är en tur per timme i vardera riktningen. Turer med högre turtäthet finns tillgängliga dels på Stora Torget, på ett gångavstånd av ca 750 m från kv. Hugin, dels på Kungsgatan.

4.3 PLANERADE FÖRÄNDRINGAR

4.3.1 Markanvändning

Markanvändningen i kv. Hugin kommer att förändras efter att nuvarande bebyggelse rivs. Kvarteret avses ombildat från ett renodlat arbetsområde till att till största delen innehålla bostäder. En mindre del, ca 25 %, av den totala våningsytan i kvarteret, planeras utbyggd för kontorsändamål. Dessutom planeras en förskola i kvarteret samt eventuellt lokaler för handel.

Totalt byggs kvarteret ut med ca 67000 m² BTA. Bostadsytan uppgår till ca 49200 m² BTA och beräknas rymma ca 600 lägenheter (genomsnittlig bostadsyta ca 65 m²). Kontors-



Figur 3. Planerad markanvändning.
Översiktsskarta skala ca 1:5000.

Verksamhet	BTA m ²	Antal	
		Antal lägenheter	Antal kontor à 30 m ² BTA Antal barn i förskola
Bostäder	49 200	ca 600	
Kontor	17 000		ca 570
Förskola	700		ca 95
Övrigt (ev. butiker mm)	i.u.		
Totalt utbyggt	66 900	ca 600	ca 570 ca 95

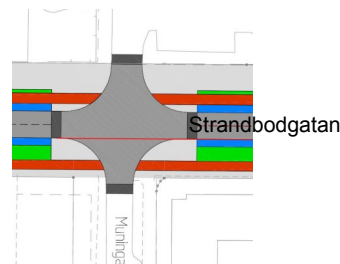
Tabell 1. Planerad utbyggnad i kv. Hugin.

byggnaderna beräknas inrymma 550-600 arbetsplatser på en yta av ca 17000 m² BTA. Förskolan, med en yta av ca 700 m², beräknas utbyggd för ca 95 barn (7,5 m² per barn) och med 20 personal (5 barn per personal).

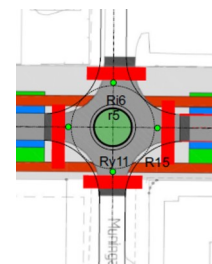
4.3.2 Gator och parkering

Strandbodgatan planeras ombyggd till en 2-fältig stadsgata med längsparkering för korttidsuppställning/angöring. Korsningen med Kungsängsgatan/Muningatan har preliminärt föreslagits utformad som en enkel 4-vägs korsning (väjning mot Strandbodgatan). Som utgångspunkt för bedömning av effekterna av trafiken till och från kv. Hugin är att nuvarande trafikmängd på Strandbodgatan ligger till grund för beräkningarna (ca 10000 bilar per vardagsmedeldygn).

Som alternativ till en väjningsreglerad 4-vägs korsning kommer även ett alternativ med en mindre cirkulationsplats att analyseras.



Figur 4a. Väjningsreglerad 4-vägs korsning. Principutformning.



Figur 4b. Alternativ: Cirkulationsplats. Principutformning.

Parkeringsnormen för centrala Uppsala (antagen 2013-12-12) anger 0,8 bilplatser (bpl)/lägenhet (≥ 2 rok) i flerbostadshus, 8 bpl/1000 m² BTA för kontor och 0,136 bpl/barn för förskola. I nedanstående tabell redovisas det totala bilplatsbehovet av 700 bilplatser för kvarterets verksamheter med ett ospecificerat tillägg för eventuell handel.

Verksamhet	Bilplatser			Antal bilplatser
	per lägenhet	Bilplatser per 1000 m ² BTA	Bilplatser per barn ^{*)}	
Bostäder	0,8			480
Kontor		8		140
Förskola			0,136	13
Övrigt (ev. butiker mm)		i.u.		67
Totalt utbyggt				700

^{*)} personal: 0,036 bpl/barn / besökare: 0,1 bpl/barn

Tabell 2. Parkeringsnorm och beräknat bilplatsbehov i kv. Hugin.

Parkeringsbehovet förutsätts lösas inom kvarteret (underjordiskt P-garage). Med ett yt-behov av ca 25 m² per bilplats skulle P-garaget uppta en yta av ca 18000 m² för 700 bil-platser.

P-garagen planeras anslutna dels till Kungsängsgatan, dels till Dragarbrunnsgatan (via Ebba Boströms gränd). Det förutsätts att merparten av tra-fiken till och från P-garagen ansluter till Kungsängsgatan (ca 85 %) och resterande del till Dragarbrunnsgatan.

Utöver bilplatser i det under-jordiska garaget i kvarteret planeras för angöring/korttidsuppställning med 15-20 bilplatser längs Kungsängs-gatan och ett 40-tal bilplatser längs Strandbodgatan. Dessutom anordnas ett 20-tal bilplatser för hämta/lämna barn vid förskolan.



Figur 5. P-anläggningar och anslutningar till gatunät.
Översiktskarta skala ca 1:5000.

4.3.3 Gång- och cykeltrafik

Befintlig cykelbana på den sydöstra sidan av Strandbodgatan föreslås breddad till 4 m, och kommer att ingå i kommunens planer på ett snabbcykelvägnät.

Cykelvägnätet avses dessutom kompletterat med en cykelbana (bredd 3 m) även på den norra sidan av Strandbodgatan längs kv. Hugin.

4.3.4 Kollektivtrafik

Inga kända förändringar av linjenätet eller turtätheten.

5 BERÄKNADE TRAFIKMÄNGDER

5.1 TRAFIKALSTRING

Verksamheterna i kv. Hugin kommer att generera biltrafik till och från parkeringsanläggningarna i kvarteret, där omfattningen beror på de olika verksamheternas innehåll. Bostäderna planeras att ytmässigt omfatta närmare 75 % av den totala våningsytan och kommer därför att utgöra den största andelen av trafikstringen. Det centrala läget i staden kommer dock att innebära att en relativt stor andel av personresorna sker till fots, med cykel eller buss. Detta gäller för såväl boende som sysselsatta i kvarteret. Den planerade förskolan i kvarteret kommer dessutom att skapa biltrafik vid hämtning och lämnande av barn.

Som underlag för beräkning av trafikstringen har nyttjats både *Trafikverkets trafikstringsverktyg* och andra källor, bl.a. rapporten *Trafikalstringstal och trafikprognoser* (Inregia 2005) samt för förskola underlag för detaljplanering för Årstadal (Stockholm). Trafikalstringstalen för enskilda kvarter är i huvudsak beroende av kvarterets innehåll och förändras normalt inte nämnvärt i tiden.

I nedanstående tabell visas beräknad trafikstring för de olika verksamheterna i kvarteret Hugin (basscenario), i stort baserad på trafikstringstal enligt Inregia-rapporten, dock med något reducerade värden med hänsyn till det centrala läget. (Enligt Trafikverket har det påpekats att trafikstring enligt dess trafikstringsverktyg kan visa ”för låga värden”.)

Trafikalstringstalen anges som antal bilförflyttningar per dygn, totalt i båda riktningarna för respektive verksamhet. Trafikflödena som ansluter till gatunätet anges dels som vardagsmedeldygnstrafik (VDT), dels som timtrafik (dimensionerande timme, riktvärde för den 200:e mest belastade timmen under året).

Verksamhet	Trafikalstring ^{*)} per 100 m ² BTA och dygn	Vardags- dygnstrafik ^{*)}	Dim. timtrafik ^{*)}
Bostäder	3,5	1 750	265
Kontor	4	700	90
Förskola per barn	0,85	80	25
Övrigt (ev. butiker mm)	i.u.	100	20
Totalt utbyggt		2 630	400

^{*)} Totalt till+från området

Tabell 3. Biltrafikstring i kv. Hugin.
 Timtrafik enligt basscenario.

Beräkningarna visar således att i basscenariot kommer kv. Hugin att generera ca 2600 bilar/dygn. Timtrafikandelen bedöms utgöra ca 15 % av dygnstrafiken (ca 400 bilar/h) mot bakgrund av att denna trafik till stor del är kopplad till arbetspendling. På gatunätet i stort räknar man normalt med att dimensionerande timtrafik är 10-12 % av vardagsmedeldygnstrafiken, beroende på läge i staden. I direkt anslutning till parkeringsanläggningar bedöms dock att timtrafikandelen kan vara större med hänsyn till en koncentration av in- och/eller utfartstrafik under högtrafikperioderna förmiddag och eftermiddag (andelen 15 % kan därför ligga i underkant). Därför har kapacitetsberäkningar gjorts för alternativa antaganden enligt nedan (5.2 Trafikflöden och 6. Konsekvenser).

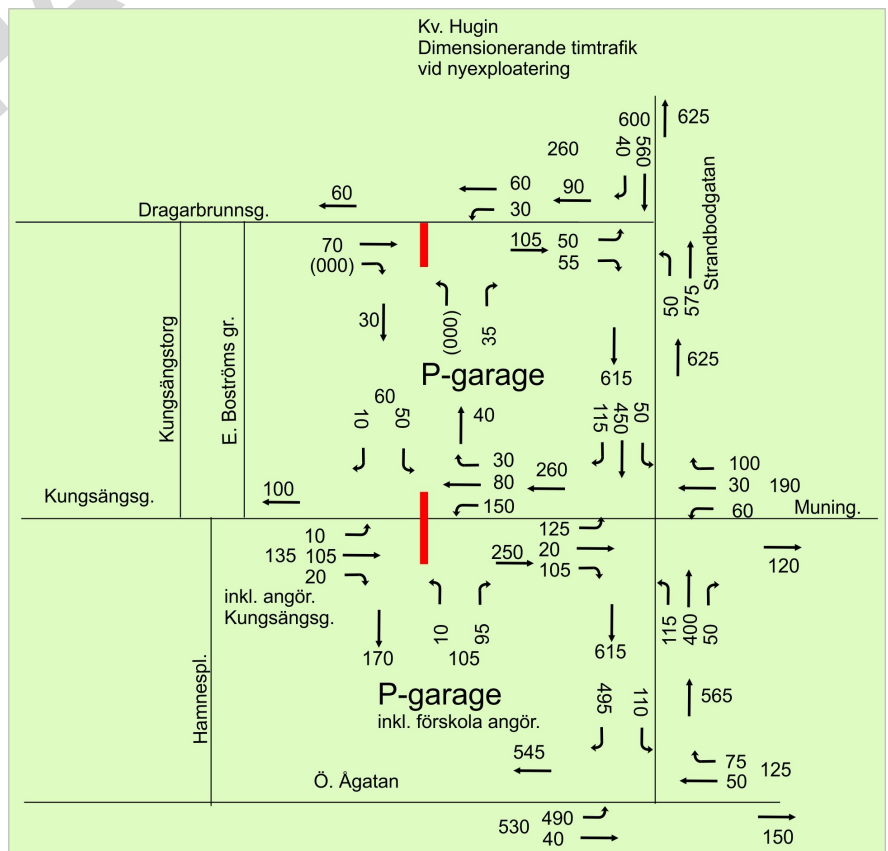
Med den beräknade dygnstrafiken skulle omsättningen per bilplats uppgå till ca 1,9 bilförflyttningar (b) från P-anläggningen (timtrafik 0,3 b/bilplats). För kontorsplatserna har även alternativa beräkningar gjorts med antagandet att en större andel (80 % av bilplatserna för kontor) lämnar kvarteret under den dimensionerande timmen.

5.2 TRAFIKFLÖDEN

För beräkning av de studerade korsningarnas trafikbelastning har det antagna dimensionerande trafikflödet till och från kv. Hugin, bilar/timme, fördelats på gatunätet och korsningarna vid kv. Hugin. I grunden ligger nuvarande trafik på Strandbodgatan och övriga gator (framtida förändringar av eller prognos för biltrafiken är inte känd). Riktningfördelningarna i korsningar är antagna i denna konsekvensutredning. Avvikelser kan därför förekomma, vilket bör beaktas i de fall trafikflödet i någon svängande rörelse starkt påverkar framkomligheten (belastningsgraden). Basscenariot ska ses som den trafik som motsvarar trafiksituationen att kv. Hugin skulle vara utbyggt 2015. Övriga förändringar av biltrafiken i Uppsala centrum är således inte beaktade.

I vidstående figur redovisas de timtrafikflöden som ligger till grund för kapacitetsberäkningarna (basscenario). 85 % av trafiken till och från P-anläggningarna antas trafikera Kungsängsgatan för anslutning till Strandbodgatan.

Till den trafik som antagits trafikera P-garagen har lagts trafik till och från de angöringsplatser som lokaliserats till dels förskolan, dels Kungsängsgatan.



Figur 6. Dimensionerande timtrafikflöden i anslutning till kv. Hugin (inkl. angöringstrafik). Basscenario "2015".

Med alternativa antaganden att exempelvis 80 % av bilplatserna för kontor töms under den dimensionerande timmen i riktning mot Kungsängsgatan och Strandbodgatan skulle den västra tillfartens trafikbelastning öka med 60 bilar till 310 bilar/h.

6 KONSEKVENSER

6.1 ALLMÄNT

Trafikkonsekvenserna av en nyexploatering i kv. Hugin har i första hand begränsats till den biltrafikökning som påverkar Strandbodgatan. I underlaget har förutsatts att biltrafiksträngen i kvarteret är påverkad av ambitionerna att minska biltrafiken i centrala Uppsala till fördel för resande till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

Eftersom ändå biltrafiken kommer att påverka dimensioneringen av Strandbodgatan och dess korsningar har tyngdpunkten legat i att kvantifiera dessa effekter.

6.2 BELASTNINGSGRAD I KORSNINGAR

6.2.1 Allmänt

Belastningsgraden i korsningar definieras som kvoten mellan aktuellt trafikflöde och korsningens kapacitet, där kapaciteten beror på korsningens typ och utformning. Beräkningarna har utförts med kapacitetsberäkningsprogrammet CAPCAL, version 4.2.0.1.

Standardkraven för framkomlighet i korsningar visas i nedanstående tabell för olika belastningsgrader, enligt olika källor.

I Trafikverkets planeringsunderlag VGU publikation 2012:181¹ (*Övergripande krav för vägar och gators utformning*) anges att ”önskvärd servicenivå” för enklare korsningar är en belastningsgrad mindre än 0,6 och för cirkulationsplatser mindre än 0,8 (efter speciell prövning kan högre belastningsgrad accepteras, dock lägre än 1,0).

I denna utredning har valts att utgå från tidigare vedertagna standardnivåer för samtliga korsningstyper:

God standard	< 0,6
Mindre god standard	0,6 - 0,8
Låg standard	> 0,8

När korsningens belastning är så hög att belastningsgraden närmar sig 1,0 och högre ökar kölängderna avsevärt. Därför bör gränsen för acceptabelt maxvärde sättas vid ca 0,9.

Källa	Korsn.-typ	Standard-nivåer		
		God	Mindre god	Låg
Varier.	Väjning	< 0,5	0,5 - 0,7	> 0,7
Varier.	Cirk.-plats	< 0,6	0,6 - 0,8	> 0,8
Varier.	Alla korsn.	< 0,6	0,6 - 0,8	> 0,8
TRAST	Alla korsn.	< 0,8	0,8 - 0,9	> 0,9
Källa	Korsn.-typ	Service-nivåer		
		Önskvärd	God tagbar	
VGU	Väjn.	< 0,6	< 1,0	
VGU	Cirk.-plats	< 0,8	< 1,0	

Tabell 4. Standard-/servicenivåer för belastningsgrad enligt olika källor.

1) I VGU-publikationen 2015:086 *Krav för vägars och gators utformning* anges inte specifikt några värden på servicenivå. Som tidigare gäller för kommunerna att VGU är ett frivilligt och rådgivande dokument. (VGU=Vägars och gators utformning.)

Kapacitetsberäkningar har utförts för de tre korsningarna

1. Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan,
2. Strandbodgatan-Östra Ågatan,
3. Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan,
4. Kungsgatan-Strandbodgatan.

Beräkningarna har gjorts för två korsningsutformningar för korsning nr 1 (enkel korsning/väjning respektive cirkulationsplats) och en utformning för de två övriga.

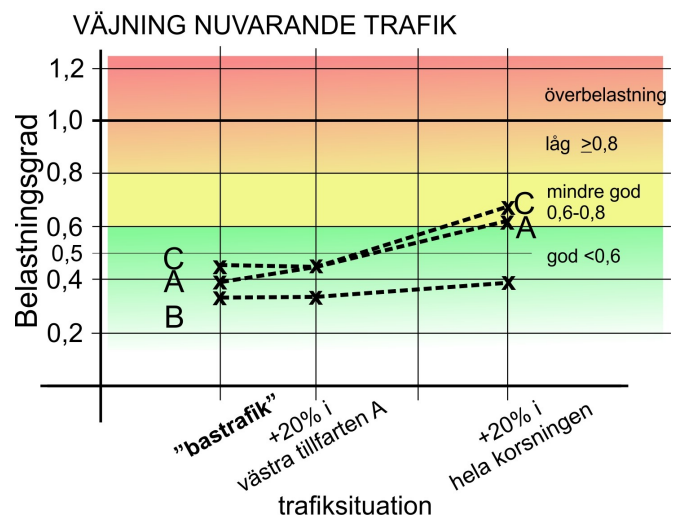
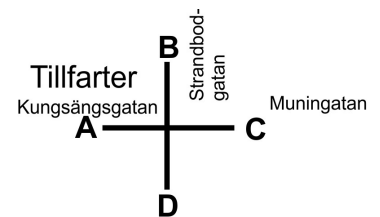
6.2.2 Korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan

Beräkningarna omfattar totalt 5 trafikscenarier (ansatser) utöver basscenariot (se Trafikalstring fig. 6) för att klarlägga känsligheten av resultatet relativt basscenariot, ifall belastningsgraden för studerad korsningsutformning påverkas av variation av trafikflödena:

- Minskning med 20 % i Strandbodgatans tillfarter (B och C) /endast alt. väjning, nyexpl.;
- Minskning med 20 % i västra tillfarten A /endast alt. väjning, nyexpl.;
- Ökning med 20 % i västra tillfarten A;
- Ökning i kontorsutfart (A) med 60 b/h;
- Ökning med 20 % i samtliga tillfarter.

I de vidstående diagrammen redovisas belastningsgraden enbart för de tillfarter som har de högsta värdena.

För jämförelse har även beräkningar gjorts med **nuvarande trafiksituation** i befintlig korsning. Med nuvarande trafik (totalt inkommande trafik: basscenario 1315 bilar/h) ligger belastningsgraden under 0,6 i de tre studerade scenarierna, utom i tillfart C (Muningatan) med ca 0,65.



Figur 7. Belastningsgrad i korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan för olika trafikflödesscenarioer.

Enkel företrädesreglerad korsning och nuvarande trafik.

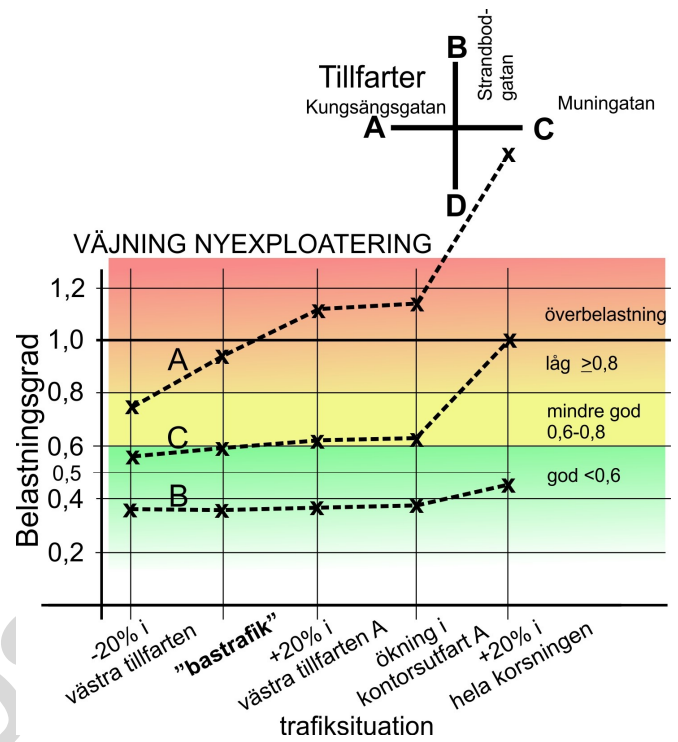
Alternativet korsning med väjning i tillfarterna A och C:

Med bastrafiken (totalt inkommande trafik basscenario: 1620 bilar/h; +23 % relativt nuvarande trafik) kommer belastningsgraden i tillfart A att ligga på ca 0,95 för att med ökande trafik överskrida kapacitetsgränsen 1,0. Om man minskar trafiken i tillfart A med 20 % beräknas belastningsgraden minska till ca 0,75.

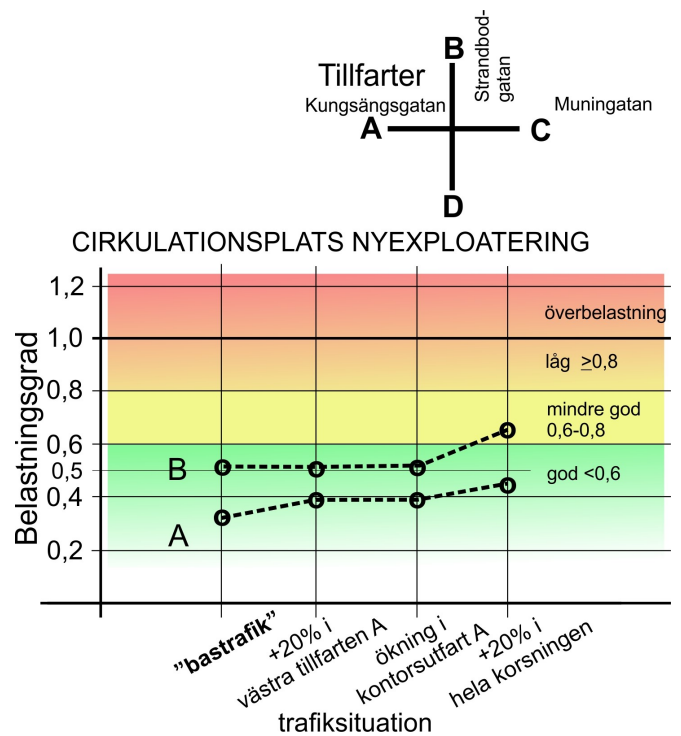
Beräkningarna för alternativet med enkel företrädesreglerad utformning av korsningen visar på stor känslighet för scenarier med ökad trafik. Kölängden i tillfart A i basscenariot beräknas bli uppemot 100 m (90-percentil). Med en trafiksituation där trafiken på Strandbodgatan (tillfarterna B och D) minskas med 20 % beräknas belastningsgraden i tillfart A bli ca 0,7 (ej redovisat i diagrammet).

Alternativet cirkulationsplats:

Med cirkulationsplats i korsningen blir samtliga tillfarter likvärdigt reglerade med väjning för trafik i cirkulation. Detta innebär att belastningsgraden ökar för trafik på Strandbodgatan (tillfarterna B och D), från ca 0,35-0,45 (se ovan) till ca 0,5-0,6. I tillfarten A från kv. Hugin beräknas belastningsgraden minska till 0,3-0,45 i de olika scenarierna. Med dessa belastningsnivåer blir känsligheten inte särskilt stor vid större ökning av trafikflödet.



Figur 8. Belastningsgrad i korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan för olika trafikflödesscenarier. Enkel företrädesreglerad korsning och framtida trafik.



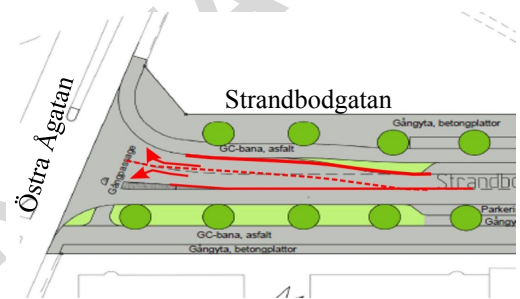
Figur 9. Belastningsgrad i korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan för olika trafikflödesscenarier. Alternativet cirkulationsplats och framtida trafik.

6.2.3 Korsningen Strandbodgatan-Östra Ågatan

I 3-vägs korsningen Strandbodgatan-Östra Ågatan har trafiken på Östra Ågatan företrädesrätt. Strandbodgatans tillfart har separata körfält för vänster- respektive högersvängande trafik. Östra Ågatans tillfart från nordväst har ett separat körfält för vänstersvängande trafik.

Med en trafikbelastning enligt basscenariot beräknas den högsta belastningsgraden i korsningen bli ca 0,45 för vänstersvängande trafik från Östra Ågatan och högersvängande från Strandbodgatan. Om trafikflödet ökas med 20 % i hela korsningen ökar belastningsgraden till ca 0,55, d.v.s. god standard för de båda trafiksituationerna.

Med ett antagande om en fördubbling av trafiken på Östra Ågatan från sydost blir belastningsgraden 0,8 i körfältet för vänstersvängande trafik i Strandbodgatans tillfart. Körlängden beräknas bli ca 35 m (90-percentil), vilket kan vara vägledande för dimensionering av magasinlängden i tillfarten.

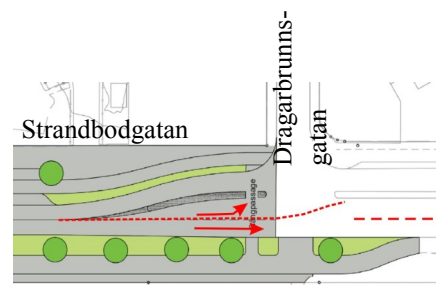


Figur 10. Korsningen Strandbodgatan-Östra Ågatan. Körfältsindelning. Principutformning.

6.2.4 Korsningen Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan

I 3-vägs korsningen Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan ansluter den ombyggda Strandbodgatan till befintlig gatusektion, vilket möjliggör ett separat körfält för vänstersvängande trafik till Dragarbrunnsgatan.

I basscenariot beräknas belastningsgraden bli ca 0,30. Med en trafikökning med 20 % i hela korsningen ökar belastningsgraden till ca 0,4, d.v.s. med god marginal god standard. Om en större andel av trafiken från P-garaget i kv. Hugin ansluts till Dragarbrunnsgatan, exempelvis dubbelt så mycket som i basscenariot, påverkas inte belastningsgraden nämnvärt (ca 0,35).



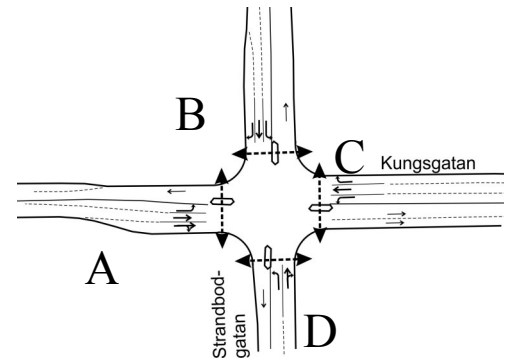
Figur 11. Korsningen Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan. Principutformning.

6.2.5 Korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan

Korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan är signalreglerad med separata körfält för vänstersvängande trafik i samtliga tillfarter. Separata körfält för högersvängande trafik finns i Strandbodgatans tillfart från nordost (B) och i Kungsgatans tillfart från sydost (C). Passager för gång- och cykeltrafik finns över samtliga tillfarter (se figur 12 på nästa sida).

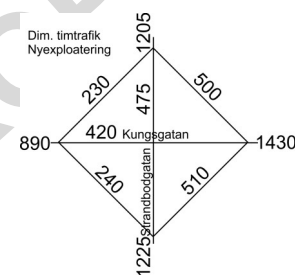
Nuvarande utformning av korsningen visas i vidstående figur.

Korsningen trafikeras idag av en inkommande trafik av ca 20000 bilar per vardagsmedeldygn. Med en dimensionerande timtrafik av ca 11 % beräknas timtrafiken vara ca 2230 bilar. Med hänsyn till trafiktillskottet i korsningen efter utbyggnaden av kv. Hugin beräknas timtrafiken öka till ca 2375 bilar i basscenariot, d.v.s. en ökning med ca 6,5 %. Trafikfördelningen i korsningen har antagits utifrån dygnstrafiken i de fyra anslutningarna och med olika ansatser på fördelningen har belastningsgraden i tillfarterna beräknats.



Figur 12. Korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan.

Principutformning.



Figur 13. Korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan. Bilar/h.

Antagen trafikfördelning (basscenario).

Som jämförelsevärde blir belastningsgraden i de mest belastade tillfarterna ca 0,75 för nuvarande trafikflöden. Med tillskottet av trafik från kv. Hugin i basscenariot beräknas motsvarande belastningsgrad öka till ca 0,85.

Belastningsgraden/framkomligheten i korsningen kan reduceras till <0,7 om den sydvästra tillfarten (D) utformas med tre körfält, uppdelat på vänstersvängande + rakt-framgående + högersvängande. Körlängderna i stort kan också reduceras märkbart.

6.3 GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Framkomligheten för gång- och cykeltrafik på befintligt stråk längs Strandbodgatans östra sida påverkas möjligen marginellt av exploateringen i kv. Hugin eftersom trafiken på Muningatan förutsätts ligga på samma nivå som idag. Den nya cykelbanan på gatans norra sida längs kvarteret passerar över Kungsgårdsgatan, där trafikflödet ökar märkbart, och kommer därför att tidvis få nedsatt framkomlighet. Utformningen av passagen bör därför anpassas till dessa förhållanden.

Tack vare ombyggnaden av nuvarande cykelbana och komplettering med en ny cykelbana längs kv. Hugin kommer framkomligheten för cyklister längs Strandbodgatan att förbättras avsevärt.

6.4 KOLLEKTIVTRAFIK

Den busslinje i Kungsgårdsgatans/Muningatans sträckning, som idag passerar över Strandbodgatan, får märkbara framkomlighetsstörningar under högtrafik med bibehållen väjningsreglerade korsningsutformning, speciellt för turer från Centrum. Med cirkulationsplats i korsningen förbättras framkomligheten märkbart i båda riktningar.

6.5 MILJÖEFFEKTER

6.5.1 Luftföroreningar

En översiktlig beräkning av emissioner av koldioxid, CO₂, erhålls i kapacitetsberäkningsprogrammet CAPCAL. Resultatet, kg CO₂ under den dimensionerande timmen, för korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan visar att i basscenariot är utsläppsmängden densamma (ca 45 kg) för de två utformningsalternativen.

Med ökad trafikbelastning med 20 % i den västra tillfarten (A) ökar utsläppsmängden dramatiskt i det företrädesreglerade korsningsalternativet till ca 105 kg/h CO₂, att jämföra med ca 50 kg/h för cirkulationsplatsen. Om trafikflödet ökas med 20 % i samtliga tillfarter beräknas CO₂-utsläppen öka till ca 400 respektive ca 60 kg/h.

Dessa beräkningar av koldioxidutsläpp indikerar att den väjningsreglerade korsningen, jämfört med alternativet cirkulationsplats, uppvisar större känslighet med ökade trafikflöden, vilket även sammanhänger med de högre belastningsgraderna (större andel stopp, större fördröjningar).

6.5.2 Trafikbuller

Trafikbullernivåer har inte beräknats i denna trafikkonsekvensbedömning.

7 REKOMMENDATION OCH FORTSATT ARBETE

7.1 ALLMÄNT

Ombyggnaden av Strandbodgatan till en smalare, stadsmässig sektion med ett körfält i vardera riktningen innebär att framför allt kapaciteten i korsningen med Kungsängsgatan/Muningatan blir mera begränsad än tidigare. Samtidigt kommer den nya markanvändningen i kv. Hugin - med tillhörande parkeringsmöjligheter - att medföra en tidvis ökad trafikbelastning i korsningen. Storleken på kvarterets trafikallsträng kan vara svårbedömd, bl.a. på grund av osäkerheten om vilken typ av boende, åldersfördelning eller andel förvärvsarbetande i kvarteret. Därför har olika antaganden legat till grund för beräkning av korsningarnas trafikbelastning. Utgångspunkten för beräkningarna är nuvarande trafik på gatunätet utan påverkan av eventuella framtida förändringar av trafiksituationen i stort i denna del av staden.

7.2 KORSNINGSUTFORMNING

7.2.1 Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan

Beräkningarna har visat att en enkel utformning av korsningen Strandbodgatan-Kungsängsgatan/Muningatan utan separata körfält för exempelvis vänstersvängande trafik ger låg kapacitet med stark känslighet för relativt små variationer av trafikflödet. I basscenariot förutsätts en relativt låg trafikallsträng (dimensionerande timtrafik) i kvarteret. Detta gäller framför allt trafik från bilplatserna avsedda för kontor. En trolig trafiksituation för eftermiddagstrafiken skulle närmare likna scenariot ”ökning i kontorsutfart” i figurerna 8 och 9. I den enkla utformningen av korsningen skulle belastningsgraden överstiga 1,0 i tillfart A (Kungsängsgatan).

Med en utformning av korsningen som cirkulationsplats beräknas dock belastningsgraden ligga på acceptabla nivåer ($< 0,65$) oberoende av trafikens storlek i de studerade scenarierna.

Under förmiddagens maxtimme bedöms uttrafiken från kvarterets boendeparkering vara större än under eftermiddagen (dimensionerade timmen, basscenariot). En överslagsmässig känslighetsanalys, med antagandet att trafiken på Strandbodgatan uppskattningsvis uppgår till ca 75 à 80 % av trafiken i basscenariot, visar att med den enkla korsningsutformningen blir belastningsgraden ca 0,7 i tillfart A. Med en ökning av trafiken från bostadsparkeringen med ca 25 % i tillfart A ökar belastningsgraden till ca 0,85 (låg standard). I alternativet cirkulationsplats beräknas belastningsgraden ligga under 0,45 med samma trafikantaganden.

7.2.2 Strandbodgatan-Östra Ågatan

De största trafikflödena i korsningen går i relationen Strandbodgatan-Östra Ågatan nordväst. Därför föreslås att korsningen utformas så att högersvängande trafik från Strandbodgatan prioriteras genom att magasinsutrymmet för vänstersvängande trafik ges sådan längd (< 35 m) så att denna trafik inte blockeras.

7.2.3 Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan

I anslutning till korsningen Strandbodgatan-Dragarbrunnsgatan anpassas den ombyggda delen av Strandbodgatan till nuvarande sektion mot Kungsgatan. Vid övergången mellan sektionerna skapas utrymme för ett körfält för vänstersvägande trafik till Dragarbrunnsgatan, vilket ger god kapacitet i korsningen.

7.2.4 Kungsgatan-Strandbodgatan

Utbyggnaden av kv. Hugin medför ett relativt litet trafiktillskott i den redan hårt trafikerade korsningen Kungsgatan-Strandbodgatan. Eftersom belastningsgraderna i tillfarterna ligger på värden kring 0,8 och däröver kan framkomligheten bli ytterligare nedsatt i framtiden. Därför bör övervägas att dela upp tillfarten i Strandbodgatans sydvästra anslutning i tre separata körfält: vänstersvägande + raktframgående + högersvägande. På detta sätt ökar korsningens totala kapacitet och belastningsgraden kan normalt underskrida 0,7, vilket även reducerar kölängderna i övriga tillfarter.