

Handläggare
Andersson Niclas

Datum
2016-03-02

Diarienummer
GSN-2016-0414

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Yttrande över detaljplan för Storvreta centrum

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden föreslås besluta

att godkänna förslag till yttrande och skicka det till plan- och byggnadsnämnden.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser att detaljplanen för Storvreta Centrum behöver kompletteras med följande punkter:

- Förbjud infart på torget
- Torget bör vara allmän plats
- Parkering på torget inte tillåtas
- Ta bort den föreslagna kopplingen för biltrafik från Jan Eriks väg till Ärentunavägen.
- Bredda gång och cykelvägen vid ny infart till området
- Ta fram förprojektering på gator och anslutningar
- Ta fram utredning för lastbil i lutning och studier av siktlinjer mot viadukten under järnvägen
- Ta fram underlag som redovisar hur attraktiva cykelparkeringar kan tillskapas i planområdet

Ärendet

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utveckling av Storvreta centrum med ny bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet, nytt torg och upprustning av befintliga gator.

Detaljplanen skapar förutsättning för att utveckla Storvretas nuvarande centrum. Planen möjliggör bostäder med verksamhetslokaler i bottenvåningen. Byggnaderna föreslås variera i våningsantal med ett högsta våningsantal på fem våningar. Tillkommande bebyggelse anpassas till sin placering för att möjliggöra en inramad torgyta som ska kunna fungera som en viktig knutpunkt i Storvreta centrum. Detaljplanen omfattar även gatumark på del av Ärentunavägen och del av Jan Eriks väg.

Förslaget innebär ett antal förändringar som påverkar allmän plats. På den norra sidan om Ärentunavägen, i höjd med nuvarande torgbildning, föreslås ett kompletterande torg på allmän plats. I illustrationerna så finns här en parkeringsplats och en mer publik del av torgkaraktär. Stadsbyggnadsförvaltningen förespråkar ett allmänt torg för att ha rådighet över torget i kommunens näst största tätort, däremot så bör parkering på torget tas bort och i den mån det är möjligt och lämpligt ersättas med kantstensparkering och av platser bakom den föreslagna byggnaden. På den befintliga torgdelen föreslås också en parkeringsplats, vilket av samma anledning som ovan ska tas bort.

Planen innebär även att Jan Eriks väg öppnas för genomfartstrafik för att angöra en annan parkeringsplats bakom den nya föreslagna byggnaden. Detta anser stadsbyggnadsförvaltningen som huvudman för gatan vara olämpligt och angöring till parkeringsplatsen bör istället anordnas via den andra föreslagna infarten österut längs Ärentunavägen. Det är heller inte speciellt troligt att de boende i närheten skulle uppskatta en sådan lösning. Dessutom ligger det i kommunens intresse att hastighetssäkra övergångsstället som ligger i förlängningen av Jan Eriks väg. Ett öppnande av vägen gör att platsen får trafiksäkerhetsproblem. Istället bör det fortsatt vara gång och cykelväg som idag. Infartsförbud bör här läggas samt vid torget.

Föreslagen infart till parkeringen längre österut på Ärentunavägen föreslås att flyttas österut mot tunneln under järnvägen. En detaljerad studie för att klargöra eventuella problem för lastbilar som skall svänga ut i backen har inte presenteras och behöver kompletteras med. Det behöver även presenteras en siktstudie som visar att den nya utfarten kan anläggas med god sikt enligt Vägar och Gators Utformning (VGU). Vidare bör den föreslagna vägkopplingen som leder till parkeringsplatsen och grundskolan breddas för att ge utrymme för att ge utrymme för en fyra meters gång och cykelväg. Detta är extra viktigt att trycka på då det är en skolväg och att vägkopplingen är belastad med stor andel tung trafik till inlastning på dagligvaruhandeln men andra fordonsrörelser till parkeringsplatsen.

I den föreslagna sektionen för Ärentunavägen redovisas yta för trädplantering/angöring på 1,2 meter, vilket är alldeles för smalt för att kunna ha kantstensparkering på. För att mer detaljerat kunna ta ställning till vägsektionen behöver en förprojektering tas fram. Det finns även en problematik för gång och cykelvägens dragning vid kollektivtrafikhållplatser.

Detaljplanen är belägen i centrala Storvreta och det är viktigt att i ett så pass bra läge utveckla möjligheterna för att säkra ett hållbart resande. I det arbetet är bra cykelparkering med möjlighet till ramlåsning, väderskydd och som är kapacitetsstarka. Dessa behöver vara placerade i attraktiva lägen nära målpunkter som är trygga att använda och som inbjuder till ökat cyklande.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Handläggare
Andersson Niclas

Datum
2016-03-02

Diarienummer
GSN-2016-0414

Detaljplan för Storvreta centrum

Förslag till yttrande

Gatu- och samhällsmiljönämnden tillstyrker detaljplan för Storvreta C utifrån nämndens ansvarsområden under förutsättning följande punkter kompletteras med:

- Förbjud infart på torget
- Torget bör vara allmän plats
- Parkering på torget inte tillåtas
- Ta bort den föreslagna kopplingen för biltrafik från Jan Eriks väg till Ärentunavägen.
- Bredda gång och cykelvägen vid ny infart till området
- Ta fram förprojektering på gator och anslutningar
- Ta fram utredning för lastbil i lutning och studier av siktlinjer mot viadukten under järnvägen
- Ta fram underlag som redovisar hur attraktiva cykelparkeringar kan tillskapas i planområdet

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Ordförande

Sekreterare

Handläggare:
Teresia Erixon
018-727 46 54
teresia.erixon@upsala.se

Datum:
2016-01-25

Diarienummer:
PLA 2012-20245

Enligt sändlista

SAMRÅDSHANDLING

Detaljplan för Storvreta centrum

Normalt planförfarande

Plan- och byggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde 2015-12-11 att sända förslag till detaljplan för Storvreta Centrum 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, stadsbiblioteket och Storvretabiblioteket. Planförslaget finns även på kommunens webbplats, www.upsala.se.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utveckling av Storvreta centrum med ny bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet, nytt torg och upprustning av befintliga gator.

Upplysningar i ärendet lämnas av handläggaren.

”Drop-in-tillfälle” med kort presentation klockan 18.00 och 19.00.

Välkommen att bara ”titta in” någon gång under nedanstående tid om du är intresserad av detaljplanen för Storvreta Centrum och kanske har frågor som du vill samtala om. En kort presentation av detaljplaneprojektet kommer att ske klockan 18.00 och 19.00. Plan- och byggnadsnämndens politiker Erik Pelling (s), och Therez Olsson (m) kommer att vara på plats.

Tid: 2016-02-11, mellan klockan 17.00 och 20.00.

Plats: Storvretabiblioteket, Fullerövägen 1.

Välkomna!

Detaljplanen upprättas enligt plan- och bygglagens regler för normalt planförfarande, se informationsblad om planprocessen. Den som inte framfört skriftliga synpunkter på förslaget under samråd och/eller granskning kan förlora rätten att senare överklaga beslutet att anta detaljplanen.

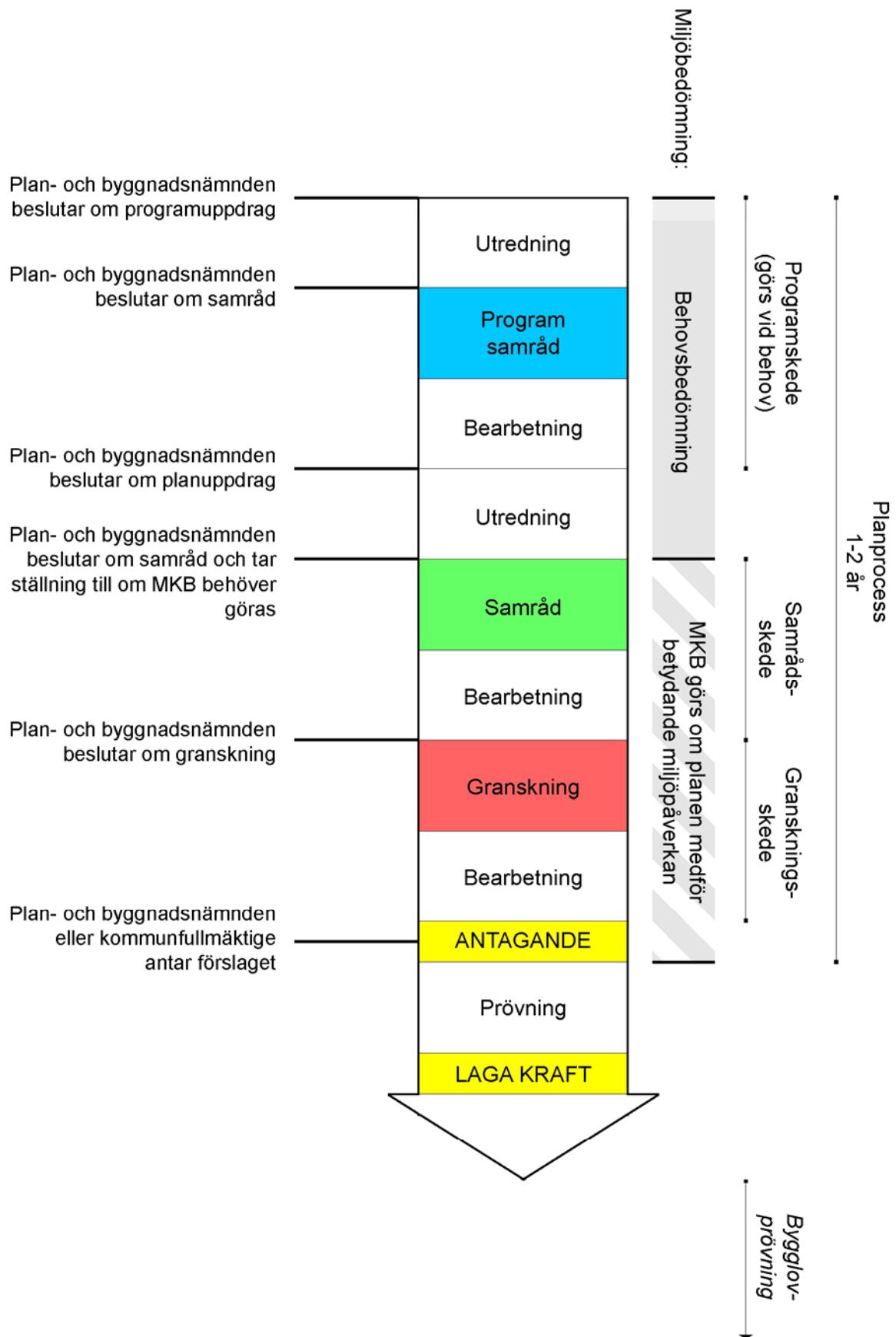
Yttranden skall vara inlämnade senast 2016-03-09 till:

Uppsala kommun, plan- och byggnadsnämnden, 753 75 Uppsala

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.

Planprocessen - normalt planförfarande



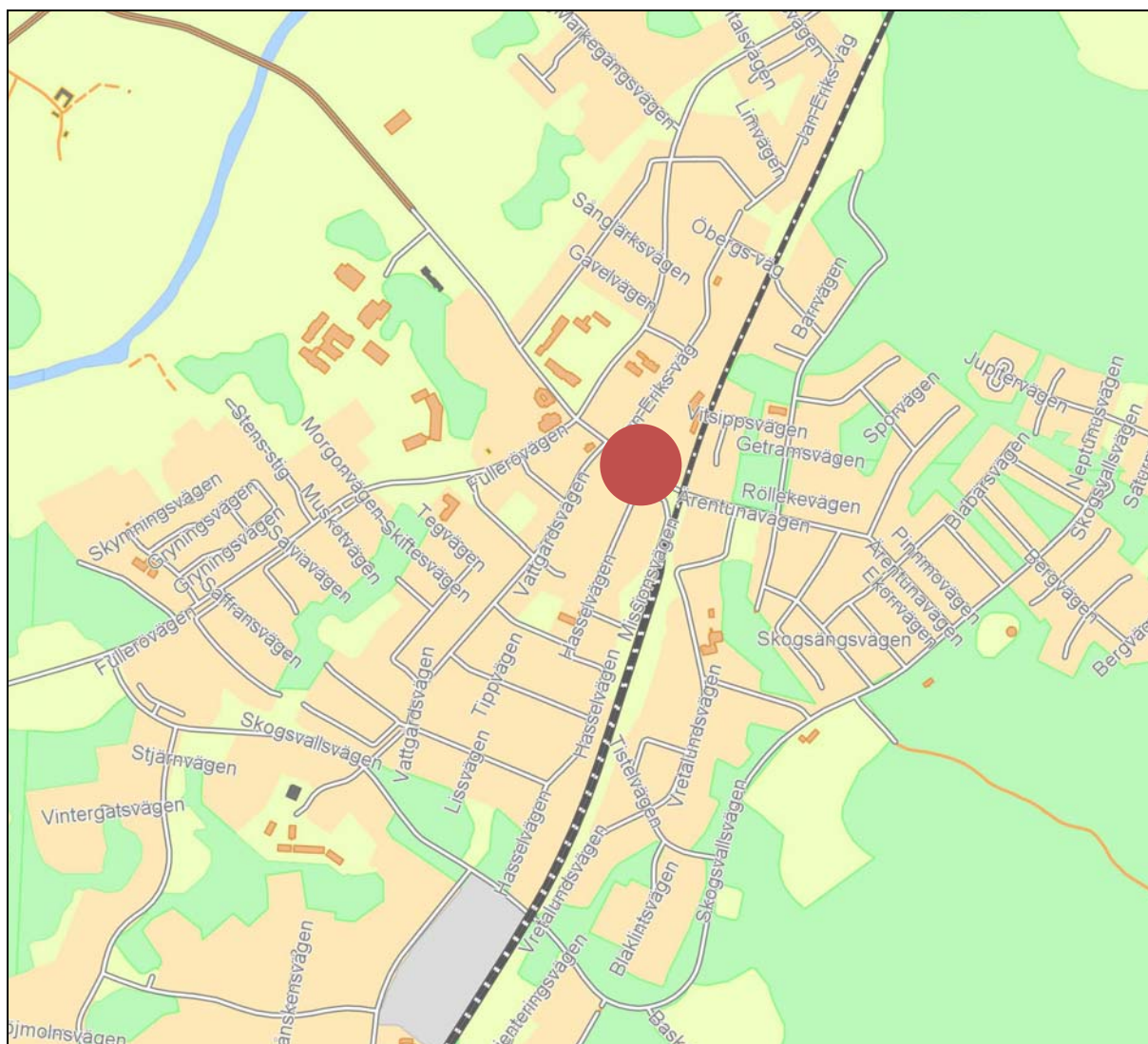
Handläggare
Teresia Erixon

Diarienummer
2012/20245

Planbeskrivning Storvreta Centrum

Normalt planförfarande

SAMRÅDSTID mellan 2016-01-27 och 2016-03-09



Orienteringskarta. Röd markering visar planområdets läge.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

HANDLINGAR	3
Samrådshandlingar	3
Övriga handlingar	3
Läshänvisningar	3
Medverkande.....	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	4
MILJÖBALKEN (MB).....	4
Miljöbalken 3, 4 och 5 kap	4
Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap.....	4
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	5
Översiktsplan.....	5
Fördjupad översiktsplan	5
Aktualitetsförklaring av översiktsplanen 2014	6
Detaljplaner	6
Andra kommunala beslut.....	7
STADSBYGGNADSVISION	8
OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	8
Plandata.....	8
Allmän områdesbeskrivning	9
Stadsbild.....	9
Kulturarv	13
Naturmiljö.....	13
Bebyggelse och gestaltning	13
Offentlig och kommersiell service.....	14
Friytor.....	15
Tillgänglighet för funktionshindrade.....	17
Mark och geoteknik	17
Vattenskyddsområde.....	17
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	18
Trafik.....	18
Hälsa och säkerhet.....	25
Teknisk försörjning	28
PLANENS GENOMFÖRANDE	29
Organisatoriska åtgärder	29
Tekniska åtgärder	29
Ekonomiska åtgärder.....	30
Fastighetsrättsliga åtgärder	31
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet.....	32
PLANENS KONSEKVENSER	33
Nollalternativ	33
Miljöaspekter	34
Sociala aspekter	34
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN	36
Översiktsplan.....	36
Miljöbalken.....	36

HANDLINGAR

Normalt planförfarande har tillämpats vid framtagandet, i enlighet med plan- och bygglagen 2010:900.

Samrådshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer och solstudie

Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 behovsbedömning
- Fastighetsförteckning*
- Bullerutredning, daterad 2013-12-13
- Dagvatten – PM, daterad 2015-11-09

Samrådshandlingarna finns tillgängliga på kommuninformationen på Stationsgatan 12 och stadsbiblioteket. Samtliga handlingar finns att ta del av på Uppsala kommuns webbplats www.uppsala.se. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av PUL (Personuppgiftslagen).

Läshänvisningar

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

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

För beskrivning av planprocessen och var i denna process man befinner sig hänvisas till processpilen på följebrevets baksida.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram som en byggherreplan i samarbete med stadsbyggnadsförvaltningen.

Konsult för framtagande av planhandlingar, föreslagna byggnader, illustrationer, parkeringssammanställning, dagvatten-PM mm är Tengbomgruppen. Bullerutredning har tagits fram av Bjerking.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utveckling av Storvreta centrum med ny bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet, nytt torg och upprustning av befintliga gator.

Uppsala kommun Fastighets AB (UKFAB) äger ett flertal fastigheter inom planområdet som de avser att exploatera.

Detaljplanen skapar förutsättning för att utveckla Storvretas nuvarande centrum. Planen möjliggör bostäder med verksamhetslokaler i bottenvåningen. Byggnaderna föreslås variera i våningsantal med ett högsta våningsantal på fem våningar.

Tillkommande bebyggelse anpassas till sin placering för att möjliggöra en inramad torgyta som ska kunna fungera som en viktig knutpunkt i Storvreta centrum.

Detaljplanen omfattar även gatumark på del av Ärentunavägen och del av Jan Eriks väg.

MILJÖBALKEN (MB)

Miljöbalken 3, 4 och 5 kap

Planområdet ligger inte inom område som omfattas av riksintresse, enligt 3 och 4 kap miljöbalken. Planen antas inte heller leda till ett överskridande av miljökvalitetsnormerna, enligt 5 kap miljöbalken.

Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap

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

Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning, daterad 2014-10-10, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att planen inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan. Det finns dock några viktiga punkter att ta i beaktande i samband med planläggning, dessa sammanfattas nedan;

- Planen kan medverka till att en större andel ytor hårdgörs vilket kan innebära konsekvenser för bland annat omhändertagande av dagvatten.
- Planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde, ett genomförande av planen kan därför innebära viss påverkan på miljökvalitetsnormerna.
- Planen kan medföra en viss trafikökning.
- I Storvreta centrum finns goda möjligheter till kollektivt resande vilket kan minska andelen resor med bil.
- Planområdet ligger i ett bullerutsatt läge nära järnvägen. Tekniska åtgärder måste därför vidtas för att tillkommande bebyggelse ska leva upp till de bullerkrav som finns.

Plan- och byggnadsnämnden tar ställning till om detaljplanen kan antas leda till betydande miljöpåverkan i samband med beslut om plansamråd.

Motiverat ställningstagande

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

Länsstyrelsen tar ställning till behovsbedömningen under samrådsskedet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I översiktsplanen för Uppsala kommun, som antogs 2010, pekas planområdet ut som ett område med stor utbyggnadspotential. Strax öster om området sträcker sig järnvägen (Ostkustbanan) som utgör riksintresse. Planområdet ligger inom yttre zon för vattenskyddsområde.

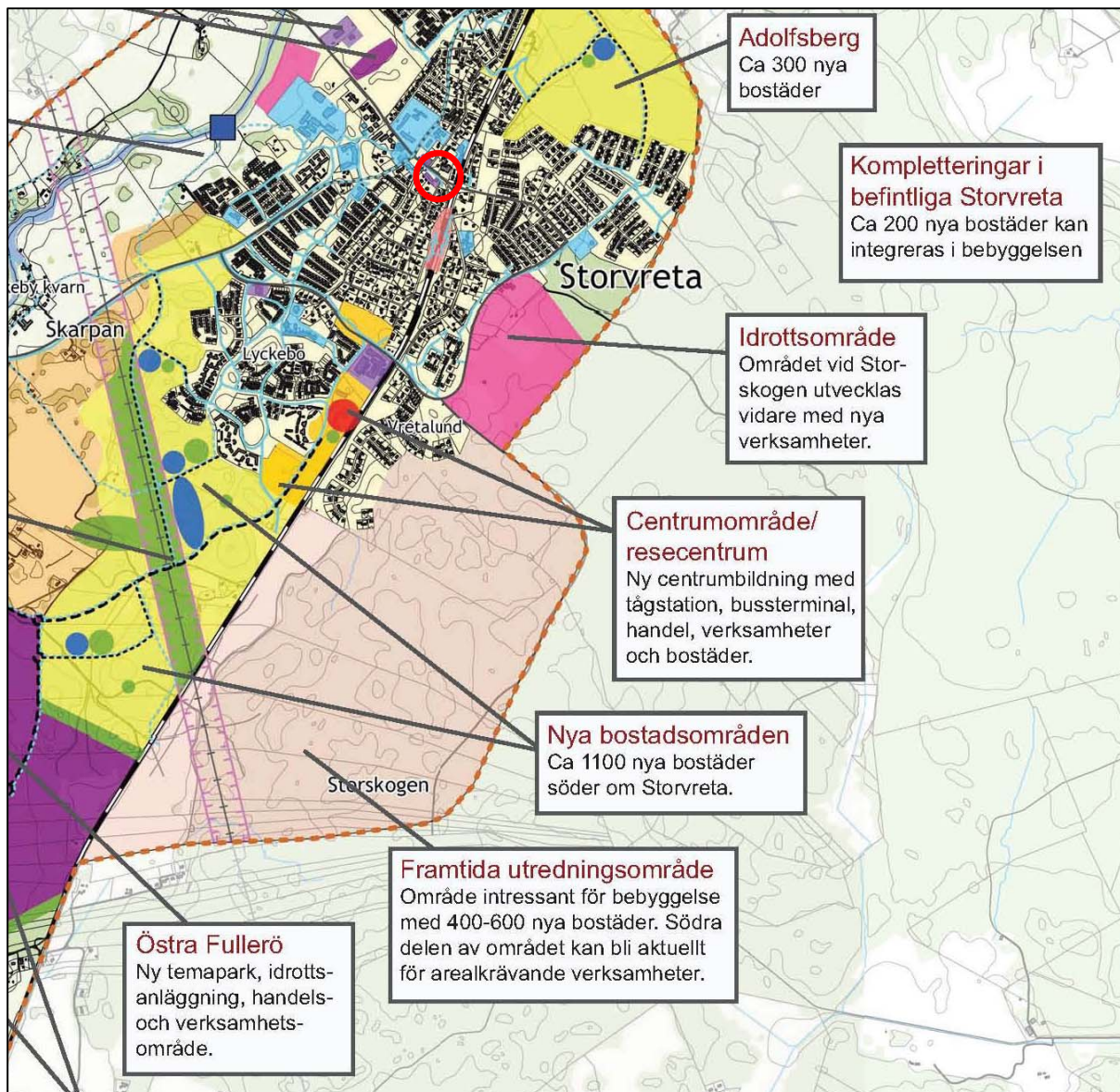
I översiktsplanen pekas ytterligare ett möjligt stationsläge ut i Storvreta.

Fördjupad översiktsplan

2012 antogs den fördjupade översiktsplanen för Storvreta med syftet att stärka Storvretas positiva kvaliteter som bostadsort och plats för arbete och fritid. Till 2030 beräknas Storvreta växa med 1 500 – 1 900 bostäder. Större delen av tillkommande bebyggelse planeras som nya bostadsområden och befintlig bebyggelse bedöms kunna kompletteras med ca 200 nya bostäder.

I översiktsplanen föreslogs en alternativ utveckling med två tågstationer i Storvreta men i den fördjupade översiktsplanen avfärdas detta alternativ eftersom resandeunderlaget inte bedöms bli tillräckligt stor för att motivera två stationer. Detta alternativ skulle också ge stora negativa samhällsekonomiska effekter i och med den tidsförlust som två stopp skulle innebära.

Den befintliga tågstationen är lokaliserad till ett läge utan möjlighet till byte mellan trafikslag eller utrymme för expansion för servicenäring. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Storvreta skulle en flytt av stationen söderut möjliggöra utnyttjandet av större expansionsytor.



Utsnitt från FÖP Storvreta 2012, röd ring visar planområdets läge. Röd fylld cirkel söder om planområdet markerar föreslaget nytt stationsläge.

Aktualitetsförklaring av översiktsplanen 2014

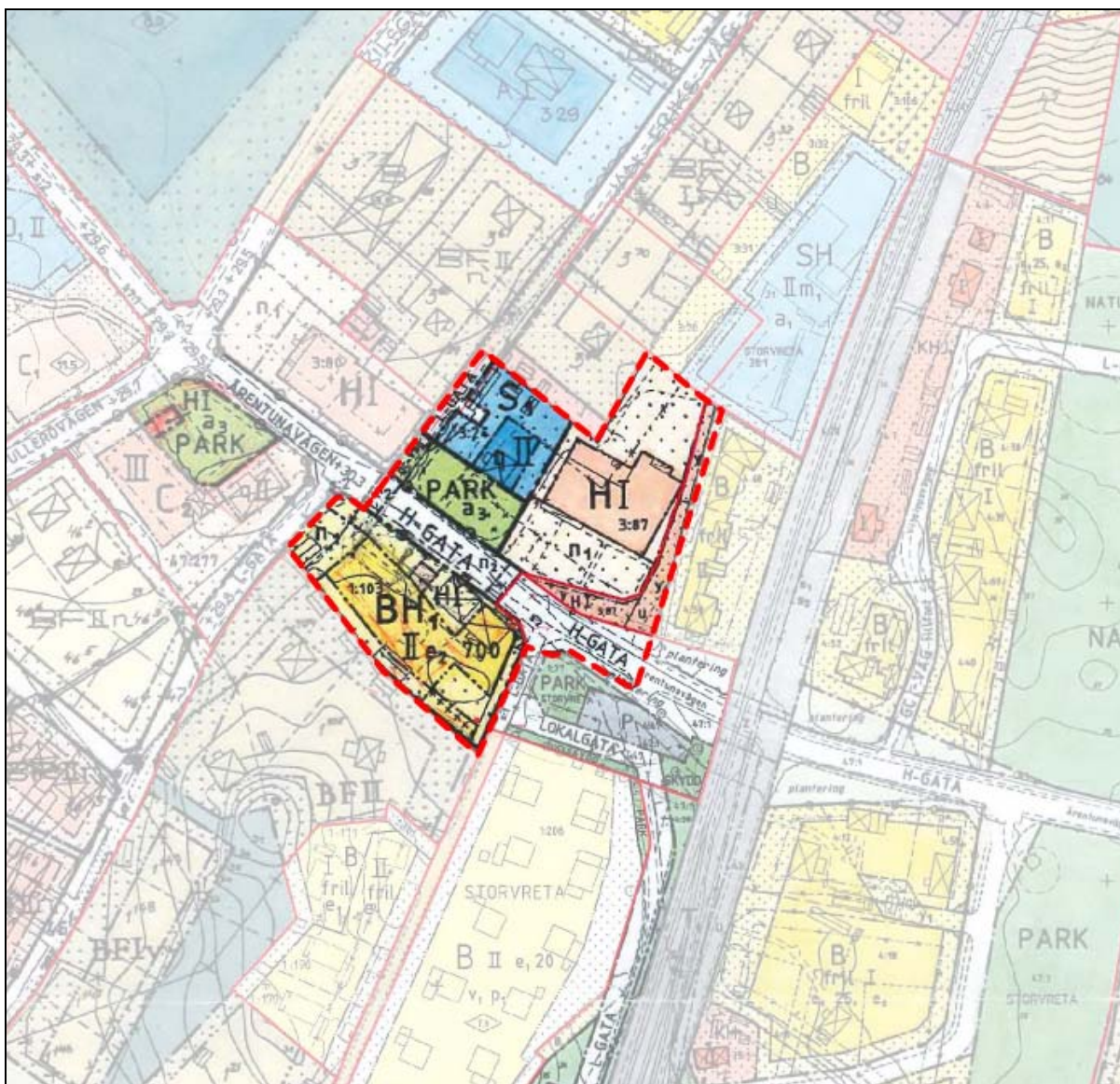
I aktualitetsförklaringen av översiktsplanen har Uppsala kommun i dagsläget valt att inte driva frågan om en flytt av Storvreta station. Möjligheten för en flytt efter planperiodens slut (2030) bör dock bevaras på den plats som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta.

Närtdisriktningen är att möjliggöra en stark koppling till befintlig tågstation även för tillkommande bebyggelseområden.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner för aktuellt planområde är Storvreta stationsområde Dp 1207 som vann laga kraft 1992, Dp 1207A som vann laga kraft 1993 och detaljplan för Storvreta centrum Dp 1211D som vann laga kraft 1990.

Gällande detaljplaner medger handel och bostäder i en till två våningar, förskola i två våningar, park samt huvud-/lokalgata.



Utdrag ur planmosaikerna med aktuellt planområde markerat med röd streckad linje.

Andra kommunala beslut

Planuppdrag

Plan- och byggnadsnämnden beslutade den 2013-08-29 att påbörja detaljplaneläggning med normalt planförfarande för Storvreta centrum.

Plan- och byggnadsnämnden medger att exploatören utarbetar planförslaget (så kallad byggherreplan), vilket sedan ska underställas plan- och byggnadsnämnden för beslut.

Beslut om rivningslov

Plan- och byggnadsnämnden fattade den 2015-08-19 beslut om rivningslov för ett enbostadshus på fastigheten Storvreta 3:24 (Ärentunavägen 14).

STADSBYGGNADSVISION

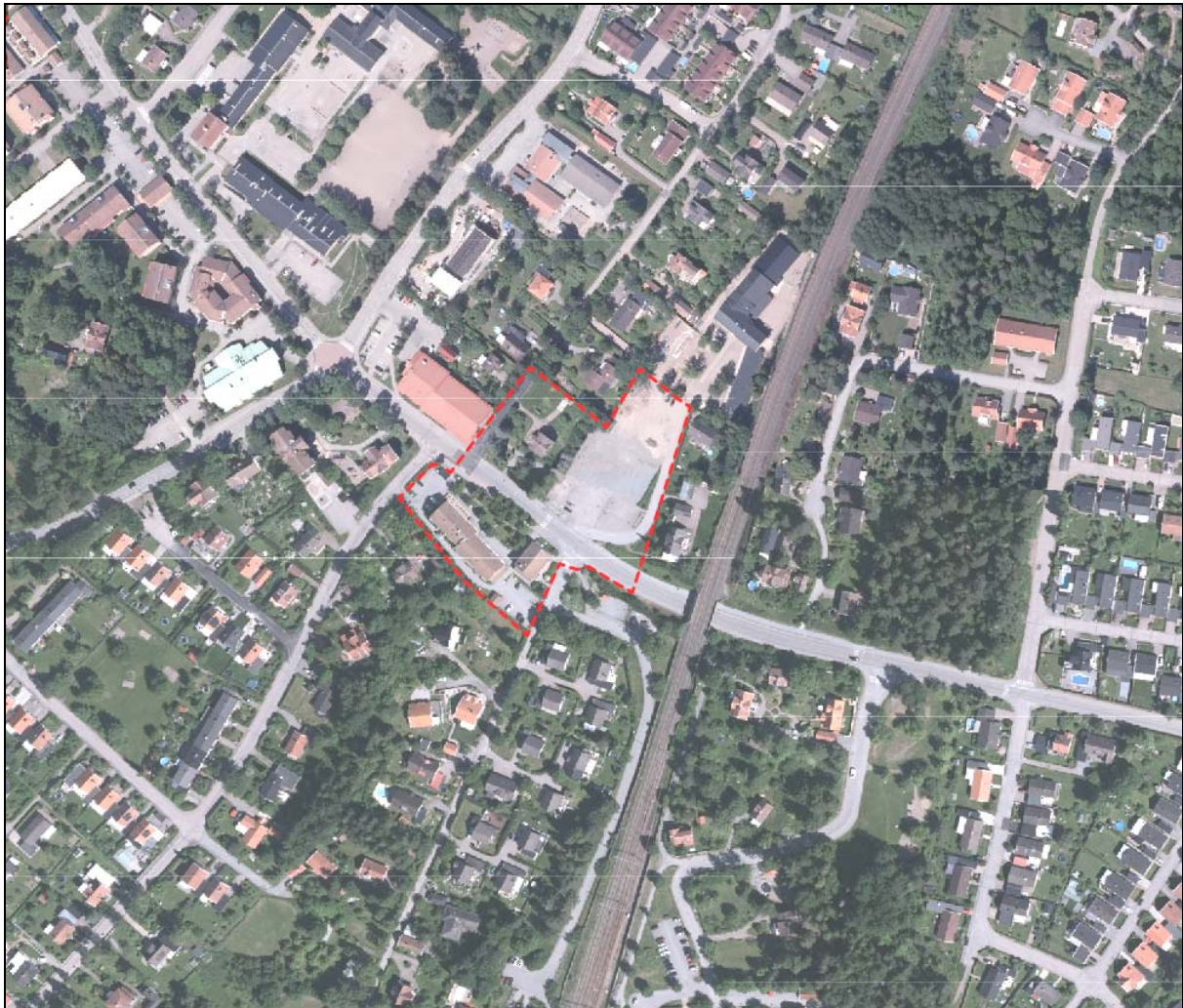
Storvreta centrum ska utgöra en levande och attraktiv miljö med ett stort utbud av service och handel, samt bostäder med närhet till en väl fungerande knutpunkt för kollektivtrafik.

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Plandata

Geografiskt läge

Storvreta ligger ca 1,5 mil norr om Uppsala och är med cirka 6 000 invånare den största tätorten i Uppsala kommun, efter Uppsala stad. Storvreta centrum är lokaliserat längs Årentunavägen i tätortens norra del, mellan Fullerövägen i väster och järnvägen i öster.



Flygfoto med planområdet markerat med röd streckad linje.

Areal

Planområdet omfattar ca 1,2 hektar.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar hela eller delar av fastigheterna Storvreta 1:103, 3:24 och 3:87 som ägs av Uppsala kommuns Fastighets AB samt Storvreta 1:27 och 47:1 som ägs av Uppsala kommun. Övriga fastigheter utgörs av samfälligheterna Storvreta S:1, S:2 och S:4, som främst utgör gatumark.

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen kan antas av plan- och byggnadsnämnden under det tredje kvartalet 2016, med byggstart under hösten 2016. Under förutsättning att planen inte överklagas vinner den laga kraft tre veckor efter beslut om antagande.

Genomförandetid

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

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet omfattar del av Storvreta centrum samt delar av Ärentunavägen och Jan Eriks väg. Befintliga byggander i centrum utgörs av trähusbebyggelse i upp till två våningar. I centrum finns olika funktioner som t.ex. handel, service och skola.

Ärentunavägen går igenom centrum, med verksamheter på båda sidor. Tidigare fanns en större byggnad för handelsändamål norr om Ärentunavägen på fastigheten Storvreta 3:87. Byggnaden är nu riven och marken utgörs främst av grusade ytor. Väster om denna tomt, på fastigheten Storvreta 3:24, finns ett enbostadshus som ska rivas.

Söder om Ärentunavägen finns en parkeringsplats med en liten byggnad med en bankomat.

Strax öster om planområdet stäcker sig järnvägen (Ostkustbanan) och strax söder om planområdet ligger Storvreta station som utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken. Norr om planområdet ligger ett antal enbostadshus samt Fridhemsskolan. Strax nordväst om området korsar Ärentunavägen Fullerövägen/Kilsgärdesvägen.

Stadsbild

Förutsättningar

Planområdet utgör en central del i Storvreta. Idag finns här två tvåvåningsbyggnader för bostäder och handel i bottenvåningen. Där detaljplanen föreslår en ny centrumbyggnad med bostäder fanns tidigare en större dagligvaruenhet. Platsen domineras av Ärentunavägen som genom sin nuvarande utformning utgör en barriär och delar centrum i två delar.

Förändringar

Ett genomförande av detaljplanen innebär att Storvreta kan utvecklas med centrumverksamheter och bostäder i ett centralt läge nära stationen. Ett tillskott av bostäder och centrumverksamheter väntas förhöja känslan av stadsdelscentra vilket kan bidra till att stärka Storvretas identitet. Ny bebyggelse föreslås uppföras i varierande höjd på mellan en till fem våningar (I-V).



Illustrationsplan. (Tengbom)

Torg

Torget delas av Ärentunavägen. Gatan bör utformas för att främja sänkta hastigheter för förbipasserande trafik. Platsen ska uppmuntra till vistelse och möten mellan människor som passerar eller uppehåller sig på platsen. För att ytterligare stärka torgets roll som en viktig knutpunkt finns även möjlighet att anlägga busshållplatser på vardera sidan om Ärentunavägen.



Illustration som visar torg och takterrass. (Tengbom)



Perspektivbild på det föreslagna torget och de nya byggnaderna på den norra sidan av Ärentunavägen. Byggnaderna visas endast som volymer utan färdiga fasader. (Tengbom)

Byggnader

Nya byggnader föreslås uppföras så att dessa omsluter torget och skärmar av platsen från järnvägen. Detaljplanen möjliggör verksamheter i bottenvåningen och i våning två till fem tillåts bostäder. Genom att lägga balkongerna mot torget skapas en levande miljö. Balkonger och burspråk mot torg får kraga ut högst 1,0 meter från fasad. Lägsta frihöjd är 3,5 meter (f_2).

Volymen bryts ned i mindre delar med olika höjd för att ge en mer småskalig känsla. Fasaderna föreslås knyta an till den befintliga bebyggelsen i Storvreta genom sitt uttryck och i sitt materialval. Fasader ska i huvudsak uppföras i trä, puts och/eller tegel. Utformning och utseende ska anpassas efter omgivningens småstadskarakter. (f_1)



Bild på modell över föreslagen bebyggelsen. Vy från sydöst. (Tengbom)



Bild på modell över föreslagen bebyggelsen. Vy från sydväst. (Tengbom)

Ovanpå butikerna skapas en trevlig utemiljö för de boende, som också är bullerskyddad med skärmar mot järnvägen. Bullerskydd ska utformas på ett estetiskt tilltalande sätt (f₃). Lägenheterna nås via ett trapphus och loftgångar mot nordöst. Loftgångarna skapar möjlighet att lösa bullerproblematiken mot järnvägen på ett naturligt sätt genom att man glasar in delar av dem.

Det mindre punkthuset söder om Ärentunavägen tillåts uppföras i högst fem våningar, med verksamheter i bottenvåningen.

Tillkommande bebyggelse får uppföras med en största byggnadsarea på 2 800 m² norr om Ärentunavägen samt 300 m² på tillkommande byggrätt i korsningen Ärentunavägen-Vattgårdsvägen. På befintlig byggrätt söder om Ärentunavägen regleras byggnadsarean till högst 1 000 m². (e₁)

Kulturarv

Förutsättningar

Norr om Ärentunavägen, på fastigheten Storvreta 3:24, finns ett enbostadshus (Palmska villan) som i gällande detaljplan försetts med q-märkning. Detta innebär att byggnadens exteriör, material, form och färg skall bibehållas samt att byggnaden inte får rivas. Byggnaden är i dagsläget i dåligt skick.

I övrigt finns inga kända kulturhistoriska värden inom planområdet. Området ligger dock i anslutning till korsningen Ärentunavägen och Fullerövägen som är en rest från den plats där två handelsvägar möttes redan på medeltiden i Storvreta by. Utifrån denna plats har byn sedan växt koncentriskt. I centrala Storvreta finns även en del äldre trähusbebyggelse.

Förändringar

Plan- och byggnadsnämnden har beslutat att bevilja rivningslov för befintligt enbostadshus (Palmska villan), daterat 2015-08-19, dnr 2015-001183. Innan byggnaden rivs bör den inventeras och dokumenteras.

Tillkommande bebyggelse bör utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsens uttryck.

Naturmiljö

Förutsättningar

Vid den del av torget som ligger på den södra sidan om Ärentunavägen finns en dubbelsidig allé med totalt 11 träd. Alléer skyddas genom biotopsskydd genom förordningen (1998:1252) om områdesskydd. Område som omfattas av detaljplan som antagits före 1994, där befintliga alléer inte är skyddade i planen, omfattas inte av detta skydd. Gällande plan antogs 1991 och innehåller inget utpekade skydd för alléträd. Då en detaljplan ersätts med en ny kan biotopsskyddet komma att återinträda.

Förändringar

Befintlig allé avses avverkas för att möjliggöra anläggandet av en separerad gång- och cykelbana. Nya träd utmed gatan ersätter de avverkade träden och kan med fördel kombineras med olika lösningar för hantering av dagvatten i syfte att förbättra tillväxten.

För att avverka alléträd som omfattas av biotopsskydd krävs dispens från Länsstyrelsen.

Bebyggelse och gestaltning

Förutsättningar

Planområdet utgör en del av Storvreta centrum där det i dagsläget finns två stycken tvåvåningsbyggnader med bostäder och handels- och serviceetableringar i bottenvåningen. I övriga delar av Storvreta centrum finns även en del äldre trähusbebyggelse.

Förändringar

Inom planområdet möjliggörs uppförandet av ett 40-tal lägenheter med plats för centrumverksamheter (C) samt bostäder med möjlighet till äldreboende (B).

Fastigheterna norr om Ärentunavägen föreslås användas för bostadsändamål med centrumverksamhet i bottenvåningen (BC₁). En del av byggrätten korsmarkeras, vilket innebär att marken endast får bebyggas med uthus och garage i en våning, detta för att möjliggöra parkering för bostäder och verksamheter på den norra delen. Fridhemsskolans angöringsväg prickmarkeras, vilket innebär att marken inte får bebyggas, och planläggs som gemensamhetsanläggning (g). Detta för att vägen även fotsättningsvis ska kunna användas för angöring avseende hämtning, lämning och leveranser.

Tillkommande bebyggelse norr om Ärentunavägen tillåts uppföras i en höjd på mellan en och fem våningar. Bebyggelsens våningsantal ska variera. Av den totala byggnadsarean får högst 65 % uppföras i tre (III) våningar, högst 45 % uppföras i fyra (IV) våningar och högst 25 % uppföras i fem (V) våningar (I-V).

Intentionen med planen är att tillkommande bebyggelse norr om Ärentunavägen ska brytas ner i mindre delar med olika höjd för att stärka bebyggelsens koppling till den omgivande bebyggelsens småstadskaraktär.

Bostadsgård ska anordnas (n₁) för att tillgodose behovet av utevistelse för de boende.

Söder om Ärentunavägen möjliggörs uppförandet av ett punkthus med en höjd på högst fem våningar (V) för bostäder med möjlighet till verksamheter i bottenvåningen (BC). Marken som omger byggrätten ska hållas fri från byggnader (prickmark) för att möjliggöra parkering och plats för entréer. För att tillgodose möjlighet till utevistelse ska bostadsgård anordnas (n₁). Gård skulle delvis kunna anordnas på taket och delvis kring byggnaden. Befintlig och tillkommande bebyggelse bildar tillsammans en inramning av föreslagen torgbildning.

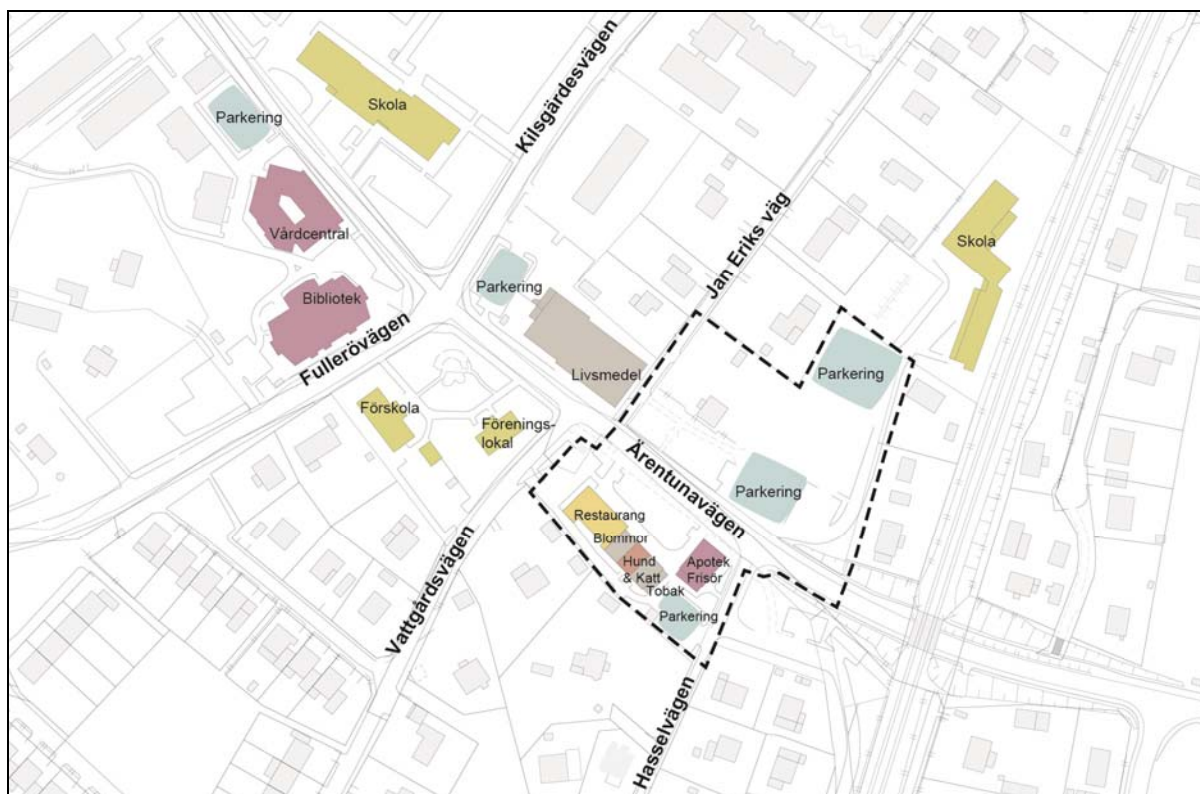
Offentlig och kommersiell service

Förutsättningar

I Storvreta centrum finns ett antal service- och handelsetableringar, exempelvis bibliotek, vårdcentral, uttagsautomat, dagligvaruhandel, tobaksaffär, restaurang/pizzeria och apotek. I närområdet finns även en kyrka och en församlingsgård, samt flera förskolor och grundskolor. När Storvreta växer förväntas det finnas efterfrågan på ett större utbud av offentlig och kommersiell service som kan etablera sig i centrum.

En utredning för handelsetableringar har tagits fram inför föreslagen detaljplaneläggning som visar på goda förutsättningar för handel i Storvreta. Den förväntade befolkningsökningen, skapar underlag för ytterligare en dagligvarubutik inom Storvreta tätort.

Efterfrågan på småskaliga miljöer för handel har under senare år blivit allt större. För att få en positiv utveckling krävs en väl fungerande handel som kan kombineras med andra typer av och serviceverksamheter.



Kartan visar befintliga verksamheter i Storvreta centrum.

Förändringar

För att stärka utbudet av verksamheter i Storvreta centrum ställs det i detaljplanen krav på centrumverksamheter i bottenvåningen på tillkommande bebyggelse norr om Ärentunavägen (BC₁). Inom begreppet centrumverksamhet ryms flera olika servicefunktioner och besöksintensiva verksamheter som t ex handel, café, restaurang, samlingslokal och kontor mm.

Söder om Ärentunavägen bekräftas befintlig användning bostäder och centrumverksamhet i bottenvåningen (BC₁). Byggnader får uppföras i högst fyra (IV) våningar. Här möjliggörs även uppförandet av ett punkthus i högst fem (V) våningar för bostadsändamål där centrumverksamhet får finnas i bottenvåningen (BC).

Friytor

Förutsättningar

I dagsläget finns en torgyta på kvartersmark, söder om Ärentunavägen, i anslutning till de befintliga handels- och serviceetableringarna. På torget finns ett antal mindre buskar och träd samt några bänkar. Ytorna är i behov av upprustning.

Förändringar

Centrum föreslås utformas med ett antal målpunkter som binds samman med ett väl sammanhängande stråk som sträcker sig mellan järnvägsstationen och biblioteket. Platserna utformas för att uppmuntra förbipasserande att stanna upp och vistas i den offentliga miljön.



Illustration över det tänkta rörelsestråket och platsbildningar som kan utvecklas vidare i Storvreta centrum. (Tengbom)

Ett torg mellan befintlig och tillkommande bebyggelse blir en viktig målpunkt i Storvreta centrum. Torget binder samman platserna norr och söder om Ärentunavägen. Genom hastighetsdämpande åtgärder kan centrum göras mer attraktivt för gående och cyklister. Torget bör utformas för att uppmuntra människor att vistas och uppehålla sig där.



Illustration över funktioner längs rörelsestråket. (Tengbom)

Tillgänglighet för funktionshindrade

Förutsättningar

Planområdet utgörs till största delen av plan mark, med undantag för Ärentunavägen som vid järnvägen sluttar ner under viadukten.

Förändringar

Byggnader och mark ska utformas så att området är tillgängligt för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Tillgängligheten prövas i detalj i bygglovprocessen.

Mark och geoteknik

Enligt kommunens jordartskarta består marken troligen till största delen av glacial lera och silt. Avgränsningen är dock ungefärlig och kan endast användas för att få en uppfattning om markförhållandena.

Då marken tidigare har varit bebyggd bedöms marken vara byggbar, därför har ingen närmare undersökning av markens egenskaper genomförts inom ramen för planarbetet. Anpassade byggnadstekniska lösningar kan dock vara nödvändiga.

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom Fyrisåns yttre zon för vattenskyddsområde. Detta innebär att markarbeten inte får ske djupare än till en meter över högsta grundvattenyta. Markarbeten får inte medföra bortledning av grundvatten eller sänka grundvattennivån. Avloppsledningar för hushållsspillvatten och tillhörande brunnar ska vara täta.

Dispens från Länsstyrelsen krävs för undantag från förordnandet. Gällande skyddsföreskrifter ska beaktas.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Miljö kvalitetsnormerna innebär att god vattenstatus ska uppnås till år 2015 eller 2021 och att vattenförekomsternas status inte får försämrats. Statusklassningen av vattenförekomster visar att flera av Uppsalas ytvattenförekomster har otillfredsställande eller dålig status. Grundvattnets status bedöms vara god på de flesta platser. Statusklassningen utförs av VISS, VattenInformationsSystem Sverige. Den senaste klassningen som har fastställts utfördes 2009, en ny är under framtagande och beräknas vara fastställd under slutet av 2015.

Fyrisån är recipient för aktuellt avrinningsområde. 2009 bedömdes Fyrisån ha en måttlig ekologisk status och en god kemisk status. I den preliminära riskbedömningen från 2015 uppges den ekologiska statusen vara måttlig och Fyrisån anses inte uppnå en god kemisk status. Enligt preliminär riskbedömning finns de risk att både ekologisk status och kemisk status inte uppnås till 2021.

Grundvattenförekomsten i Vattholmaåsen bedömdes 2009 ha god kvantitativ och en god kemisk status. Enligt preliminär statusklassning 2015 är den kvantitativa och kemiska statusen fortsatt god. Det bedöms inte heller finnas risk att kvantitativ eller kemisk status inte uppnås till 2021.

Planens genomförande får inte leda till att miljö kvalitetsnormerna för vatten överskrids.

Trafik

Förutsättningar

Resvanor

Storvreta är den tätort i Uppsala kommun med störst andel invånare som reser kollektivt. Kommunen vill satsa på att ytterligare stärka möjligheten till kollektivt resande. En resvaneundersökning genomfördes under år 2010 bland Storvretas invånare i åldersgruppen 12-84 år, cirka 4 900 personer. Undersökningen visade att av alla pendlingsresor som sker mellan Storvreta och Uppsala sker ca 9 % med tåg och ca 21 % med buss. Resterande resor sker i huvudsak med bil.

Bristanalys

Storvreta centrum ligger vid Ärentunavägen, mellan järnvägen och Fullerövägen. Både Fullerövägen och Ärentunavägen är relativt hårt trafikerade. På uppdrag av Trafikverket togs en bristanalys av trafikmiljön fram kring de allmänna vägarna Fullerövägen/Kilsgärdevägen och Ärentunavägen. Utredningen syftade till att identifiera brister i trafikmiljön och att föreslå åtgärder för att avhjälpa dessa. Bristanalysen behandlade samtliga trafikslag med fokus på oskyddade trafikanter.

De brister som konstaterades var:

- Otydliga entréer till samhället (var börjar och var slutar Storvreta?)
- Busshållplatser och övergångsställen är inte anpassade till personer med funktionshinder.
- Luckor i gång- och cykeltrafiknätet
- Hastigheter för biltrafiken var överlag för hög
- De flesta passager/övergångsställen var otydligt markerade och dåligt anpassade för personer med funktionsnedsättning.

Gator

Planområdet omfattar del av Storvreta centrum samt delar av Ärentunavägen och Jan Eriks väg. Ärentunavägen är i dagsläget utformad med ett körfält för biltrafik i vardera riktning med en hastighetsbegränsning på 50 km/h. För Jan Eriks väg gäller utfartsförbud mot Ärentunavägen.

Kollektivtrafik

Storvreta trafikeras av ett antal stadsbussar och regionbussar vilka sammantaget ger goda förutsättningar för kollektivt resande. Stadsbusslinjerna förbinder Storvreta med viktiga målpunkter i

Uppsala tätort som t.ex. skolor och arbetsplatser. En bussresa mellan Storvreta centrum och Uppsala centralstation tar cirka 30 minuter.

Storvreta tågstation är belägen cirka 400 meter söder om Storvreta centrum och är en del av Ostkustbanan som går mellan Stockholm och Sundsvall. Det tar cirka åtta minuter att resa mellan Storvreta och Uppsala centralstation. I dagsläget är det cirka 30 tåg per dag, i vardera riktning, som stannar i Storvreta. Samtliga av dessa trafikeras av UL (Upptåget). Förutom den trafik som gör uppehåll i Storvreta, trafikeras stationen även av förbipasserande tåg i båda riktningarna. Dessa tåg är av varierande tågtyper som tillhör olika operatörer. Järnvägsanläggningen ägs av Trafikverket.

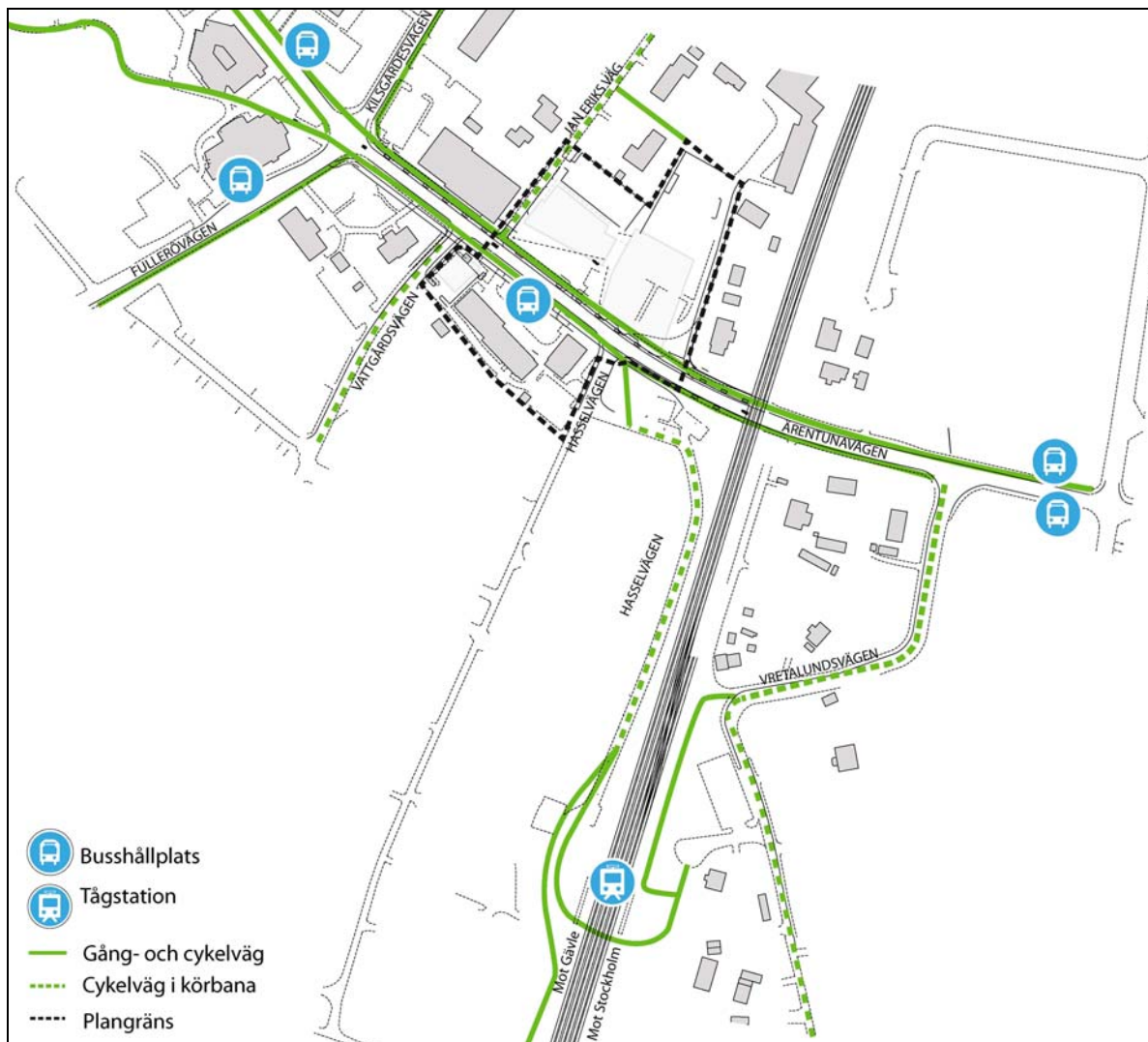
Parkering

I planområdet finns två parkeringsplatser i anslutning till befintliga handels- och serviceverksamheter, en med angöring från Vattgårdsvägen och en med angöring från Hasselvägen. Även fastigheten Storvreta 3:87, som ligger norr om Ärentunavägen, används i dagsläget som parkeringsplats.

Gång- och cykelvägar

Gång- och cykelvägnätet är generellt sett väl utbyggt i Storvreta, med undantag för vissa sträckor som saknar koppling till det övriga nätet. För gång- och cykeltrafikanter finns viktiga målpunkter både inom och i anslutning till området som till exempel Storvreta station, busshållplatser, skolor, bostäder, samt handel och service.

Längs Ärentunavägen finns i dagsläget dubbelsidiga separata gång- och cykelbanor på vissa sträckor. Utmed Missionsvägen, som ligger söder om planområdet, finns cykelbana i körbanan som leds vidare genom befintlig tunnel för gång- och cykeltrafik vid Storvreta station.



Illustrationen visar befintligt gång- och cykelnät.

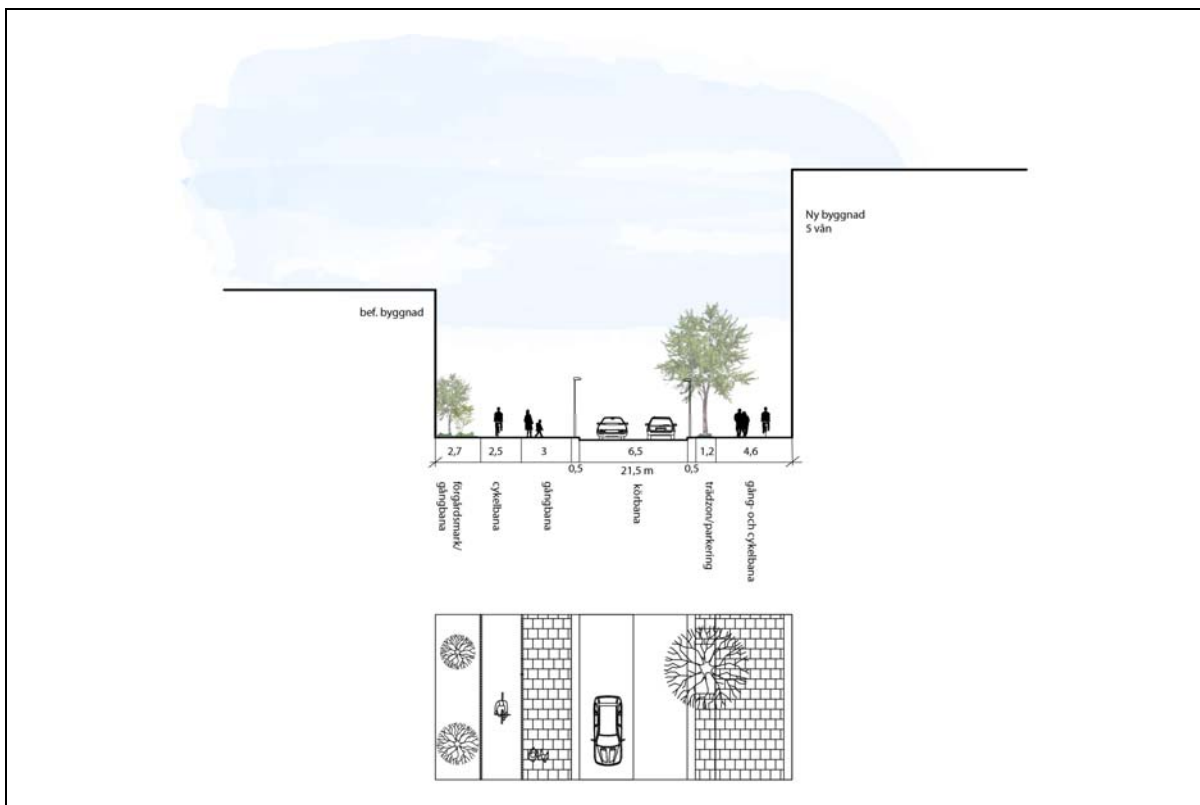
Förändringar

Gator

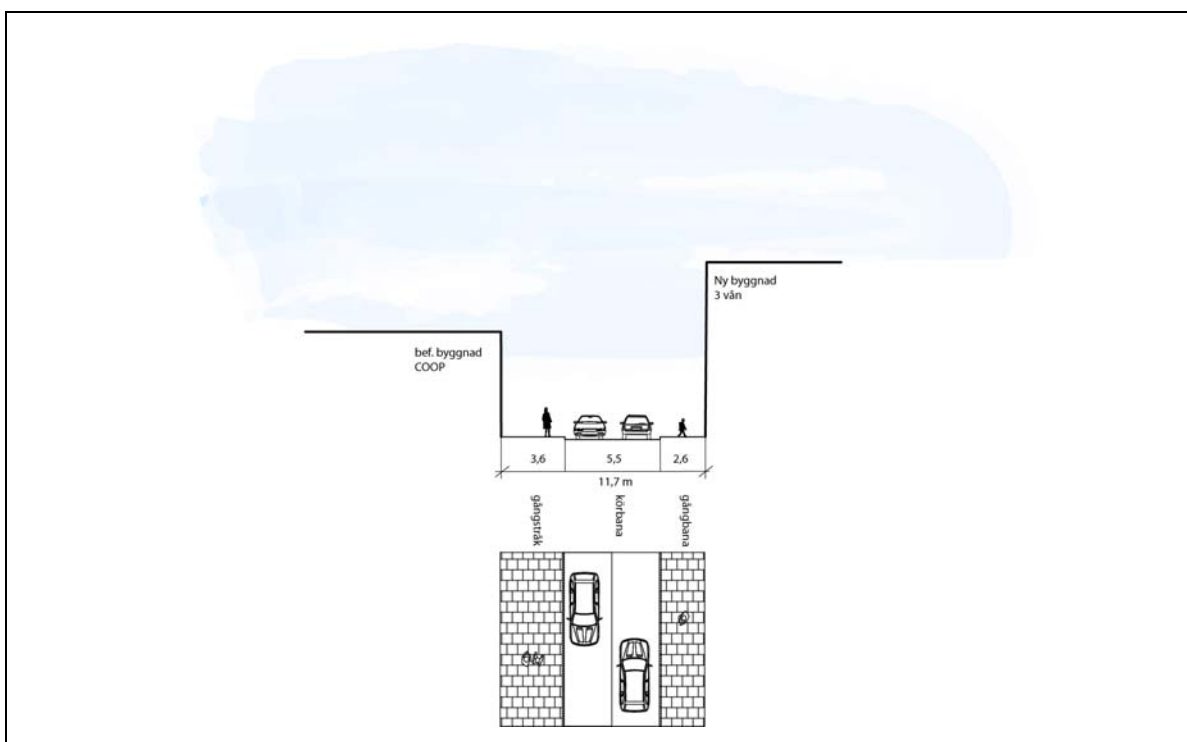
Del av Ärentunavägen och del av Jan Eriks väg planläggs som lokalgata (LOKALGATA). En lokalgata bör utformas så att den leder till låg hastighet och hög trafiksäkerhet, framförallt för oskyddade trafikanter. Ärentunavägen föreslås omgestaltas för att ges en mer stadsmässig karaktär som kan medföra sänkta hastigheter för bilister och samtidigt öka framkomligheten för gång- och cykeltrafikanter.

Ärentunavägen föreslås även fortsättningsvis utformas med ett körfält för biltrafik i vardera riktning. Trädplantering, belysning och kantstensparkering möjliggörs på båda sidor om gatan. För gång- och cykeltrafik möjliggörs en separerad gång- och cykelbana på den södra sidan om gatan och en gemensam gång- och cykelbana på den norra sidan.

Utfartsförbudet från Jan Eriks väg mot Ärentunavägen föreslås upphöra att gälla. Detta för att den del av gatan som sträcker sig fram till infarten för tillkommande parkering ska kunna fungera som angöring. Jan Eriks väg föreslås utformas med ett körfält för biltrafik i vardera riktning, samt separat gångstråk/gångbana på vardera sida om gatan.



Illustrationen visar föreslagen typsektion för Ärentunavägen, med tillkommande bebyggelse norr om vägen till höger i bild. Norr om Ärentunavägen bibehålls en gemensam gång- och cykelbana, söder om vägen föreslås en separerad gång- och cykelbana. (Tengbom)

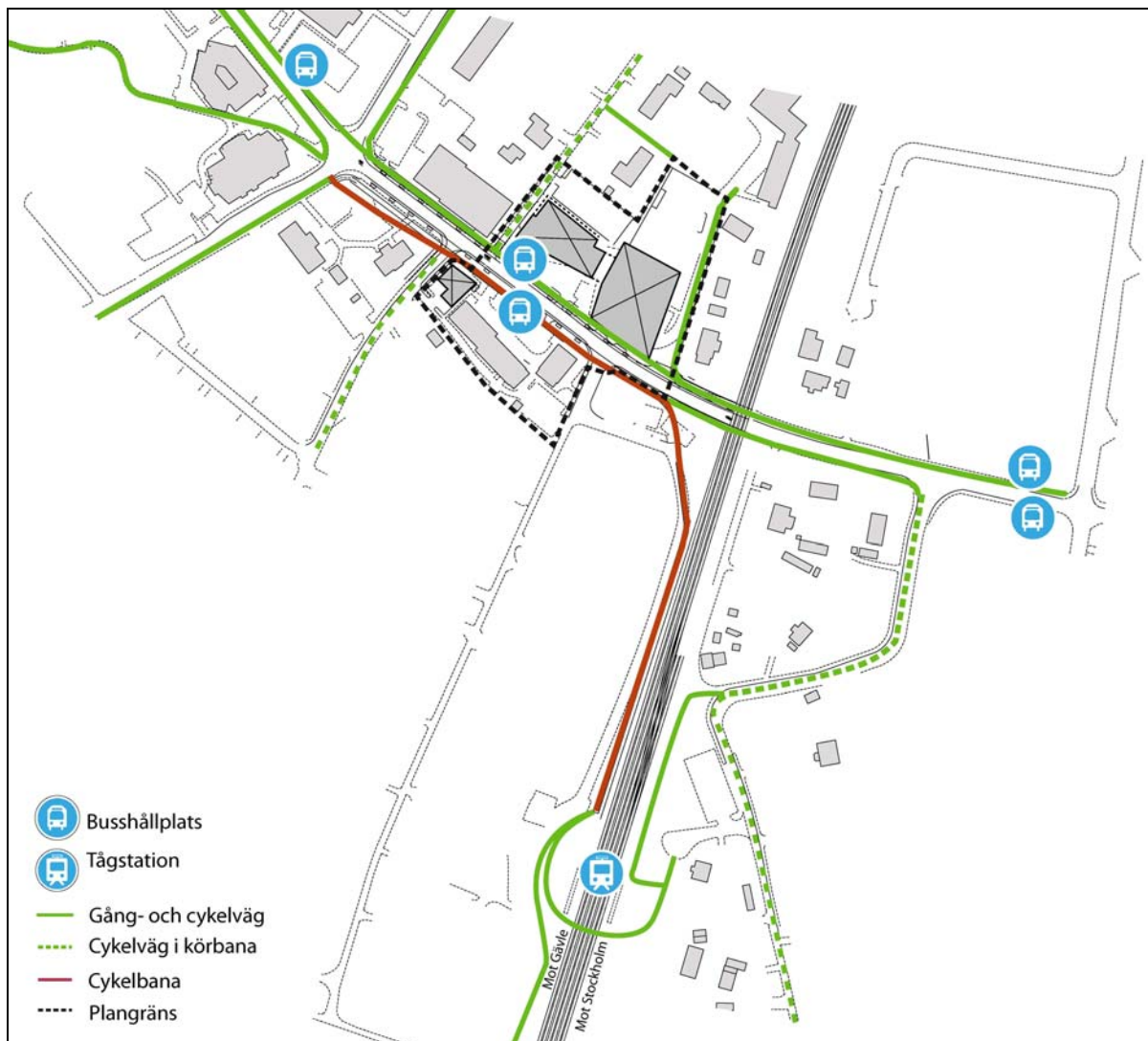


Illustrationen visar föreslagen typsektion för Jan Eriks väg med separata gångstråk/gångbanor. (Tengbom)

Befintlig angöringsväg till Fridhemsskolan föreslås även fortsättningsvis användas för trafik till och från skolan. Gatan försläggs, som i dagsläget, på kvarteretsmark (prickad) och planläggs som gemensamhetsanläggning (g). Korsningspunkten vid Ärentunavägen flyttas något österut för att ge plats åt föreslagen byggrätt. Därmed skapas en mer vinkelrät angöring mot Ärentunavägen.

Gång och cykel

Planen möjliggör en komplettering av gång- och cykelnätet. Gatusektionen anpassas för att möjliggöra en separat cykelbana på den södra sidan om Ärentunavägen.



Illustrationen visar föreslaget gång- och cykelnät. (Tengbom)

Parkering

Förslaget innebär att parkering förläggs i anslutning till tillkommande bebyggelse norr och söder om Ärentunavägen. Som komplement föreslås även ett antal kantstensparkeringar utmed Ärentunavägen.

En av de parkeringsplatser som ligger intill de befintliga verksamheterna, med angöring från Vattgårdsvägen, tas bort för att ge plats åt ett punkthus i fem våningar.

Utmed Ärentunavägen och intill entréerna vid tillkommande byggnader finns utrymme för totalt 201 cykelparkeringsplatser. Behovet uppgår till 165 platser, vilket innebär att p-normen kan uppfyllas.

I Uppsala kommuns parkeringsnorm anges att lägenheter som är större än 2 rok (46 kvm BOA) krävs 0,8 parkeringsplatser per lägenhet. För mindre lägenheter krävs 0,2 parkeringsplatser per lägenhet. Det totala parkeringsbehovet för bostäder inom planområdet uppgår till 34 platser. För handel finns ett behov på totalt 55 platser. Det totala behovet av parkeringar i centrum är 89 platser. På kvartersmark finns plats för totalt 78 platser. Förslaget uppfyller därmed inte parkeringsnormen, men det centrala läget och goda möjligheter till kollektivt resande bör kunna motivera avsteg från normen. Inom planområdet kan det även finnas möjlighet att anlägga parkering på allmän plats.

På korsmarkerad mark norr om Ärentunavägen finns även möjlighet att anlägga garage i en våning. Byggrätten begränsas till att maximalt 45 % av fastighetens gårdsyta får bebyggas (e₃).



P-platser

Norr om Ärentunav: 62 st

Söder Ärentunav: 16 st

Totalt: 78 st

P-platser behovsanalys

(p-norm zon 2)

Bef bostäder: 6 st

Bef handel: 8 st

Tillkommande bostäder: 27 st

Tillkommande handel (sällanköp): 12 st

Tillkommande handel (livsmedel): 35 st

Totalt behov: 88 st

Cykelplatser

Norr om Ärentunav: 84 st

Söder om Ärentunav: 62 st

På gårdsbjälklag: 30 st

Totalt: 201 st

Cykelplatser – behovsanalys

Bef bostäder: 10 st

Tillkommande bostäder: 72 st

Bef handel: 15 st

Tillkommande handel: 68 st

Totalt: 165 st

Illustrationen visar föreslagen lokalisering av parkeringsplatser för bil och cykel.

Sammanställning av antal p-platser samt parkeringsbehov enligt Uppsala kommuns parkeringsnorm. (Tengbom)

Angöring

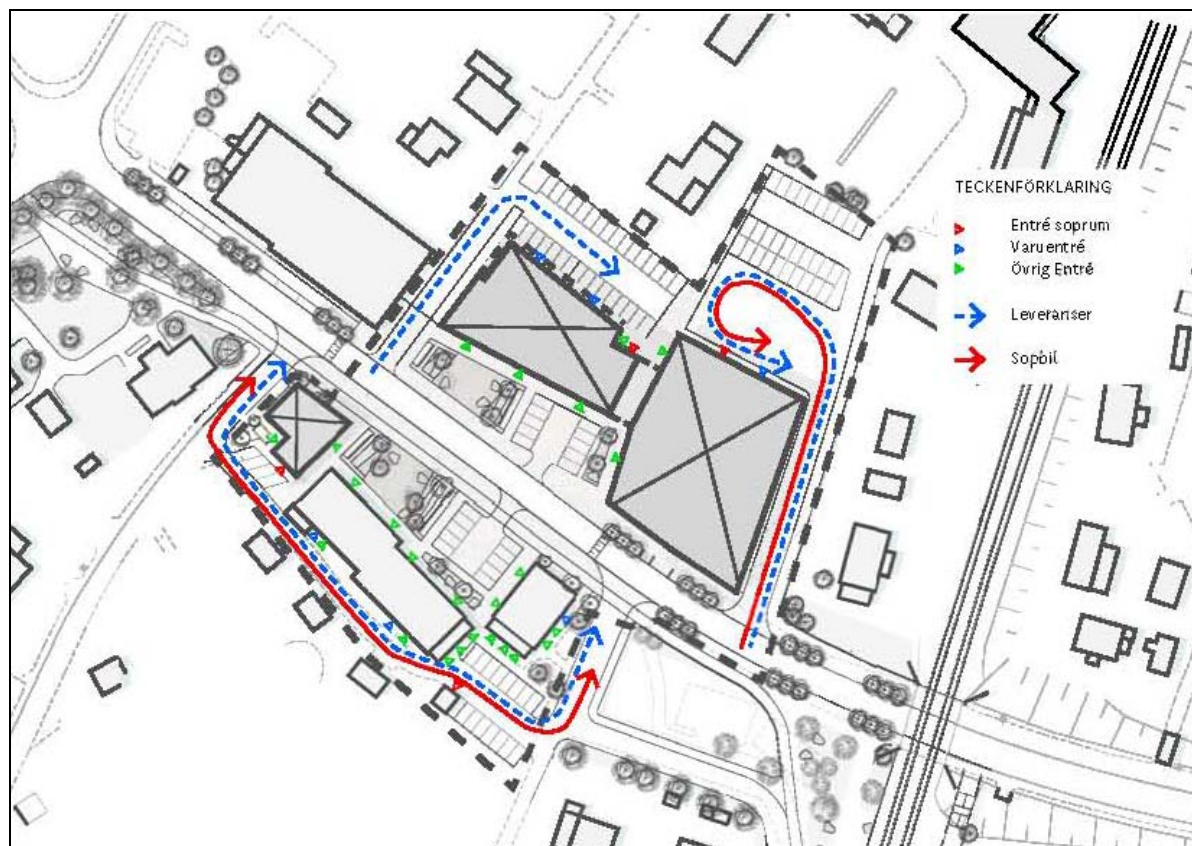
Den nya byggrätten i norr kräver en trafiksäker lösning för angöring till parkeringsplatserna, samt en fungerande lösning för varutransporter till och från centrumverksamheterna. Angöring för varutransporter föreslås ske på baksidan av byggnaden, i anslutning till parkeringsplatserna.

Trafik och varutransporter till och från både centrumverksamheter, samt till och från Fridhemsskolan, föreslås ske via befintlig angöringsväg på kvartersmark, öster om byggrätten. På detta område får byggnader inte uppföras (pickmarkering). Marken planläggs som gemensamhetsanläggning. Del av gatan omfattas av servitut, på fastigheterna Storvreta 4:50 och 4:68, som ska upphävas. Del av den mark som i dagsläget omfattas av servitut regleras över till fastigheten Storvreta 3:87.

Korsningen med Ärentunavägen kommer behöva flyttas för att möjliggöra föreslagen byggrätt. Förutsättningen för att en ny korsningspunkt ska kunna anläggas är att den utformas på ett trafiksäkert sätt, med fri sikt för trafikrörelser ut på Ärentunavägen.

Befintlig angöringsväg i öst avses endast försörja de parkeringsplatser som lokaliseras till den östra delen av parkeringsytan. De parkeringsplatser som ligger i den västra delen föreslås istället angöras via Jan Eriks väg. Jan Eriks väg saknar i dagsläget anslutning mot Ärentunavägen, men föreslås planläggas som lokalgata för in och utfart till parkeringsplatsen bakom föreslagen byggrätt. Platsen framför entrén till Coop bör gestaltas för att främja trafiksäkerheten för gående.

I nuvarande plan finns utfartsförbud som föreslås tas bort utmed delar av Ärentunavägen för att möjliggöra fler angöringspunkter.



Illustrationen visar möjliga lösningar för angöring för leveranser och sophämtning, samt entréer.

Hälsa och säkerhet

Trafikbuller

Planområdet ligger i ett bullerutsatt läge där de största bullerkällorna utgörs av järnvägen i öst och av Ärentunavägen, samt till viss del av buller från Fullerövägen/Kilsgärdesvägen väster om planområdet.

En bullerutredning, daterad 2013-12-13, har tagits fram som visar på att bullernivåerna i delar av planområdet överskrider gällande riktvärden. Tillkommande bebyggelse måste utformas för att klara, av Boverket uppsatta, riktvärden. De byggnader som användes som underlag vid framtagandet av bullerutredningen har modifierats efter framtagandet, det finns dock vissa generella slutsatser att dra som även går att applicera på de omarbetade byggnadsvolymer.

Enligt de nationella riktvärdena för trafikbuller bör den ekvivalenta ljudnivån på 55 dBA, utomhus vid fasad, inte överskridas. Enligt Boverkets vägledning (Buller i planeringen, Allmänna råd 2008:1) finns det i vissa fall möjlighet att göra avsteg från huvudregeln. Detta gäller exempelvis vid exploatering i lägen med god kollektivtrafikförsörjning.

Under förutsättning att det är möjligt att åstadkomma så kallad tyst sida eller ljuddämpad sida bör nya bostäder kunna medges där den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgår till 55-60 dBA. Vid tyst sida får bullernivåerna inte överstiga 45 dBA vid fasad och vid ljuddämpad sida får nivåerna inte överstiga 45-50 dBA. Minst hälften av boningsrummen, liksom uteplats, bör vara vänd mot tyst eller ljuddämpad sida.

För uteplatser anges en högsta ekvivalenta ljudnivå på 55 dBA och en maximalnivå på 70 dBA. En uteplats definieras som en iordningsställd begränsad yta i anslutning till bostaden, den kan vara enskild eller gemensam för flera lägenheter.

Endast i vissa fall kan nya bostäder medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma tyst eller ljuddämpad sida.

Byggnader ska utformas så att bostäder med en ekvivalent bullernivå överstigande 55 dBA vid fasad (frifältsvärde) har minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet orienterad mot tyst sida eller ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent nivå (< 45 dBA eftersträvas) och högst 70 dBA maximal nivå vid fasad.

För den större byggrätten norr om Ärentunavägen överstiger bullernivåerna i vissa delar riktvärdet på 55 dBA. För att åstadkomma tyst och ljuddämpad sida krävs därför anpassade byggnadstekniska åtgärder. En möjlig lösning är delvis inglasade loftgångar samt inglasade balkonger i de delar där bullernivåerna överskrids. För att det ska vara möjligt att åstadkomma en utemiljö där riktvärdena inte överskrids kommer gården att behöva avskärmas mot bullerkällorna.

För punkthuset överskrids riktvärdena till viss del i de fasader som vetter mot Ärentunavägen och järnvägen. Placering av fönster på mindre bullerutsatta fasader, samt delvis inglasning av balkonger kan lösa tyst eller ljuddämpad sida.

I planen antas det vara möjligt att göra avsteg från de nationella riktvärdena. Avsteget motiveras med att bebyggelsen uppförs i ett centralt läge med närhet till god kollektivtrafikförsörjning.

Vibrationer

Trafikverket och Naturvårdsverket har beslutat om att riktvärdet 0,4 mm/s för miljö kvalitet för vibrationer vid spårburen trafik skall eftersträvas i bostäder och utrymmen där människor vistas stadigvarande. I planen anges därför att vibrationer i byggnader inte får överstiga 0,4 millimeter/sek (rms 1-80 Hz).

Markföroreningar

Inga markföroreningar har hittats inom området.

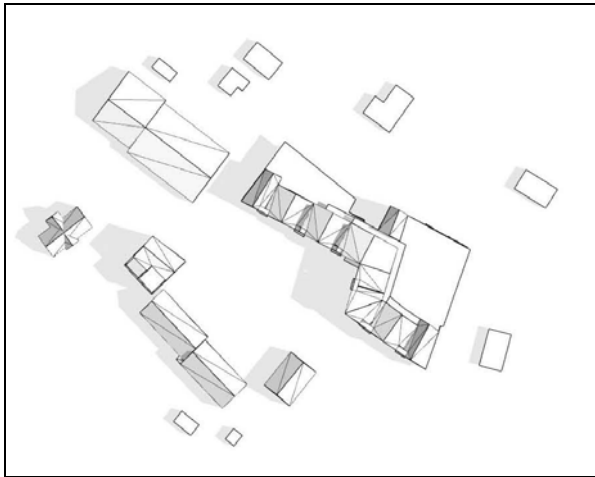
Brand

Brandförsvaret har ingen stegbil i Storvreta och därför behöver byggnader över fyra våningar utföras med brand och röksäkra trapphus.

Solinstrålning

En solstudie har genomförts som visar hur föreslagen bebyggelse påverkar solförhållandena. Bilderna visar skuggning vid olika tider på dygnet under höst- och vårdagjämning, samt sommarsolstånd. Bebyggelsens höjd och den relativt glesa bebyggelsestrukturen gör att tillkommande bebyggelse endast i begränsad omfattning skuggar intilliggande bebyggelse under de tidpunkter som studerats.

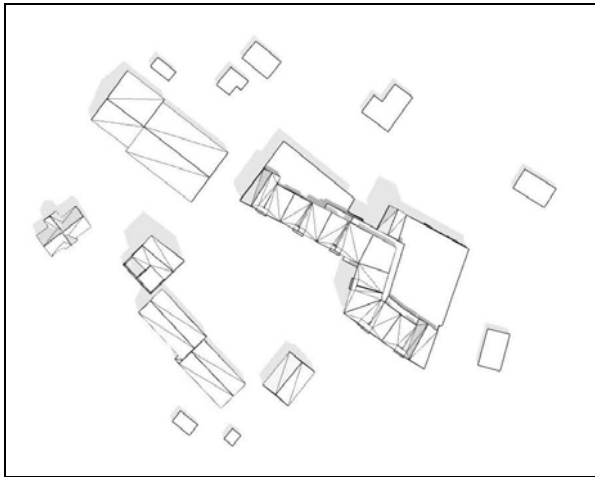
Balkonger orienteras mot torget och placeras därmed mot sydväst vilket ger direkt ljusinsläpp under stora delar av dagen. Gårdarna på taket ligger mot nordöst och är därför helt eller delvis skuggade under delar av dagen.



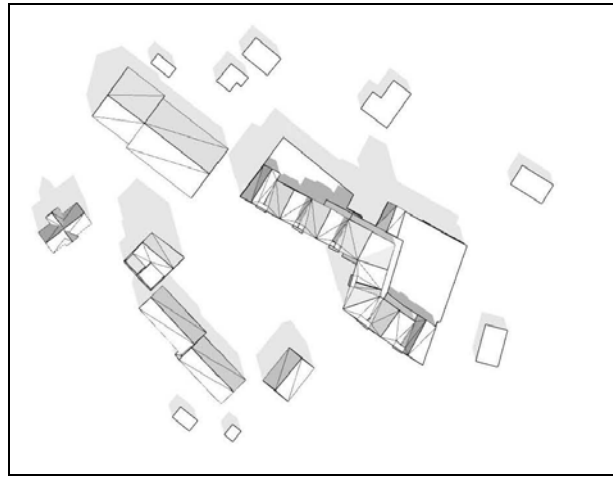
Kl 9.00, sommar.



Kl 9.00, vår- och höstdagjämning.



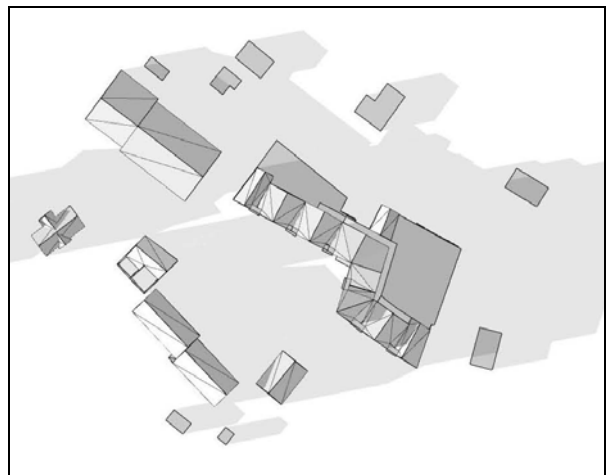
Kl 12.00, sommar.



Kl 12.00, vår- och höstdagjämning.



Kl 18.00, sommar.



Kl 18.00, vår- och höstdagjämning.

Bildserien visar solstudie genomförd på föreslagen bebyggelse. (Tengbom)

Teknisk försörjning

Dagvatten

För att främja en hållbar dagvattenhantering har ett dagvatten PM (daterat 2015-10-09) tagits fram där olika metoder för fördröjning och rening av dagvatten redovisas.

Den planerade exploateringen kommer att medföra en större andel hårdgjorda ytor än i dagsläget vilket innebär att dagvattenflödet ökar. För att de ökade flödena inte ska leda till ökad belastning på befintligt ledningsnät fördröjs vattnet lokalt istället för att ledas direkt till nätet. På så sätt kan ett jämnt flöde åstadkommas och risken för översvämning minimeras.

Dagvatten bör tas omhand så nära källan som möjligt och avledas ytligt så att vattnet kan renas och infiltreras över de ytor som vattnet passerar. På grund av de geotekniska förhållandena på platsen bedöms marken inte vara lämpad för infiltration. Det finns inte heller några större ytor inom planområdet som lämpar sig för dagvattenhantering i större skala. Istället föreslås mindre lokala lösningar som exempelvis fördröjning via magasin, växtbäddar och skelettjordar. Viss infiltration kan också ske på mindre grönytor.

Vid extrema regnmängder (50- och 100-årsregn) kan ledningssystemet bli så pass överbelastat att vissa ytor måste kunna fungera som översvämningssyta. För att undvika skador på omkringliggande bebyggelse kan t.ex. vägar och parker tillåtas fungera som tillfälliga översvämningssytor.

Innan dagvattnet släpps ut till recipienten, Fyrisån, behöver det renas från tungmetaller, partiklar, näringsämnen och andra föroreningar. Genom fördröjning kan föroreningar sedimenteras då vattnets hastighet minskas och partiklarna ges möjlighet att sjunka till botten. Även biologiska processer, där dagvatten infiltreras i gräsytor och annan vegetation, fyller en viktig funktion då växternas rotsystem binder partiklar och föroreningar samt tar upp näringsämnen. Finns det inte möjlighet att låta dagvattnet passera en grönyta eller renas på annat vis kan filter placeras i dagvattenbrunn eller i utjämningsmagasin.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för vatten och avlopp. Då området ligger inom yttre vattenskyddsområde ska tillkommande bebyggelse anslutas till det allmänna VA-nätet, anslutningsavgift erläggs enligt gällande taxa.

Avfall

Renhållningsfordon ska kunna angöra från de allmänna gatorna utan backningsrörelser och inom ramarna för arbetsmiljöverkets föreskrifter. Hämtningsställen och utrymmen för avfall ska placeras, inom kvartersmark, med hänsyn till dessa riktlinjer. Avståndet mellan hämtningsställe och avfallsutrymme ska vara högst 10 meter. Denna sträcka ska även vara plan, hårdgjord och halkfri, samt fri från nivåskillnader.

El, tele och bredband

Området bedöms kunna anslutas till el- och telenätet samt bredband.

Värme

Tillkommande bebyggelse bedöms kunna ansluta till det lokala fjärrvärmenätet.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Organisatoriska åtgärder

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från den dag planen vinner laga kraft. Genomförandetiden börjar då beslutet att anta detaljplanen vunnit laga kraft.

När genomförandetiden tagit slut får detaljplanen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (PBL 4:40). Detaljplanen fortsätter att gälla om inte kommunen ändrar eller upphäver detaljplanen.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Ansvar för uppförande och drift av anläggningar inom kvartersmark ligger på fastighetsägaren. Fastighetsägarna har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för ett genomförande av detaljplanen.

Avtal

Exploateringsavtal

Planområdet utgör en del av den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Storvreta, där tätortens framtida bebyggelsestruktur och etappvisa utbyggnad läggs fast. Utbyggnaden av Storvreta i enlighet med den fördjupade översiktsplanens intentioner medför att allmänna platser och anläggningar i form av väg- och gatunät samt park- och rekreationsområden måste anläggas för att skapa en väl fungerande och attraktiv tätortsutveckling. Kommunen ska ansvara för att iordningställa den allmänna gatu- och parkmarken. Kostnaderna fördelas på exploateringsprojekt inom den fördjupade översiktsplanens geografiska område genom uttagande av en exploateringsavgift.

Ett exploateringsavtal skall tecknas innan detaljplanen antas av kommunen. Exploateringsavtalet skall bl a reglera marköverlåtelse, ansvarsfördelning vid genomförande av detaljplanen samt byggherrens ekonomiska ansvar för allmänna anläggningar.

Planavtal

Ett planavtal har upprättats mellan exploatören och kommunen.

Tekniska åtgärder

Utredningar inför bygglovsprövning

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Buller

En trafikbullerutredning har tagits fram för aktuellt planområde. Byggnadstekniska åtgärder är nödvändiga för att uppnå en godtagbar boendemiljö.

Byggnader ska utformas så att bostäder med en ekvivalent bullernivå överstigande 55 dBA vid fasad (frifältsvärde) har minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet orienterad mot tyst sida eller ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent nivå (< 45 dBA eftersträvas) och högst 70 dBA maximal nivå vid fasad.

Exploatören ansvarar för att utreda förutsättningarna för att klara bullervärdena vid ett genomförande av planen.

Byggskedet

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

Planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkter i Uppsala och Vattholmaåsarna. Gällande skyddsföreskrifter ska beaktas.

Arkeologi

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Om fornlämningar påträffas i samband med genomförande av detaljplanen måste arbetet omedelbart avbrytas och anmälan göras till länsstyrelsen.

Byggherren bekostar eventuella arkeologiska utredningar som är nödvändiga.

Ledningar

Kända ledningsägare inom planområdet är:

- Borderlight AB
- IP Only Networks AB
- Skanova
- Uppsala kommun, Gatu- och trafikkontoret
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Vattenfall Eldistribution AB
- Vattenfall Värme AB

Det kan finnas ytterligare, av stadsbyggnadsförvaltningen, okända ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger byggherren att undersöka om ytterligare ledningar finns.

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

Kostnad för flytt av ledningar som är nödvändiga för detaljplanens genomförande regleras i separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Om avtal saknas bekostas flytt av berörd exploatör.

Masshantering

Eventuella bortschaktade massor ska transporteras till och omhändertas av godkänd deponi.

Dagvatten

Tillkommande dagvatten ska kunna fördröjas inom fastighet innan det släpps ut på det kommunala ledningsnätet. Se separat dagvatten-PM daterat 2015-11-09.

Ekonomiska åtgärder

Byggherrarna bekostar och kommunen ansvarar för åtgärder inom allmän plats. Kostnader tas ut i form av en exploateringsavgift.

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Planekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Ledningar

Inom planområdet finns ledningar som kan behöva flyttas i samband med exploatering. Kostnaderna för flytt av ledningar bekostas av exploatören.

Fördelning av kostnader och ansvar

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

Exploatören ansvarar för och bekostar anläggningar på kvarteretsmark. Exploatören ansvarar för och bekostar eventuell omdragning av befintliga ledningar som berörs av ett genomförande av detaljplanen. Kostnader för flytt av ledningar regleras i separata avtal mellan fastighetsägare och ledningssägare.

Anslutningsavgifter

Exploatören bekostar erforderliga anslutningsavgifter för teknisk infrastruktur som är kopplade till ett genomförande inom kvarteretsmark.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande.

Marköverlåtelser

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

Servitut

Befintligt servitut på fastigheterna Storvreta 4:68 och 4:50 upphävs. Del av den mark som i dagsläget omfattas av servitut regleras över till fastigheten Storvreta 3:87.

Gemensamhetsanläggning

Angöringsvägen till Fridhemsskolan, till fastigheterna Storvreta 4:68 och 4:50, samt till parkeringsplatsen planläggs som en gemensamhetsanläggning (g). Vägen fungerar också som en räddningsväg för utryckningsfordon. Förvaltningen och vad som ska gälla kring denna ska formaliseras genom att en gemensamhetsanläggning bildas för ändamålet.

En gemensamhetsanläggning bildas genom en lantmäteriförrättning. En anläggning som används gemensamt av två eller flera fastighetsägare får utgöra föremål för bildande av en gemensamhetsanläggning. Ansökan om åtgärden kan göras av någon av de fastigheter som ska ingå i denna.

Kostnader för gemensamhetsanläggningen delas upp i anläggningskostnader och kostnader för drift och underhåll. Dessa kostnader fördelas mellan de deltagande fastigheterna genom andelstal, vilka bestäms i lantmäteriförrättning. För samtliga kostnader förknippade med bildande av gemensamhetsanläggning svarar ägare till fastighet som ska ingå i en sådan.

Förrättningskostnader

Kostnader för lantmäteriförrättning betalas av berörda fastighetsägare. Kostnaden är beroende av tidsåtgången för förrättningen.

Ersättningen för marköverföringar respektive bildande av gemensamhetsanläggning på kvartersmark bestäms normalt genom förhandling mellan berörda fastighetsägare. Om parterna inte når en överenskommelse beslutar lantmäterimyndigheten om ersättningsbelopp, efter ansökan om förrättning. Kostnaden för lantmäteriförrättning fördelas mellan berörda fastigheter enligt överenskommelse, alternativt genom förrättningsbeslut.

Vatten och avlopp

För anslutning till det allmänna VA-ledningsnätet ska avgift betalas enligt Uppsala Vatten och Avfall AB:s gällande VA-taxa. Avgiften utgörs av anläggningsavgift (engångsavgift) och brukningsavgift (periodisk avgift).

Gatukostnader

Efter betalning av de kostnader som åligger fastighetsägaren enligt de exploateringsavtal som ska upprättas, anses nuvarande och kommande ägare inom planområdet ha erlagt ersättning för gatukostnad avseende gata och annan allmän plats enligt detaljplanen.

Kommunen har dock möjlighet att i framtiden besluta att fastighetsägare ska betala gatukostnad för nyanläggning eller förbättring av gator eller andra allmänna platser som fastigheten har en direkt nytta av. Beslutsprocessen liknar i mycket processen för att besluta om en detaljplan. Kostnaderna ska fördelas på ett skäligt och rättvist sätt.

Bygglovavgift

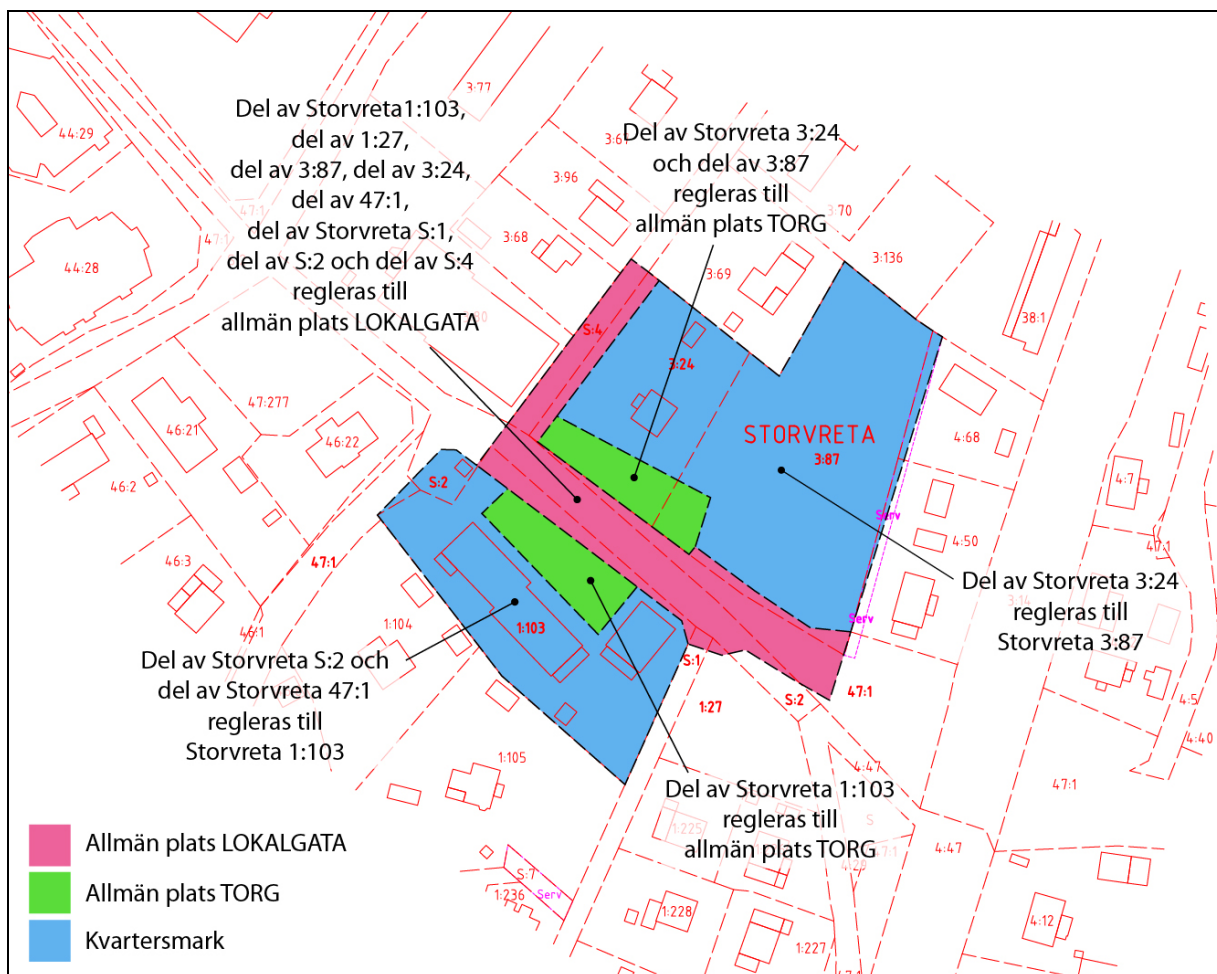
När detaljplanen har vunnit laga kraft har fastighetsägarna rätt att söka bygglov enligt detaljplanen. Bygglovavgiften debiteras enligt kommunens gällande bygglovtaxa.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Ärentunavägen och Jan Eriks väg planläggs som lokalgata med konsekvensen att delar av ett flertal fastigheter regleras över till allmän plats LOKALGATA. Detta gäller del av Storvreta 1:103, del av Storvreta 1:27, del av Storvreta 3:87, del av Storvreta 3:24, del av Storvreta 47:1, del av S:1, del av S:2 samt del av S:4.

För den norra delen av torget regleras del av Storvreta 3:24 och del av Storvreta 3:87 till allmän plats TORG. För den södra delen av torget regleras del av fastigheten Storvreta 1:103 över till allmän plats TORG.

På kvartersmark föreslås att del av Storvreta 3:24 regleras över till Storvreta 3:87 på den norra delen. På den södra föreslås del av S:2 och del av Storvreta 47:1 regleras över till fastigheten Storvreta 1:103.



Illustrationen visar konsekvenser för fastigheter inom planområdet.

PLANENS KONSEKVENSER

Nollalternativ

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

Ett nollalternativ skulle kunna innebära att gällande detaljplan fortsätter gälla. Byggrätten norr om Ärentunavägen skulle då även fortsättningsvis användas för ändamålet handel, park och skola. Det skulle då vara möjligt att uppföra en byggnad för handel på samma plats som den nu rivna handelsetablering som tidigare fanns på platsen. Inom gällande plan tilläts inte bostäder.

Byggherren bedömer dock att detta inte är en trolig utveckling då gällande plan försvårar möjligheterna till att kunna ta ett helhetsgrepp om Storvreta centrum. Utan möjlighet att uppföra nya bostäder är det inte heller möjligt att skapa ett tydligt avgränsat torg. Denna utveckling skulle därmed inte ligga i linje med de riktlinjer som anges i den fördjupade översiktsplanen där det finns ett uttalat mål om att förtäta befintlig bebyggelse med nya bostäder. Gällande plan försvårar också möjligheterna att komplettera och förbättra gång- och cykelstråken genom centrum. Med gällande plan skulle ett troligare alternativ därmed vara att platsen förblir obebyggd.

Miljöaspekter

Stadsbild

Tillkommande bebyggelse anpassas till sin placering för att tillsammans med befintlig bebyggelse bilda ett inramat torg. Byggnaden norr om Ärentunavägen ges en uppbruten karaktär för att anpassas efter skalan och karaktären på den befintliga bebyggelsen. Bebyggelsen uppförs med ett högre våningsantal än den befintliga vilket påverkar stadsbilden som därmed kan få en mer stadsmässig karaktär.

Mark och vatten

Ett genomförande av planen väntas medföra ökade dagvattenflöden vilket ställer krav på väl fungerande och hållbara lösningar för dagvattenhantering inom området. Flödena från området får inte öka i förhållande till de flöden som går att uppmätas i dagsläget. Dagvattnets föroreningsinnehåll måste, vid utsläpp i det allmänna ledningsnätet, motsvara det föroreningsinnehåll som finns i så kallat hushållsdagvatten.

Resurshushållning

En utbyggnad i enlighet med detaljplanen väntas leda till ett ökat uppvärmningsbehov och en ökad avfallsmängd. Tillkommande bebyggelse uppförs i ett område där det finns en fungerande gatustruktur, kollektivtrafik, ledningar för el, bredband och fjärrvärme samt kommunalt VA. Redan gjorda investeringar kan därmed tillvaratas.

Komplettering av gång- och cykelnätet kan bidra till minskade biltransporter till och från centrum och tågstationen.

Hälsa och säkerhet

Närheten till järnvägen innebär att bebyggelsen påverkas av bullernivåer som överskrider Boverkets riktlinjer. Genom byggnadstekniska lösningar, med t.ex. loftgångar, kan påverkan för bostäderna minskas.

Byggnader ska också utformas så att bostäder med en ekvivalent bullernivå överstigande 55 dBA vid fasad (frifältsvärde) har minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet orienterad mot tyst sida eller ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent nivå (< 45 dBA eftersträvas) och högst 70 dBA maximal nivå vid fasad.

Exploateringen kan leda till ökade trafikrörelser till och från planområdet, dels genom leveranser till verksamheterna och dels genom persontransporter med både bil och cykel. Genom hastighetsdämpande åtgärder kan hastigheten minskas och en ökad säkerhet för oskyddade trafikanter främjas.

Sociala aspekter

Trygghet

Ett tillskott av bostäder och lokaler i Storvreta centrum väntas leda till ett större flöde av människor som rör sig i området, vilket i sin tur kan leda till en ökad känsla av trygghet. Bottenvåningarna kan utformas med fönster och entréer mot gatan för att ytterligare förstärka trygghetskänslan.

Trafiksäkerhet

Säkra övergångar och trafikdämpande åtgärder, samt separata gång- och cykelbanor väntas leda till en ökad trafiksäkerhet i jämförelse med dagsläget. Separerade gång och cykelbanor utmed angränsningsvägen till Fridhemsskolan, samt en ny korsningspunkt vid Ärentunavägen möjliggör en säkrare trafiklösning för elever som går och cyklar till och från skolan.

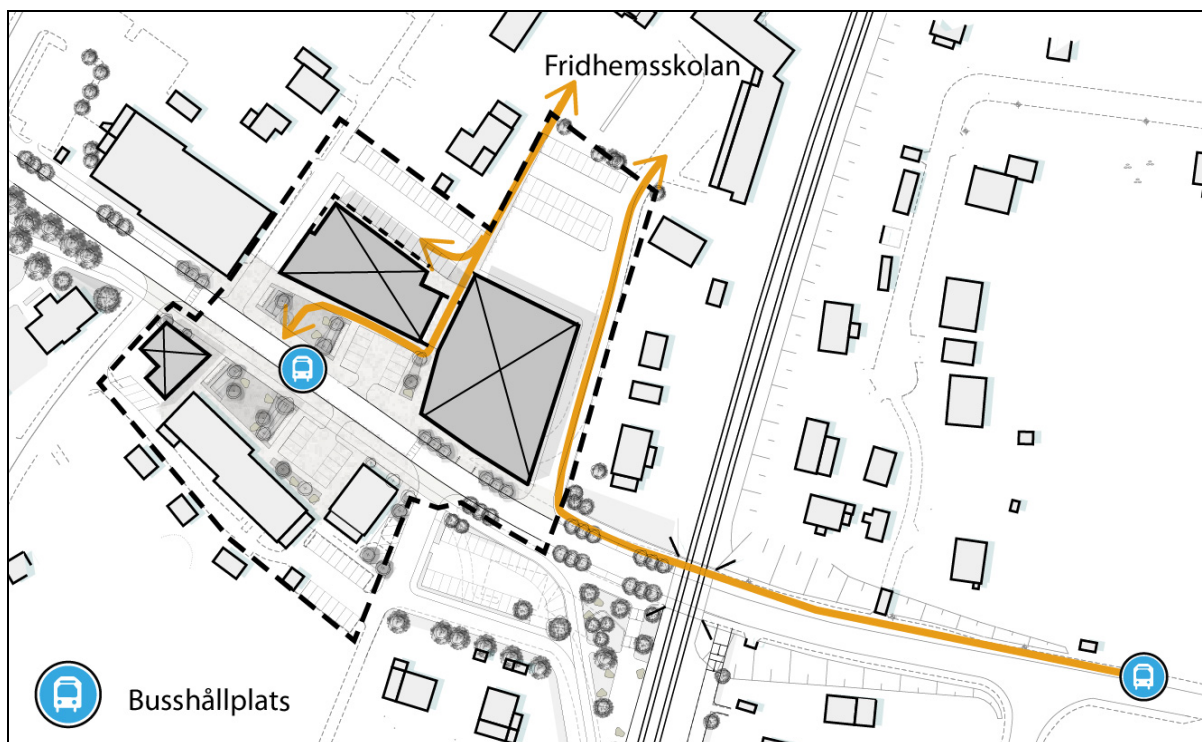
Tillgänglighet

Nyproducerade lägenheter med modern standard underlättar möjligheten för äldre och funktionshindrade att bo i området. Tillgänglighetsfrågor hanteras i bygglovsskedet.

Möjlighet att parkera nära entréer till bostäder och lokaler ökar tillgängligheten.

Barnperspektiv

Det bedöms finnas möjlighet till goda uppväxtmiljöer för barn och unga i Storstreta centrum. Här finns närhet till natur- och rekreationsområden, möjlighet till idrott samt närhet till skolor och kollektivtrafik. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät underlättar för barn att själva transportera sig mellan olika målpunkter.



Illustrationsplan över säkra skolvägar.

Service

Tillkommande centrumverksamheter kan komplettera och utöka det utbud som idag finns i centrum. De nya bostäderna möjliggör ett större underlag för handel och service.

Mötesplatser och stadsliv

Det nya torget och tillkommande verksamheter utgör viktiga mötesplatser som möjliggör ett rikare stadsliv i Storstreta. Fokus på att underlätta för resande med kollektiva transportmedel samt gång- och cykeltrafik kan också bidra till att fler människor rör sig inom och genom området.

PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN

Översiktsplan

Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

Miljöbalken

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

Planförslaget berör inte riksintressen inom området och planförslaget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

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

Planförslaget berör inte miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5 och planförslaget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Planförslaget berör inte miljöbalkens kapitel 7 och planförslaget bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 7.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Uppsala januari 2016

Torsten Livion
Detaljplanechef

Teresia Erixon
Planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- Samråd

2015-12-11

Datum
2016-01-14Diarienummer
PLA 2012-020245

Detaljplan för Storvreta centrum

Normalt planförfarande

SAMRÅDSLISTA

Kommunala lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen

Sakägare och boende inom och utanför planområdet

Enligt fastighetsförteckning

Hyresgästföreningar

Hyresgästföreningen i Uppsala-Knivsta

Kommunala nämnder, förvaltningar m fl

Idrott- och fritidsnämnden
Gatu- och samhällsmiljönämnden
Kommunstyrelsen
Kulturnämnden
Miljö- och hälsoskydds-nämnden
Omsorgsnämnden
Räddningsnämnden
Socialnämnden
Utbildningsnämnden
Arbetsmarknadsnämnden
Äldrenämnden

Intresseföreningar och sammanslutningar

Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Uppsala kommun
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd
Uppsala Handelsförening
Uppsvenska Handelskammaren

Föreningen Vårda Uppsala
Sveriges Fastighetsägare Mellansverige
Utvecklingsrådet för Storvretabygden

Övriga

Skanova Access AB
Svenska Kraftnät

Uppsala Stadsnät AB
Uppsala Vatten och Avfall AB
Vattenfall Eldistribution AB
Vattenfall Värme Uppsala AB
Trafikverket Region Öst
Kollektivtrafikförvaltningen ULS
Försvarmakten
Landstingsservice i Uppsala län
Polismyndigheten i Uppsala
Posten Sverige AB
Upplandsmuseet
Ärentuna församling

För allmänhetens kännedom

Kommuninformation
Stadsbiblioteket
Storvretabiblioteket

För kännedom

Sökanden
Kommunalråd: Marlene Burwick, Erik Pelling
Politiska partier: Vänsterpartiet, Moderata samlingspartiet, Miljöpartiet

Stadsbyggnadsförvaltningen, Bygglov
Stadsbyggnadsförvaltningen, Namngivningsnämnden

BETECKNINGAR

Fastighetsgränser m.m.

- Traktgräns och fastighetsgräns
- Fastighetsgräns
- Rättighetsdel (Serv=servitut, ga.=gemensamhetsanläggning)
- Ledningsrätt

Byggnader m.m.

- Byggnader (geo.inmätt och digitaliserat)

Övrigt

- Staket
- Häck
- Stödmur
- Mur ytter
- Kantsten
- Väggkant
- Gång- och cykelväg
- Slänt
- Träd
- Ägoslagsgräns
- Barrskog resp. Lövskog
- Gatubelysningsstolpe
- Järnväg
- Brodäck

Höjdförhållanden

- Höjdkurva
- Markhöjd

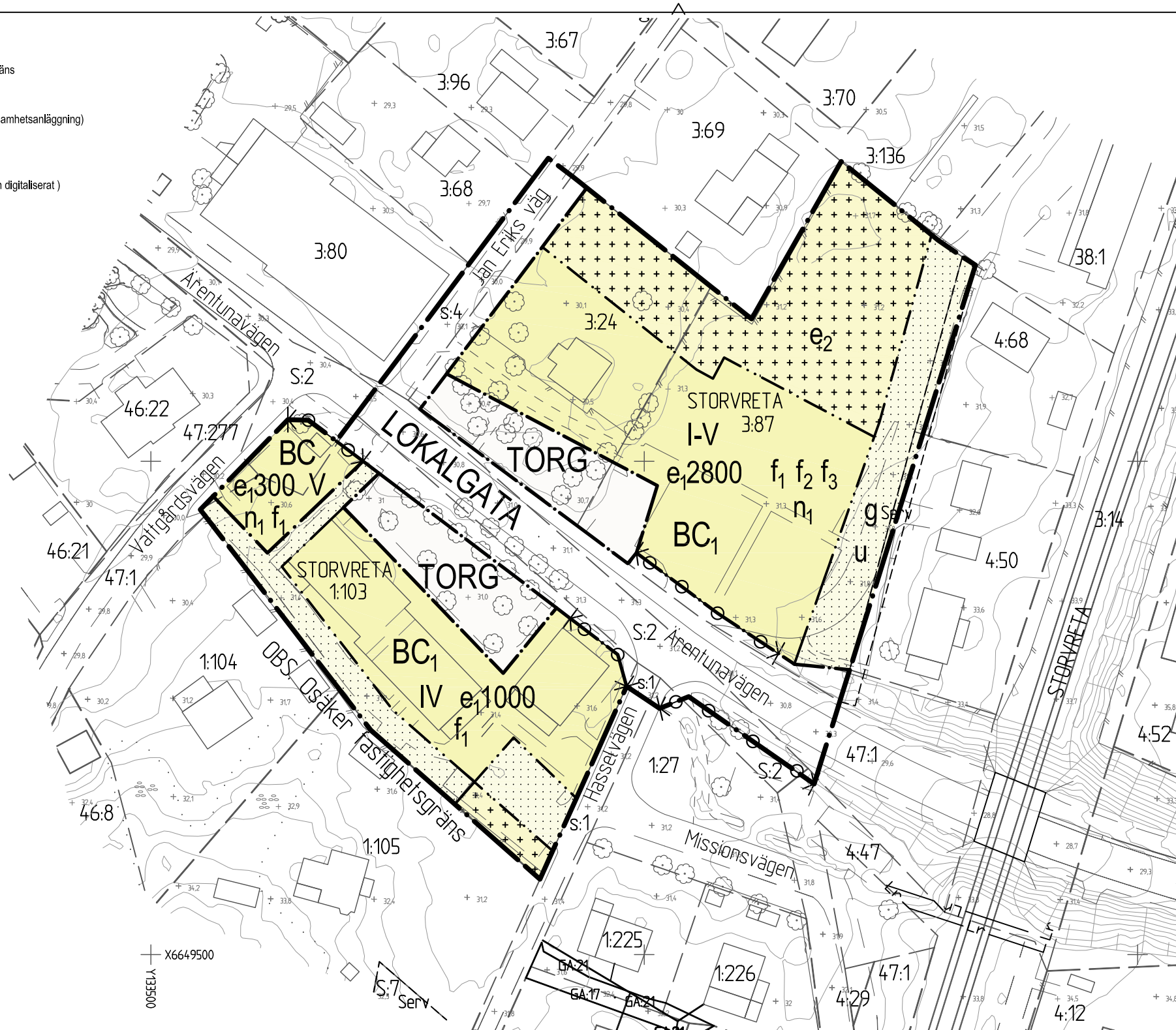
Koordinatsystem:

SWEREF99 18 00 / RH2000 i höjd

Underlag: Baskartan

Upprättad i maj 2015 rev. i januari 2016
Stadsbyggnadsförvaltningen

Inger Högberg
Karttekniker



PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar. Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet. Endast angiven användning och utformning är tillåten.

GRÄNSBETECKNINGAR

- Detaljplanegräns
- Användningsgräns
- Egenskapsgräns

ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

- LOKALGATA Lokaltrafik
- TORG Torg

Kvartermark

- B Bostäder med möjlighet till äldreboende
- C Centrumverksamhet får finnas i bottenvåningen
- C Centrumverksamhet ska finnas i bottenvåningen

UTNYTTJANDEGRAD

- e_1 0,000 Största byggnadsarea i kvm
- e_2 Maximalt 45 % av fastighetens gårdsyta får bebyggas med uthus och garage

BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

- Byggnad får inte uppföras
- Marken får endast bebyggas med uthus och garage i en våning
- u Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar
- g Marken ska vara tillgänglig för gemensamhetsanläggning för tillfart och utfarter

MARKENS ANORDNANDE

- Mark och vegetation
- Dagvatten ska fördröjas inom fastighet
- n_1 Bostadsgård ska anordnas

Utfart och stängsel

- Körbar förbindelse får inte anordnas. Tvärstreck med pil markerar förbudets slut.

UTFORMNING OCH UTFÖRANDE

Utförning

- IV, V Högsta antal våningar
- $I-V$ Lägsta respektive högsta antal våningar. Bebyggelsens våningsantal ska variera. Av den totala byggnadsarean får högst 65 % uppföras i tre (III) våningar, högst 45 % uppföras i fyra (IV) våningar och högst 25 % uppföras i fem (V) våningar.

Utseende (ny bebyggelse)

- f_1 Fasader ska i huvudsak uppföras i trä, puts/eller tegel. Utformning och utseende ska anpassas efter omgivningens småstadskarakteristik.
- f_2 Balkonger och burspråk mot torg får kraga ut högst 1,0 meter från fasad. Lägsta frihöjd är 3,5 meter.
- f_3 Bullerskydd ska utformas på ett estetiskt tilltalande sätt

SKYDD MOT STÖRNINGAR

Byggnader ska utformas så att bostäder med en ekvivalent bullernivå överstigande 55 dBA vid fasad (frifältsvärde) har minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet orienterad mot tyst sida eller ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent nivå (< 45 dBA eftersträvas) och högst 70 dBA maximal nivå vid fasad. Varje bostad ska ha tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, på tyst eller ljuddämpad sida i nära anslutning till bostaden. Vibrationer i byggnader får inte överstiga 0,4 millimeter/sek (rms 1-80 Hz).

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Kommunen är huvdman för allmän plats
Genomförandetiden är 5 år från den dag då planen vinner laga kraft

UPPLYSNINGAR

Vid kommande fastighetsbildning kan fastighetsgränserna avvika från plangränserna.
Normalt planförfarande har tillämpats vid planens framtagande enligt plan- och bygglagen 2010:900.
Planen har tagits fram som en byggherreplan, i samarbete med Tengbomgruppen AB.

Uppsala Samråd

Detaljplan för Storvreta centrum

Upprättad i januari 2016

Torsten Livion
Detaljplanechef

Teresia Erixon
Planarkitekt

Beslutsdatum	Instans
Samråd 2015-12-11	PBN
Granskning	PBN
Antagande	PBN
Laga kraft	

Till planen hör:
Plankarta
Planbeskrivning

Diarienum: 2012/020245

0 10 20 30 40 50 100 m

SKALA 1:1000 (A3)

Handläggare:
Teresia Erixon

Datum:
2015-11-24

Diarienummer:
2012/20245

Miljöbedömning; Steg 1 - Behovsbedömning

Storvreta Centrum

BEHOVSBEDÖMNING FÖR MILJÖBEDÖMNING

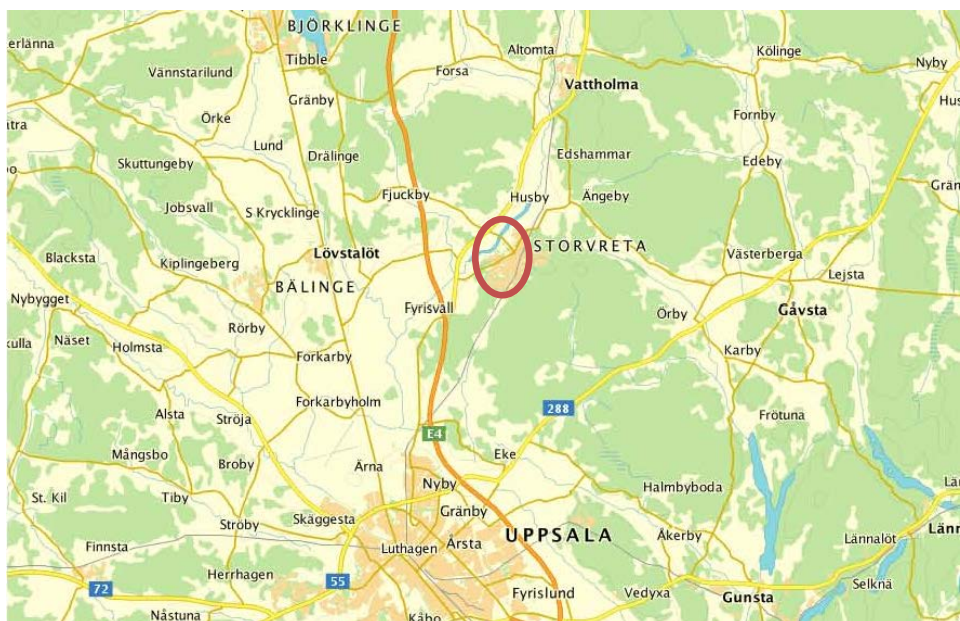
För att kommunen ska kunna ta ställning till om en detaljplan medför risk för betydande miljöpåverkan eller inte görs en behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4. Kommunens checklista för behovsbedömningar utgår från bilagorna och har utgjort underlag för nedanstående bedömning. Samråd med kommunens plangrupp har skett 2014-11-04.

PLANEN

Planområdet

Storvreta ligger ca 1,5 mil norr om Uppsala och är med cirka 6 000 invånare den största tätorten i Uppsala kommun efter Uppsala stad. Storvreta centrum är lokaliserat i tätortens norra del i närheten av tågstationen.

Planområdet omfattar hela eller delar av fastigheterna Storvreta 1:103, 3:24 och 3:87 som ägs av Uppsala kommuns Fastighets AB samt Storvreta 1:27 och 47:1 som ägs av Uppsala kommun. Övriga fastigheter utgörs av samfälligheterna Storvreta S:1, S:2 och S:4, som främst utgör gatumark.



Storvreta tätort, röd markering, nordost om Uppsala stad.

Planens syfte och innehåll

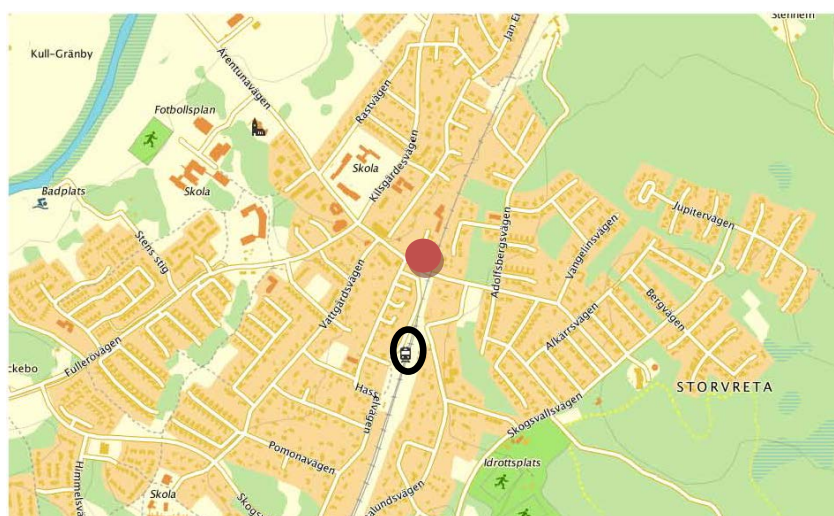
Detaljplanen syftar till att möjliggöra en utveckling av Storvreta centrum med ny bebyggelse för bostäder och centrumverksamhet, nytt torg och upprustning av befintliga gator.

Uppsala kommun Fastighets AB (UKFAB) äger ett flertal fastigheter inom planområdet som de avser att exploatera.

Detaljplanen skapar förutsättning för att utveckla Storvretas nuvarande centrum. Planen möjliggör bostäder med verksamhetslokaler i bottenvåningen. Byggnaderna föreslås variera i våningsantal med ett högsta våningsantal på fem våningar.

Tillkommande bebyggelse anpassas till sin placering för att möjliggöra en inramad torgyta som ska kunna fungera som en viktig knutpunkt i Storvreta centrum.

Detaljplanen omfattar även gatumark på del av Ärentunavägen och del av Jan Eriks väg.



Storvreta centrum markerat i rött och järnvägsstationen svart.

PLATSEN

Nuvarande markanvändning och planläge

Planområdet omfattar del av Storvreta centrum samt delar av Ärentunavägen och Jan Eriks väg. Befintliga bygggander i centrum utgörs av trähusbebyggelse i upp till två våningar. I centrum finns olika funktioner som t.ex. handel, service och skola.

Ärentunavägen går igenom centrum, med verksamheter på båda sidor. Tidigare fanns en större byggnad för handelsändamål norr om Ärentunavägen på fastigheten Storvreta 3:87. Byggnaden är nu riven och marken utgörs främst av grusade ytor. Väster om denna tomt, på fastigheten Storvreta 3:24, finns ett enbostadshus som ska rivas.

Söder om Ärentunavägen finns en parkeringsplats med en liten byggnad med en bankomat.

Strax öster om planområdet stäcker sig järnvägen (Ostkustbanan) och strax söder om planområdet ligger Storvreta station som utgör en knutpunkt för kollektivtrafiken. Norr om planområdet ligger ett antal enbostadshus samt Fridhemsskolan. Strax nordväst om området korsar Ärentunavägen Fullerövägen/Kilsgärdesvägen.



Ortofoto över området med en ungefärlig plangräns (röd).

Översiktsplan (ÖP)

I översiktsplanen för Uppsala kommun, som antogs 2010, pekas planområdet ut som ett område med stor utbyggnadspotential. Strax öster om området sträcker sig järnvägen (Ostkustbanan) som utgör riksintresse. Planområdet ligger inom yttre zon för vattenskyddsområde.

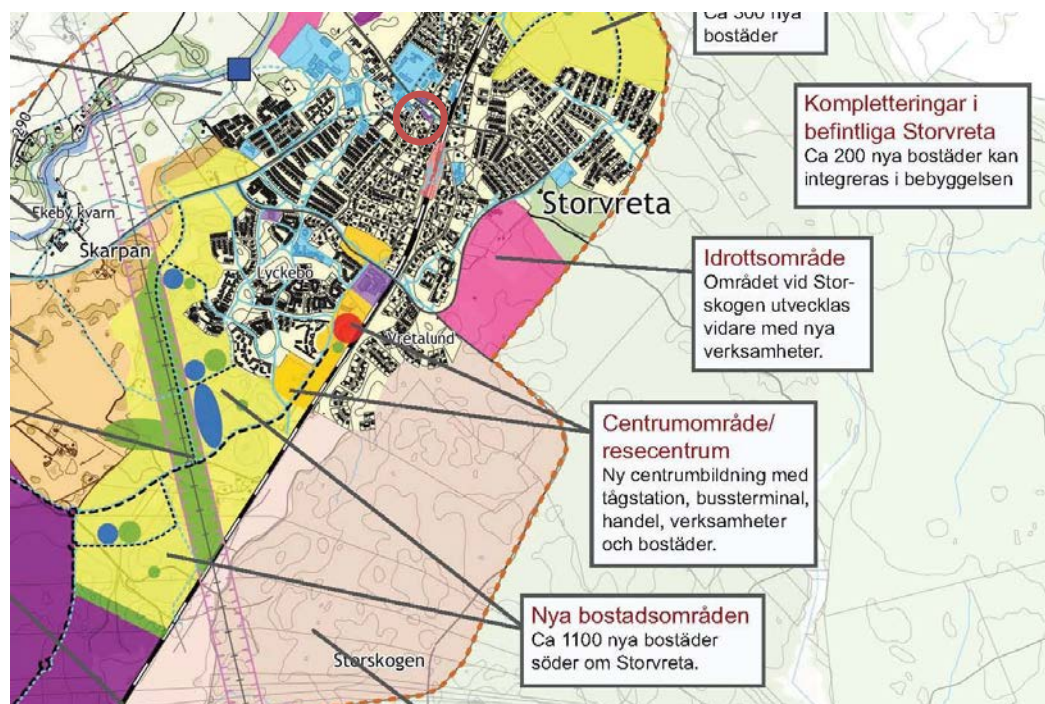
I översiktsplanen pekas ytterligare ett möjligt stationsläge ut i Storvreta.

Fördjupad Översiktsplan (FÖP)

2012 antogs den fördjupade översiktsplanen för Storvreta med syftet att stärka Storvretas positiva kvaliteter som bostadsort och plats för arbete och fritid. Till 2030 beräknas Storvreta växa med 1 500 – 1 900 bostäder. Större delen av tillkommande bebyggelse planeras som nya bostadsområden och befintlig bebyggelse bedöms kunna kompletteras med ca 200 nya bostäder.

I översiktsplanen föreslogs en alternativ utveckling med två tågstationer i Storvreta men i den fördjupade översiktsplanen avfärdas detta alternativ eftersom resandeunderlaget inte bedöms bli tillräckligt stor för att motivera två stationer. Detta alternativ skulle också ge stora negativa samhällsekonomiska effekter i och med den tidsförlust som två stopp skulle innebära.

Den befintliga tågstationen är lokaliserad till ett läge utan möjlighet till byte mellan trafikslag eller utrymme för expansion för servicenäring. Enligt den fördjupade översiktsplanen för Storvreta skulle en flytt av stationen söderut möjliggöra utnyttjandet av större expansionsytor.



Utsnitt från FÖP Storvreta 2012, ljusblått indikerar skolor/förskolor och viss annan offentlig service. Röd ring visar planområdets läge.

Aktualitetsförklaring av översiktsplanen 2014

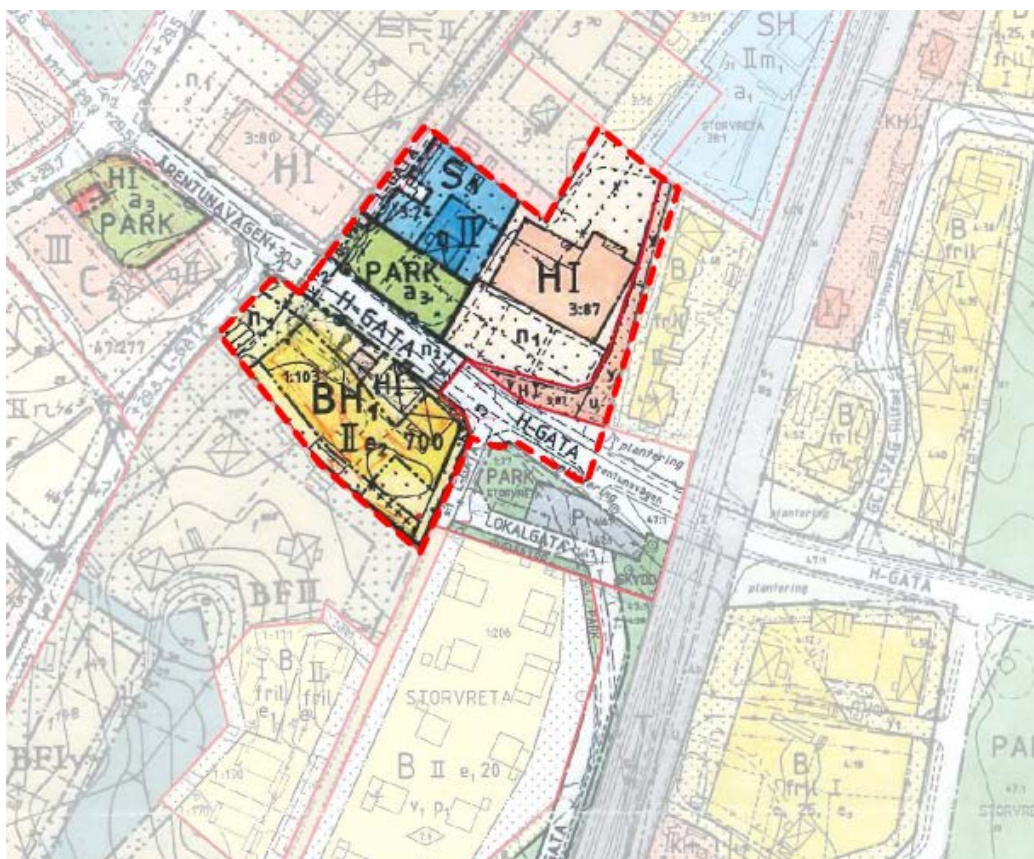
I aktualitetsförklaringen av översiktsplanen har Uppsala kommun i dagsläget valt att inte driva frågan om en flytt av Storvreta station. Möjligheten för en flytt efter planperiodens slut (2030) bör dock bevaras på den plats som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta.

Närtidsinriktningen är att möjliggöra en stark koppling till befintlig tågstation även för tillkommande bebyggelseområden. Åtgärder för ökad tillgänglighet och funktionalitet inom nuvarande stations- och centrumområde ska uppmärksammas i samband med planarbetet.

Gällande detaljplaner

Gällande detaljplaner för aktuellt planområde är Storvreta stationsområde Dp 1207 som vann laga kraft 1992 och detaljplan för Storvreta centrum Dp 1211D som vann laga kraft 1990.

Gällande detaljplaner medger handel och bostäder i en till två våningar, förskola i två våningar, park samt huvud-/lokalgata.



Utdrag ur planmosaiken med aktuellt planområde markerat med tjock röd gräns.

Stadsbild/landskapsbild

Planområdet utgör en central del i Storvreta. Idag finns här två tvåvåningsbyggnader för bostäder och handel i bottenvåningen. Där detaljplanen föreslår en ny centrumbyggnad med bostäder fanns tidigare en större dagligvaruenhet. Platsen

domineras av Ärentunavägen som genom sin nuvarande utformning utgör en barriär och delar centrum i två delar.



Storvreta centrum idag med handelsetablering på den södra sidan om Ärentunavägen.

Kulturarv

Norr om Ärentunavägen, på fastigheten Storvreta 3:24, finns ett enbostadshus (Palmska villan) som i gällande detaljplan försetts med q-märkning. Detta innebär att byggnadens exteriör, material, form och färg skall bibehållas samt att byggnaden inte får rivras. Byggnaden är i dagsläget i dåligt skick.

I övrigt finns inga kända kulturhistoriska värden inom planområdet. Området ligger dock i anslutning till korsningen Ärentunavägen och Fullerövägen som är en rest från den plats där två handelsvägar möttes redan på medeltiden i Storvreta by. Utifrån denna plats har byn sedan växt koncentriskt. I centrala Storvreta finns även en del äldre trähusbebyggelse.

Naturmiljö

Det finns inga kända naturvärden inom planområdet.

Rekreation och friluftsliv

Det finns inga rekreationsstråk eller platser för friluftsliv i Storvreta centrum. I närhet till Storvreta finns goda möjligheter för rekreation och friluftsliv.

Miljöbelastning

Detaljplanen möjliggör en utveckling av Storvreta centrum för bostäder med handelsetableringar i bottenvåningarna. Planförslaget kan medföra en viss trafikökning i de centrala delarna med både varutransporter och bilar.

Det finns goda möjligheter att resa kollektivt både med buss och med tåg i närhet till planområdet vilket kan bidra till att minska bilåkandet.

Planområdet ingår i verksamhetsområde för dagvatten, vatten och spillvatten. Dagvatten kan behöva tas omhand och renas lokalt innan det går ut i kommunens ledningsnät, detta ska utredas under planarbetet. Det ska även klargöras om ett genomförande får en påverkan på miljökvalitetsnormerna för recipienten, Fyrisån.

Samhälls- och naturresurser

Planområdet ligger inom yttre zon för vattenskyddsområde. Detta innebär att markarbeten inte få ske djupare än till en meter över högsta grundvattenyta och att markarbeten inte får leda bort grundvatten eller sänka grundvattennivån samt att avloppsledningar för hushållspillvatten och tillhörande brunnar ska vara täta.

Järnvägen utgör riksintresse och på denna sträcka sker transporter av farligt gods. Bebyggelsefritt avstånd från järnvägen är 30 meter.

Goda möjligheter finns att åka kollektivt till Uppsala med både buss och tåg. Bussen tar cirka 30 minuter med avgångar var 20:e minut och i rusningstid var 15:e minut. Tåget tar cirka nio minuter och avgår en gång i timmen och under rusningstrafik en gång i halvtimmen. Andelen kollektivt resande är högt i Storvreta och inriktningen är att försöka öka detta både med tåg och med buss.

I närhet till planområdet finns offentlig service som bibliotek, vårdcentral, folktandvård och förskolor och skola upp till årskurs nio.

Hälsa och säkerhet

Ärentunavägen och Fullerövägen är två korsande huvudvägar i centrala Storvreta. Enligt en studie utförd av Vägverket framkom att det är många bilar som inte håller hastighetsbegränsningarna vilket medför att många känner sig otrygga när de korsar vägen. Det saknas även gång- och cykelbanor längs delar av de två huvudvägarna inom tätorten.

Planområdet är beläget nära järnvägen, vid planläggning ska buller från järnvägen beaktas samt risker i samband med transporter av farligt gods. En bullerutredning har tagits fram och visar på bullernivåer som i delar av planområdet överskrider gällande riktvärden. Placering och utformning av bebyggelsen i förhållande till trafikbuller är en förutsättning för detaljplanens genomförande och kommer att studeras mer i detalj under planarbetet.

Brandförsvaret har ingen stegbil i Storvreta och därför behöver byggnader över fyra våningar utföras med brand och röksäkra trappor.

Tillgänglighet

Tillgänglighetsperspektivet ska belysas i detaljplanen exempelvis genom anordnande av handikapparkeringsplatser i nära anslutning till entréerna till de nya byggnaderna.

Övergångsställen, gång- och cykelvägar samt utformningen av torget ska vara tillgänglighetsanpassat. Det ska vara lätt att orientera sig inom planområdet t.ex. genom rörelsestråk och tydliga entréer.

Trygghet

Det är viktigt att miljön i området upplevs som tryggt och säkert med anordnande av god belysning och en god trafikmiljö för gående och cyklister.

PÅVERKAN

Stadsbild/ landskapsbild

Ett genomförande av detaljplanen innebär att Storvreta kan utvecklas med handel och bostäder i ett centralt läge nära stationen. Ett tillskott av bostäder och en ökad tillgänglighet till de centrala delarna av Storvreta, med handel och nya attraktiva torgytor, förväntas kunna öka känslan av ett attraktivt stadsdelscentra och därmed stärka Storvretas identitet. Den nya föreslagna bebyggelsen föreslås uppföras i varierande höjd i upp till fem våningar, som ska anpassas till platsen och dess förutsättningar.



Perspektivbild på det föreslagna torget och de nya byggnaderna på den norra sidan av Ärentunavägen, Tengbom.

Kulturarv

Plan- och byggnadsnämnden har beslutat att bevilja rivningslov (daterat 2015-08-19, dnr 2015-001183) för befintligt enbostadshus (Palmska villan). Innan byggnaden rivs bör den inventeras och dokumenteras.

Tillkommande bebyggelse bör utformas med hänsyn till den befintliga bebyggelsens uttryck.

Naturmiljö

Ett genomförande av detaljplanen berör inte detta intresse.

Rekreation och friluftsliv

Detaljplanen bedöms inte beröra detta intresse.

Miljöbelastning

De föreslagna bostäderna och handelsetableringarna i centrala Storvreta är lokaliserade nära tågstationen. Det finns goda möjligheter att resa kollektivt både med buss och tåg vilket kan bidra till att minska bilåkandet. Längsta avstånd från befintlig bebyggelse inom tätorten till stationsområdet är cirka 1 km.

Andelen hårdgjorda ytor kan komma att öka något i och med det nya detaljplaneförslaget. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska utredas under detaljplanearbetet.

Samhälls- och naturresurser

Förordnandet om vattenskyddsområde ska beaktas vid ett genomförande av detaljplanen.

Detaljplanen kan medföra en viss trafikökning i och med de nya handelsetableringarna och tillskottet av bostäder. Exploateringen sker i ett centralt läge vilket ger goda möjligheter att åka kollektivt med buss eller tåg. Detta kan bidra till att ökningen av biltrafik blir något lägre än förväntat.

Hälsa och säkerhet

Ärentunavägen är idag en av huvudvägarna och således en av de mer trafikerade vägarna i Storvreta. Vägen bör i detta avsnitt utformas så att den inbjuder till lägre hastigheter med säkra passager för fotgängare och cyklister. Möjligheterna för att förbättra för gång- och cykeltrafik i anslutning till planområdet undersöks i planarbetet.

Under förutsättning att det vid planering av bostäderna tas hänsyn till buller och risker i samband med transporter av farligt gods på järnvägen, bedöms detta inte leda till en betydande påverkan.

Måluppfyllelse

Detaljplanen motverkar inte några nationella, regionala eller lokala mål.

Samlad påverkan

Detaljplanen innebär en exploatering av de centrala delarna av Storvreta med inriktning mot både handel och bostäder. För att stärka känslan av ett stadsdelscenter är intentionen att skapa ett torg för vistelse och aktivitet på platsen. Detta bedöms sammantaget få en positiv inverkan för Storvreta som stadsdel.

De sammanlagda effekterna av ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka platsen och Storvreta i en negativ riktning, då förslaget överensstämmer med översiktsplanen 2010 och aktualitetsförklaringen 2014.

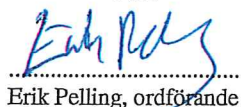
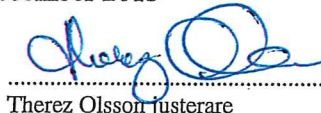
MOTIVERAT STÄLLNINGSTAGANDE

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

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2015-12-11

Plats och tid: Aspen, Stationsgatan 12 klockan 13:00 – 14.55**Ledamöter:** Erik Pelling (S), Ordförande
Therez Olsson (M), 2:e v ordf.
Kia Solid (S)
Helena Olsson (S)
Susanne Engström (MP)
Anna-Lena Arreborn (V)
Sture Blomgren (L)
Cecilia Oksanen (C)
Simon Westberg (KD)**Ersättare:** Kerstin Lundberg (MP) tjänstgörande
Florian Burmeister (V)
Lars Tufvesson (M) tjänstgörande
Rebecca Weissmann (L)**Tjänstemän:** Ulla-Britt Wickström, planeringschef, Torsten Livion, detaljplanechef, Christian Blomberg, bygglovchef, Barbro Rinander, ekonomichef, Anneli Sundin, Sara Lindh, Brita Christiansen, Annika Danielson, Louise Granér, Teresia Erixon, Linus Pettersson, Sofie Andersson Rosell, Eleonore Albenius, planarkitekter, Claes Larsson, arkitekt, Yvonne Näsström, näringslivsdirektör. Tjänstemännen deltar som föredragande i respektive ärende.**Utses att justera:** Therez Olsson (M)**Paragrafer:** 319-334, 336-350**Justeringens plats och tid:** Stadsbyggnadsförvaltningen 16 december 2015**Underskrifter:**
Erik Pelling, ordförande
Therez Olsson, justerare
Sara Östberg, sekreterare**ANSLAG/BEVIS** Protokoll är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.**Organ:** Plan- och byggnadsnämnden**Datum:** 11 december 2015**Datum för****anslags uppsättande:** 17 december 2015**Sista dag för överklagande:** 7 januari 2016**Datum för anslags nedtagande:** 8 januari 2016**Förvaringsplats för protokollet:** Stadsbyggnadsförvaltningen, Stationsgatan 12**Underskrift:**

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2015-12-11

§ 331

**Detaljplan för Storvreta centrum
2012-020245**
Beslut

Plan- och byggnadsnämnden beslutar

att genomföra plansamråd för Storvreta Centrum.

Innan samråd kan genomföras ska byggherren komplettera/justera handlingarna i enlighet med följande punktlista.

- Byggrätten för de befintliga tvåvåningsbyggnaderna (för bostads- och centrumverksamhet) söder om Ärentunavägen höjs till maximalt IV våningar.
- Anpassning till befintlig bebyggelse tydliggörs med planbestämmelser om utformning.
- Byggrätten bör regleras med byggnadsarea (BYA) istället för bruttoarea (BTA).
- Bestämmelsen avseende lägsta respektive högsta antal våningar behöver kompletteras och regleras med hur stor andel av helheten som varje våningsantal kan utnyttja.
- Möjlighet till byggrätt på samfälligheten Storvreta S:2 behöver utredas.
- Byggrätten för bestämmelsen "Maximalt 50 % av fastighetens gårdsyta får bebyggas med uthus och garage, e3" bör sänkas.
- Komplettering med illustration som tydliggör möjligheten till sophämtning, leveranser till butiker och bostäder samt angöring till Fridhemsskolan.
- Utformningsbestämmelser avseende bullerskydd på gården tydliggörs med planbestämmelser.
- Reglering av byggrätten för den befintlig byggnad söder om Ärentunavägen.
- Kontakt bör tas med kulturförvaltningen avseende möjlighet till konstnärlig gestaltning i Storvreta Centrum.

Planområdets storlek justeras till att omfatta endast de mest centrala delarna av Storvreta Centrum, det vill säga omkring det befintliga torget i anslutning till Ärentunavägen.

Ett genomförande av detaljplanen antas inte medföra risk för betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken (MB) 6:11.

Sammanfattning

Detaljplanen har utarbetats av byggherren, Storvreta Centrum AB, som så kallad byggherreplan. Planområdet ligger i Storvreta Centrum cirka 1,5 mil norr om Uppsala. Orten är med sina cirka 6 000 invånare den största tätorten i Uppsala kommun, efter Uppsala stad. Planområdet omfattar cirka 1,2 hektar.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling av Storvreta centrum. Uppsala kommun Fastighets AB (UKFAB), genom dotterbolaget Storvreta Centrum AB, äger flera fastigheter i de centrala delarna av Storvreta och avser att exploatera dessa med ny bebyggelse för handels- och bostadsändamål, nytt torg och parkeringsplatser.

Justerandes sign

E.O.

90

Utdragsbestyrkande

Ewa Sellen

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum: 2015-12-11

§ 331 forts.

Byggnaderna föreslås variera i våningsantal med en högsta höjd på fem våningar. Tillkommande bebyggelse anpassas till sin placering för att möjliggöra en inramad torgyta som ska kunna fungera som en viktig knutpunkt i Storvreta centrum. Förslaget innehåller cirka 40 lägenheter och cirka 2 500 m² bruttoarea för centrumverksamhet.

Detaljplanen stämmer överens med intentionerna i översiktsplanen och den fördjupade översiktsplanen för Storvreta.

Beslutsunderlag

Förvaltningens skrivelse 23 november 2015, reviderad 3 december 2015.
Arbetsutskottet föreslår samråd.

Expedieras till

Storvreta Centrum AB
Akten

Justerandes sign



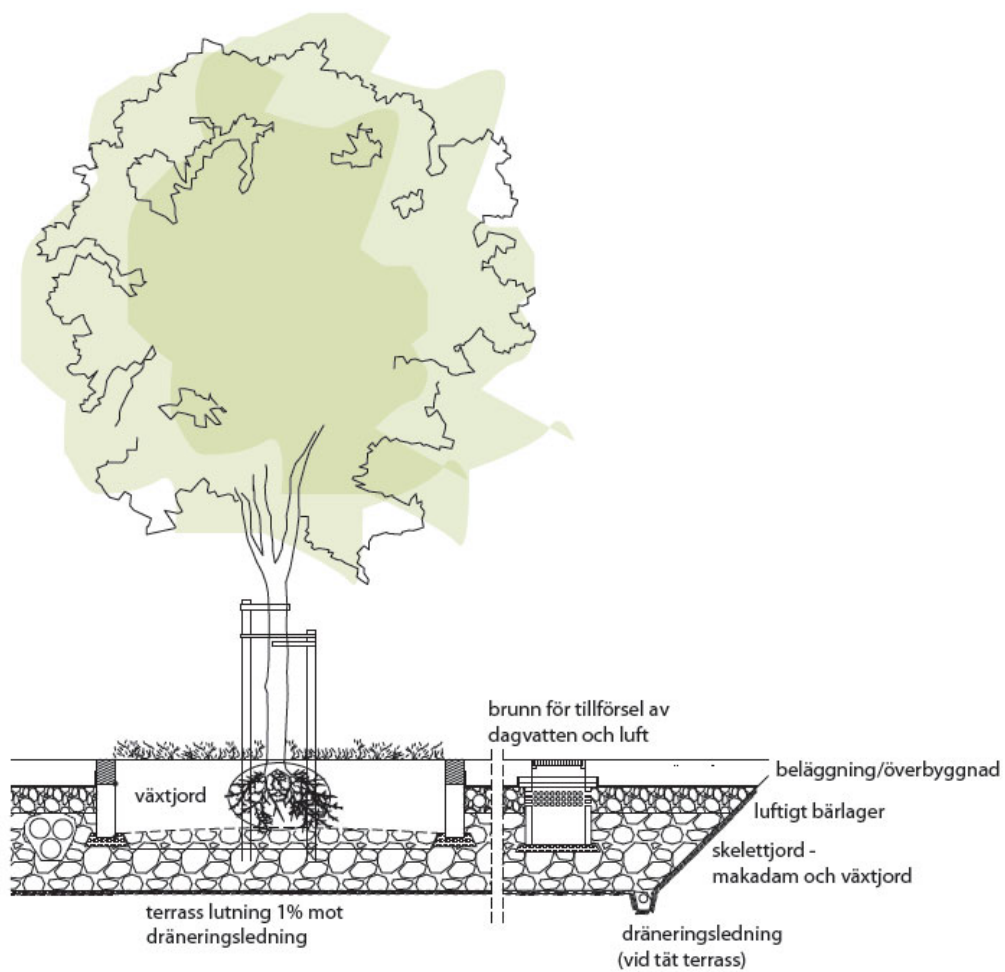
Utdragsbestyrkande



Dagvatten-PM, Storvreta centrum

Tengbom

2015-11-09



Innehållsförteckning

Bakgrund	3
Hållbar dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark	5
Dimensionering	6
Metoder.....	10
3.1 Fördröjning via magasin i mark	10
3.2 Förhöjda växtbäddar	11
3.3 Nedsänkta växtbäddar	12
3.4 Skelettjordar	13
3.5 Bräddning vid stora regn	14
Platsspecifika lösningar	15
Zon 1.....	15
Zon 2.....	15
Zon 3.....	15
Zon 4.....	15
Zon 5.....	15
Rening.....	16

Bilagor:

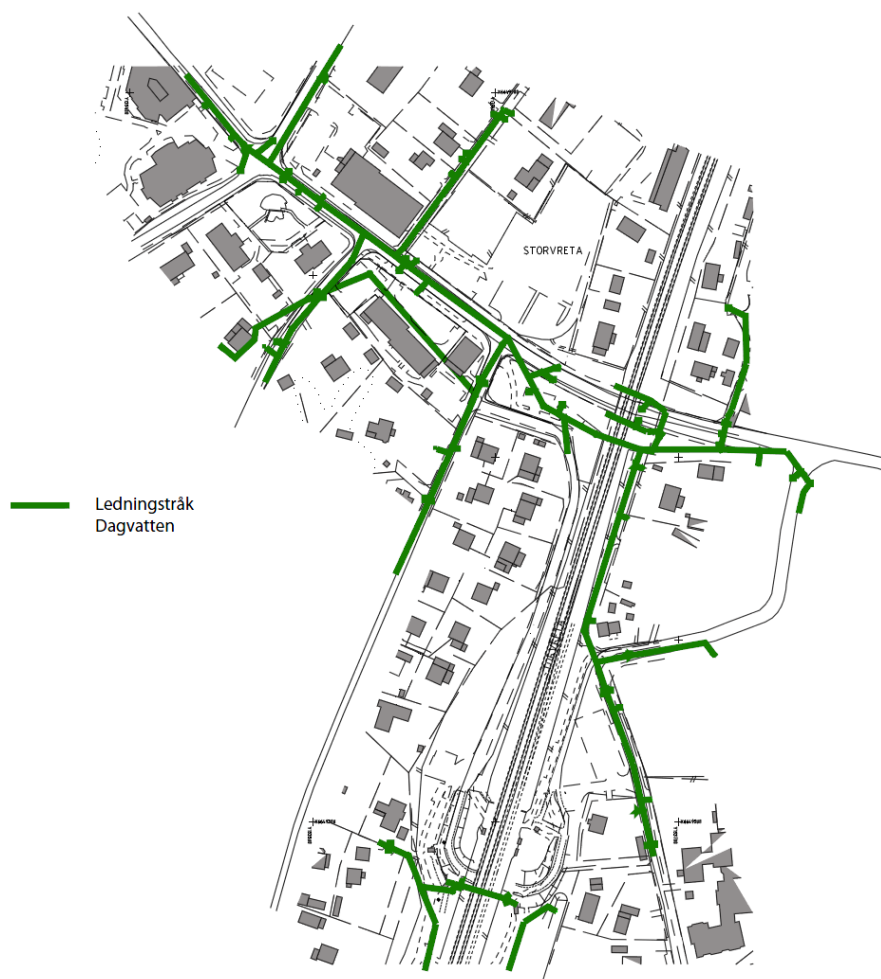
Bilaga 1- flödesberäkningar

Bakgrund

UKFAB önskar förnya detaljplanen över Storrreta centrum för att ge utrymme för verksamheter och bostäder inom området. Med anledning av den nya detaljplanen utreds hur framtida dagvatten ska tas hand om inom området på ett hållbart sätt. Med hållbart dagvatten menar man att regnvatten, smältvatten och tillfälligt framträngande grundvatten ska tas om hand på ett sätt som tillgodoser dagens behov utan att begränsa framtidens möjligheter.

Den planerade exploateringen bidrar till mer hårdgjord yta än i dagsläget och dagvattenflödet förväntas öka. För att inte den ökade flödesbelastningen inom området ska påverka befintligt ledningsnät fördröjs vattnet lokalt istället för att ledas direkt till nätet. På så sätt får man ett mer utjämnat flöde. En ökad flödesbelastning på nätet kan orsaka översvämningar då systemet inte är dimensionerat för det förhöjda flödet som hårdgjorda ytor tillför.

Idag leds dagvatten från hårdgjorda ytor till rännstensbrunnar inom området för att sedan ledas direkt ut på befintligt ledningsnät för att slutligen mynna ut i Fyrisån.



Figur 1 Befintligt dagvattennät

Grundvattennivån har inte utretts i detta PM och marken förutsätts vara fri från föroreningar.

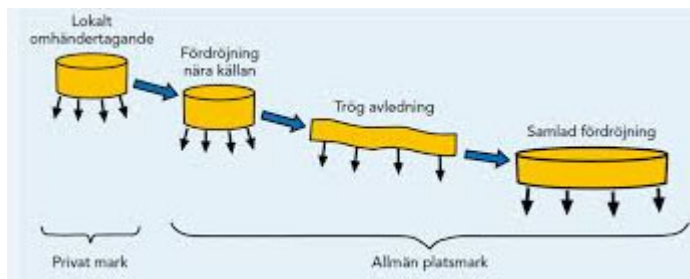
Området som utretts mäter ca 1,7 hektar och innehåller inga större höjdskillnader. Området lutar generellt svagt längs Ärentunavägen i västligt riktning med undantag för viadukten under järnvägen samt Missionsvägen som lutar nedåt i nordlig riktning mot Ärentunavägen. Höjdskillnader mellan ca +29,7 och +33,7 kan utläsas ur grundkartan.

Enligt *Dagvattenprogram för Uppsala kommun* skall följande ambitionsmål eftersträvas:

- Bevara vattenbalansen
Vattenbalansen och den befintliga grundvattennivån ska inte påverkas negativt i samband med utvecklingen av stad och landsbygd inom kommunen
- Skapa en robust dagvattenhantering
Dagvattenhanteringen ska utformas så att skador på allmänna och enskilda intressen undviks
- Ta recipienthänsyn
Hanteringen av dagvatten ska möjliggöra att god status uppnås i Uppsalas recipienter och att grundvattnets status inte försämras
- Berika stadslandskapet
Dagvattenhanteringen ska bidra till ett attraktivt stadslandskap

Hållbar dagvattenhantering på kvartersmark och allmän platsmark

När man tar hand om dagvatten inom kvartersmark benämns det lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD. Det kan innebära fördröjning eller infiltration genom till exempel gröna tak, grönytor, genomsläppliga ytor, växtbäddar eller magasin. När dagvattnet tas om hand på allmän platsmark pratar man om fördröjning nära källan, trög avledning och en samlad fördröjning. Detta sker genom exempelvis genomsläppliga beläggningar, infiltration i olika typer av material, diken, dammar och våtmarksområden. Genom att ta hand om dagvattnet där det faller så kan grundvattennivån i området behållas vilket annars kan vara problematiskt på ett område där stora ytor hårdgörs och vattnet leds bort direkt via ledningsnät. I figur 3 ses områdets uppdelning mellan privat mark och allmän platsmark.



Figur 2 Olika kategorier av dagvattenlösningar. Svenskt Vatten, P105

Dimensionering

Flödena för området har dimensionerats enligt den rationella metoden

$$Q_{d \text{ dim}} = A * \varphi * i(t_r)$$

där

$Q_{d \text{ dim}}$ = dimensionerande flöde (l/s)

A = avrinningsområdets area (ha)

φ = avrinningskoefficient (-)

$i(t_r)$ = dimensionerade nederbördshastighet (l/s, *ha)

t_r = regnets varaktighet

Beräkningarna har utförts för ett 10-årsregn med varaktighet 10 minuter vilket ger en regnintensitet, $i(t_r)$, på 225 l/s (*Svensk Vatten, publikation P104*) därtill adderas en klimatfaktor på 10 % för att ha utrymme för eventuell ökad regnintensitet i och med klimatförändringar.

Området delas in i olika zoner där beräkningar har gjorts för att kunna göra en bedömning av det tillkommande dagvattnet och därmed en lämplig fördröjningsmetod inom varje zon. Se figur 4 för zonindelning och tabell 1 för en sammanställning av flöden. Beräkningar ses i bilaga 1 och är ungefärliga. I figur 4 och 5 visas hårdgjorda ytor före respektive efter exploatering

ZON	Flöde före exploatering (l/s)	Flöde efter exploatering (l/s)
1	50	130
2	10	10
3	70	75
4	15	30
5	10	35
Totalt, (1,7 ha)	155	280

Tabell 1 Flöden före respektive efter exploatering, beräkningarna är ungefärliga

Det totala dagvattenflödet för markerade områden före och efter exploatering uppgår till ca 155 respektive 275 liter/sekund. Detta motsvarar en ökning med ungefär 80 % av dagvattenflödet vid ovan nämnda regn.



Figur 3 Zonindelning, yta i hektar



Figur 4 Hårdgjorda ytor före exploatering



Figur 5 Hårdgjorda ytor efter exploatering

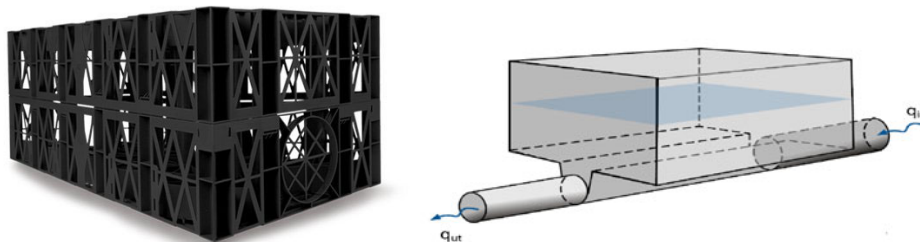
Metoder

För att undvika ett förhöjt flöde till befintligt ledningsnät så följer här ett antal förslag på lösningar där dagvatten tas om hand lokalt och fördröjs hållbart. Fördelaktigt är om dagvattnet tas om hand så nära källan som möjligt och avleds ytligt över exempelvis grönytor så att vattnet renas och infiltreras över de ytor som passeras. Marken består troligen av glacial lera och silt och därför bedöms någon större infiltration och perkolation i marken inte bli aktuell. Ingen geoteknisk undersökning har gjorts i detta skede. Infiltration innebär att dagvattnet får tränga ner i markytan och därifrån via perkolation gå vidare ner till grundvattnet. Det finns inte heller några större ytor som lämpar sig som dagvattendammar, svackdiken eller större gräsytor för infiltrering. Istället föreslås mindre lokala lösningar som exempelvis fördröjning via magasin, växtbäddar och skelettjordar. Viss infiltration sker också i de grönytor som kommer att finnas i området.

3.1 Fördröjning via magasin i mark

Vid fördröjning via magasin i mark är dagvattenkassetter ett bra alternativ. Där det inte finns möjlighet att infiltrera i mark, alternativt vid hög grundvattennivå görs täta dagvattenkassetter som vattnet fördröjs i. För att strypa utflödet väljs en mindre dimension på utlopp än inlopp.

Dagvattenkassetternas hålrumsvolym är 95 % vilket gör det till ett mycket yteffektivt metod att fördröja vatten jämfört med ett traditionellt makadamfyllt magasin där hålrumsvolymen är ca 30 %. Kassetterna kan användas både under gångstråk, parkeringsytor och körytor och är flexibla, lätta att hantera, billiga att frakta och enkla att underhålla.



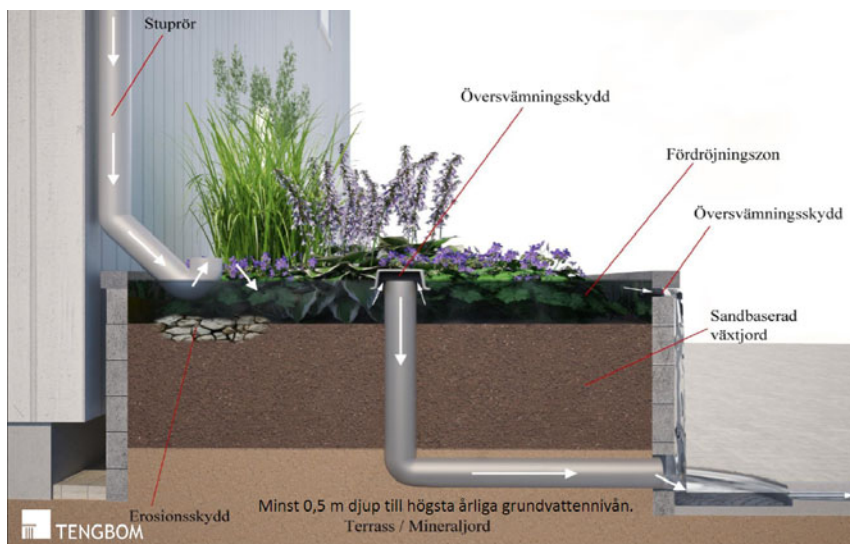
Figur 6 Dagvattenkassett (www.wavin.se) samt illustration Svenskt Vatten, P104

3.2 Förhöjda växtbäddar

En förhöjd växtbädd bidrar till både en estetiskt tilltalande miljö och en hållbar lösning för hantering av dagvatten. I växtbädden sker både rening och fördröjning av dagvatten och lösningen lämpar sig bra i urbana miljöer. Växtbädden kan vara tät eller genomsläpplig beroende på grundvattennivå, markförutsättningar och föroreningar. Illustration och teknisk lösning enligt figur 7 och 8 nedan



Figur 7 Förhöjd växtbädd, Tengbom



Figur 8 Förhöjd växtbädd. Tengbom

3.3 Nedsänkta växtbäddar

Fördröjning via nedsänkta växtbäddar lämpar sig även de bra i gatumiljöer. Växtbädden har ett inlopp, förslagsvis genom en öppning i kantstenen eller en dagvattenbrunn, och ett utlopp för bräddning. Eftersom växtbäddarna är nedsänkta skapas en magasinsvolym där överskottsvatten dräneras ut och även dessa, likt förhöjda växtbäddar, kan göras både täta och genomsläppliga. Växter som både tål stående vatten och torra väljs.



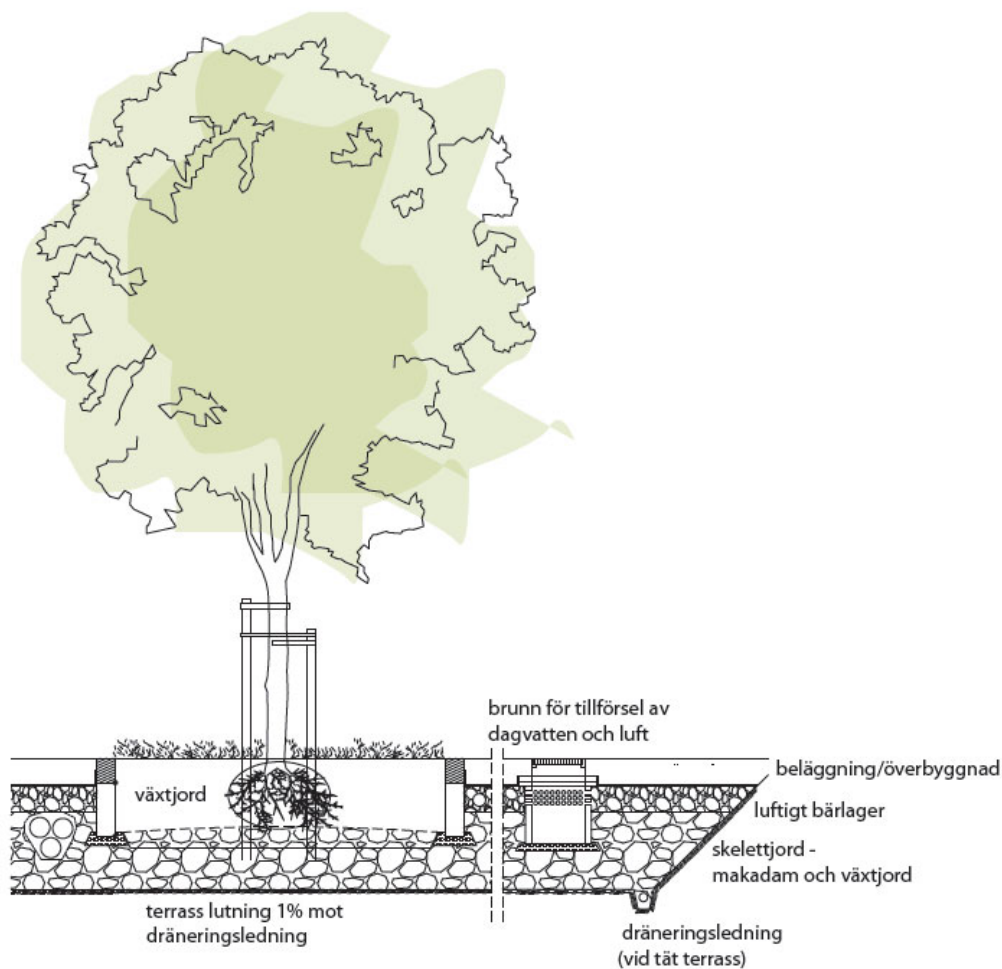
Figur 9 Nedsänkt växtbädd, Norra Djurgårdsstaden. Foto: Tengbom



Figur 10 Nedsänkt växtbädd, Norra Djurgårdsstaden. Foto: Tengbom

3.4 Skelettjordar

För att träd som står i hårdgjorda ytor ska få tillräckligt med vatten, luft och näring görs en så kallad skelettjord. En skelettjord är uppbyggd av växtjord och makadam där växtjorden utgör ca 1/3 av volymen. Skelettjorden ska både bära upp trafikytan och fungera som ett utrymme för rötterna att växa under den hårdgjorda ytan. Vid varje trädplantering tillförs en luftbrunn för tillförsel av luft och dagvatten till trädet. Skelettjordar fördröjer, renar och förbrukar också en del av dagvattnet då träd binder och förbrukar stora mängder vatten.



Figur 11 Sektion skelettjord. Tengbom

3.5 Bräddning vid stora regn

Vid stora regn, större än 10-års regn, behöver vattnet kunna brädda någonstans om ledningarna i dagvattennätet går fulla. Här pratar man om 50- och 100-års regn. För att undvika översvämningar och skador på byggnader krävs det att byggnadernas golvhöjder sätts med eftertanke. Att ha i åtanke är att extrema regn även ger avrinning från grönytor och naturmark och inte bara hårdgjorda ytor. Zon 2, som idag är en försänkt yta, föreslås återskapas med liknande utformning och funktion med hänsyn till ny dragning av cykelbana, i denna yta tillåts stående vatten vid stora regn. Också Ärentunavägen bedöms vara lämplig för ytavrinning vid stora regn, vägar och parker kan med fördel tillåtas att översvämmas för att undvika skador på omkringliggande byggnader.



Figur 12 Lämplig yta för tillfälligt stående dagvatten. Foto: Tengbom

Platsspecifika lösningar

Zon 1

I zon 1 föreslås dagvattnet som landar på taket fördröjas på takterrasserna. Torgets plattyta fördröjer och infiltrerar en del dagvattnet och torgytan höjsätts så att dagvatten rinner ut på gatan och sedan in i växtbäddar i gatan. Eventuella underjordiska kassetter används för den hårdgjorda ytan.

Zon 2

I zon två finns goda möjligheter till infiltration i grönyta. Här tillåts dagvattnet från cykelbanan att passera en grönyta för att sedan infiltrera. Denna yta föreslås fungera som en plats där dagvatten kan brädda och där stående vatten kan tillåtas vid större regn.

Zon 3

Zon 3 hanteras likt zon 1. Dagvattnet som landar på taket fördröjs på takterrassen. Torgets plattyta fördröjer och infiltrerar en del av dagvattnet och torgytan höjsätts så att dagvatten rinner ut på gatan och sedan in i växtbäddar i gatan.

Zon 4

Dagvattnet från parkeringarna passerar en översilningsyta av exempelvis gräs för rening. Parkeringen kompletteras eventuellt med dagvattenkassetter alternativt dagvattenbrunnar.

Zon 5

Zon 5 hanteras likt zon 4 där vattnet passerar en översilningsyta. Vatten tillåts infiltrera i omkringliggande grönytor. Parkeringen kompletteras eventuellt med dagvattenkassetter alternativt dagvattenbrunnar.

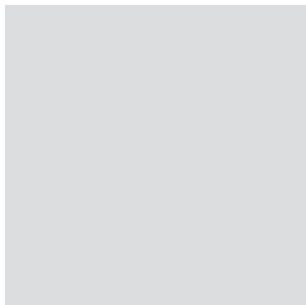
Rening

Innan dagvattnet släpps ut i recipienten, Fyrisån, behöver det renas från tungmetaller, partiklar och andra föroreningar. Processer som renar är sedimentering, filtrering, infiltration samt kemiska- och biologiska processer. Att fördröja dagvatten är en bra och vanlig metod för att material ska sedimentera. Vattnets hastighet tas ner och partiklar har möjlighet att sjunka. Biologiska processer, via gräs och annan vegetation, har stor betydelse för reningen då växternas rotsystem binder till sig partiklar och föroreningar och hindrar dessa från att följa med nedströms. Översilningsytor bör finnas i nära anslutning.

Finns inte den möjligheten att låta dagvattnet passera en grönyta eller renas på annat vis så kan filter placeras i dagvattenbrunnar. Dessa filter kan också placeras direkt efter ett utjämningsmagasin, som inte renar vatten i sig. Brunnsfilter renar vattnet från partiklar, metaller och organiska material eller andra oönskade material beroende på det filtermaterial som väljs.



Arkitekter Ingenjörer



Storvreta

Trafikbullerutredning

Rapporten redovisar trafikbullernivåerna på fastigheten i Storvreta.

Uppdragsnamn
Storvreta
Uppsala kommun

TENGBOM
Karin Ekbohm
Dragarbrunnsgatan 42
Box 936, 751 09 Uppsala

Uppdragsgivare
TENGBOM
Karin Ekbohm

Vår handläggare
Montse Sayol

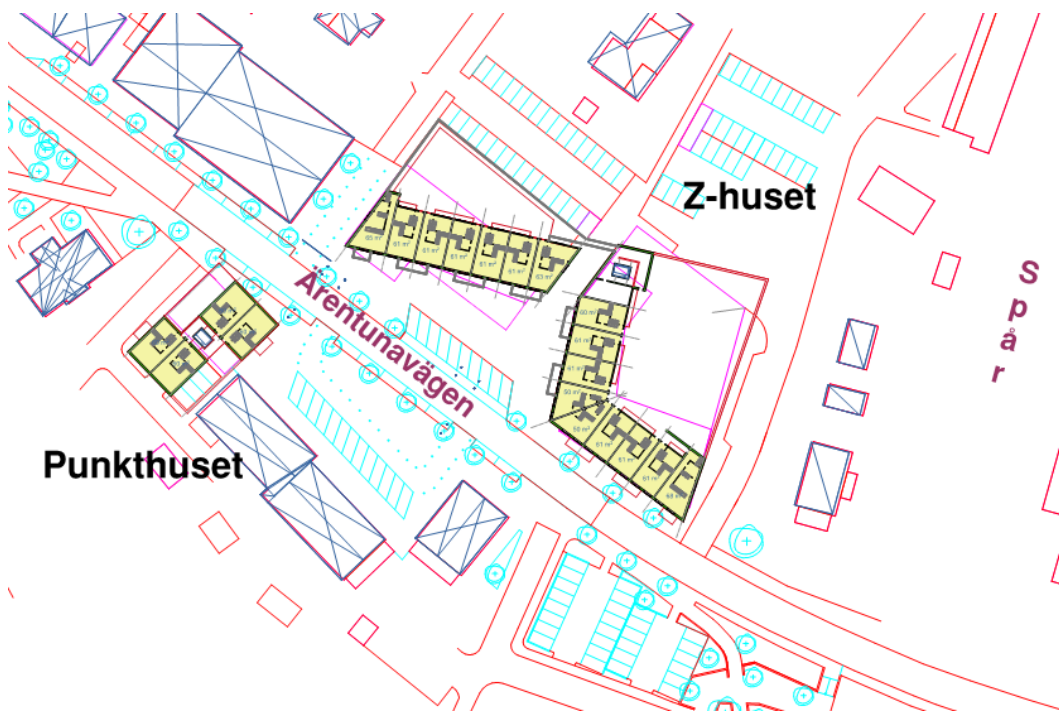
Datum
2013-12-13

Bakgrund

Tengbom Arkitekter projekterar 2 fastigheter i Storvreta. Vårt uppdrag är att ta fram en trafikbulerutredning för båda fastigheter.

Underlag

Perspektiv Situationsplan och planritningar av fastigheterna.



Figuren visar området med de planerade husen.

Riktvärden trafikbuller

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, hänvisas när det gäller ljudmiljön till Ljudklass C enligt svensk standard för ljudklassning av bostäder SS 25267. Här anges för trafikbuller följande riktvärden för trafikbuller inomhus och utomhus.

Högsta tillåtna ljudnivåer inomhus från trafikbuller

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.

Högsta tillåtna ljudnivåer utanför fönster och på uteplats

Utrymme	Högsta trafikbullernivå	
	Ekvivalentnivå	Maximalnivå
Utanför minst hälften av utrymmena för sömn, vila och daglig samvaro	55 dBA	
Utanför övriga fönster	55 ¹ dBA	
På uteplats ²	55 dBA	70 dBA

¹ I undantagsfall kan avsteg från kravet accepteras, exempelvis då bostäder i städers centrala lägen eller andra lägen med god kollektivtrafik av tekniska eller ekonomiska orsaker inte kan utformas så att kravet uppfylls. Då avsteg från kravet accepteras bör krav enligt första eller tredje raden skärpas med 10 dB.

²⁾ Med uteplats avses en iordningställd begränsad yta i anslutning till bostaden. Uteplats kan vara balkong, terrass eller yta i marknivå i bostadens närhet. En uteplats kan vara enskild eller gemensam för flera lägenheter.

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 tyst sida."

Inomhus

"... möjliga kompensationsåtgärder är att vid höga ljudnivåer bygga med ljudklass B enligt Svensk Standard inomhus, om den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA"

Huvudregeln i "Buller i planeringen" överensstämmer med riksdagsbeslut 1996/97:53 och ljudkrav i BBR.

Bedömningsgrunder

Bedömningen av möjligheterna till bostadsbebyggelse sker i denna rapport utgående från:

- Möjligheten att uppfylla målet högst 55 dBA runt om hela fasaden.
- Alternativ möjligheten att uppfylla målet högst 50 dBA utanför minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet.
- Möjligheten att erhålla en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå.

Förutsättningar för trafikbuller

Fastigheten utsätts främst för buller från järnvägen som ligger nära tomten, samt från vägtrafik på Årentunagatan och i viss mån Fullerövägen och Kilsgärdesvägen. Värdena för tågtrafik kommer från trafikverkets prognos för år 2030, och vägtrafik från trafikverket och Uppsala kommun.

Tågtrafik

Följande trafikdata har använts vid beräkningarna.

	Antal tåg/dygn	Tåglängd	Hastighet
Gods	13 st	600 m	100 Km/h
Regina (X52/53)norrut	64 st	75 m	96 Km/h
X2000	20 st	200 m	180 Km/h
IC-tåg	50 st	200 m	160 Km/h

Tågen som stannar i Storzvreta har antagits accelerera med 1.2 m/s²

Vägtrafik

Väg	Trafikflöde	Andel tung trafik	Skyltad hastighet
Fullerövägen (väg 696)	3000f/d	10 %	50 km/h
Kilgärdesvägen	1700 f/d	10 %	50 km/h
Ärentunavägen (väg 699) väst	1500 f/d	10 %	70 km/h
Ärentunavägen (väg 699) öst	1500 f/d	5 %	30 km/h

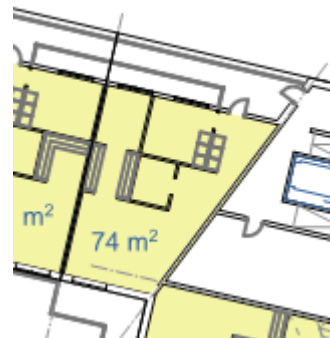
Beräknade nivåer av trafikbuller

Beräkningar av trafikbullernivåer har utförts i enlighet med Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller, rapport 4653, och Nordisk beräkningsmodell för spårburen trafik, rapport 4935. Beräkningarna avser frifältsvärden och redovisas i form av färgade fält på bilagor 1 – 2.

Kommentarer

Z-huset

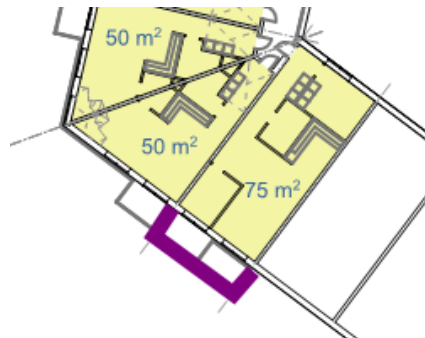
Västra "benet" har mestadels nivåer under 55 dBA. Endast lägenheterna på 71/74 m² närmast får nivåer högre än 55 dBA på norra fasaden. Av dessa, de som har bara 2 rum får minst hälften av boningsrum mot en ljuddämpad sida söderut. Trean däremot har 2 av sina rum mot norr och behöver glasa in loftgången för att skydda minst ett av rummen.



"Midjan" har nivåer som är högre än 55 dBA mot tågsidan. Med åtgärder som t.ex. inglasning av loftgångar kan vi komma under 55 dBA på alla fasader.

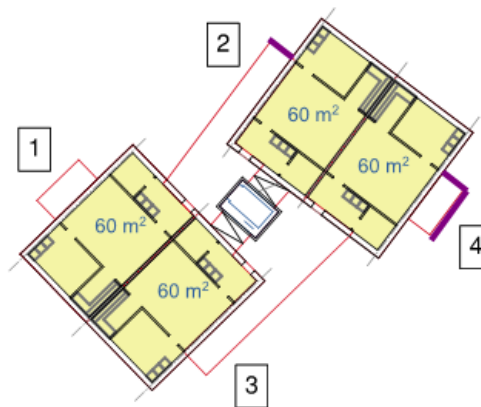
Östra "benet" får nivåer högre än 55 dBA på fasaden mot Ärentunavägen, mot öst och mot norr. Med inglasade loftgångar kan det uppnås en ljuddämpad sida med 50 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå för lägenheter med fönster mot loftgången.

Lägenheten i hörnet mot midjan kan åtgärdas med en inglasad balkong. Lägenheterna längst ut mot spåren på våning 1 till 3 får höga nivåer runtom. Tvåan längst ner skulle kunna klara en tyst sida på minst hälften av boningsrummen med en inglasad balkong. Treorna behöver skydda minst två rum, det kan uppnås med en inglasad balkong dubbelt så långt som den som är ritad.

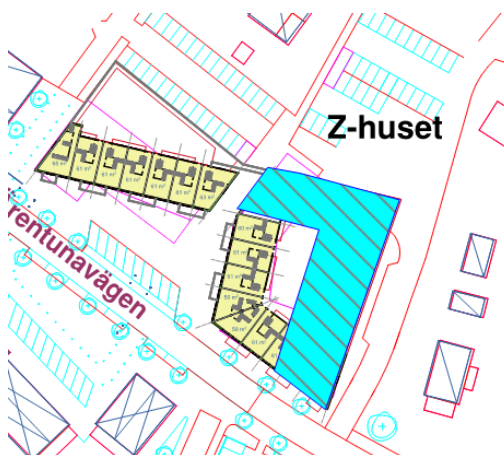


Punkthuset

På punkthusen är det fasaden närmast Ärentunavägen och mot tågen som får nivåer över 55 dBA. Lägenhet 1 och 3 behöver inga åtgärder. Lägenhet 4 ska inglasas för att skapa en ljuddämpad sida åt minst ett av rummen. På lägenhet 2 riktlinjer kan uppfyllas med fönstren endast på långsidan. Sätts det fönstret mot Ärentunavägen, behövs det inglasning enligt bilden.



Det finns möjligheten att erhålla en uteplats med högst 55 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå på gården. Uteplatserna ska avskärmas mot buller, maximalnivåer i området ligger över 70 dBA.



Z- huset är utsatt för buller främst från tåget. För att förbättra ljudmiljön kan husets geometri förändras så att det skapas en bullerdämpad sida för de flesta lägenheter som på bilden

Bilagor

- Bilaga 1. Ekvivalent ljudnivå, marknivå
- Bilaga 2. Maximal ljudnivå, marknivå
- Bilaga 3. Ekvivalent ljudnivå, våning 4
- Bilaga 4. Maximal ljudnivå, våning 4
- Bilaga 5. Ekvivalent ljudnivå, våning 6
- Bilaga 6. Maximal ljudnivå, våning 6
- Bilaga 7. Ekvivalent ljudnivå, fasad mot tågtrafik
- Bilaga 8. Maximal ljudnivå, fasad mot tågtrafik
- Bilaga 9. Ekvivalent ljudnivå, fasad mot Ärentunavägen
- Bilaga 10. Maximal ljudnivå, fasad mot Ärentunavägen
- Bilaga 11. Ekvivalent ljudnivå, fasad mot norr
- Bilaga 12. Maximal ljudnivå, fasad mot norr

Bjerking AB

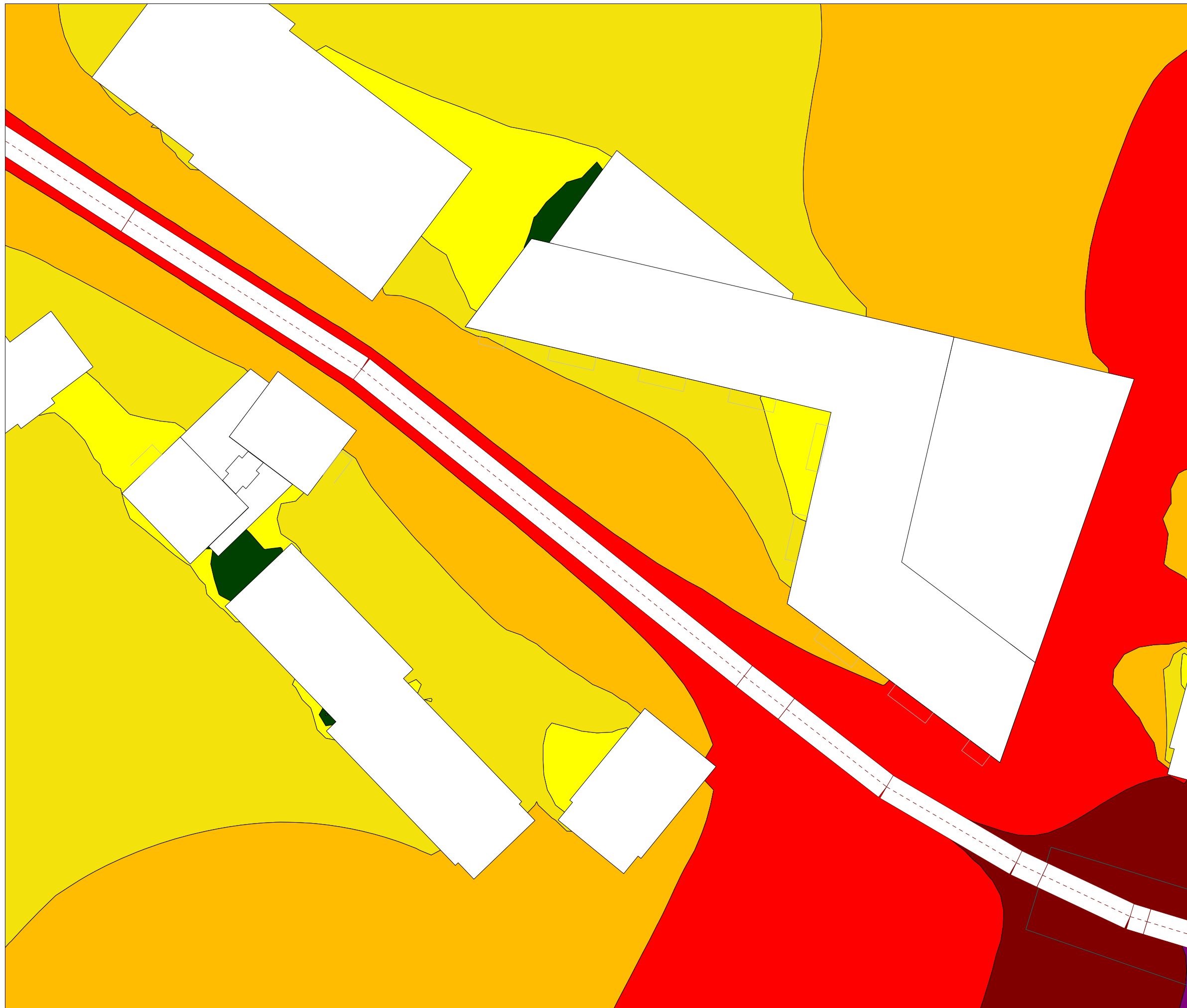


Montse Sayol
Telefon 010 211 81 76
montse.sayol@bjerking.se

Granskad av



Leif Dahlback



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
2 m Markplan

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

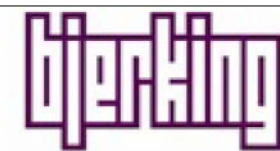
Ekvivalent ljudnivå

- > 25.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

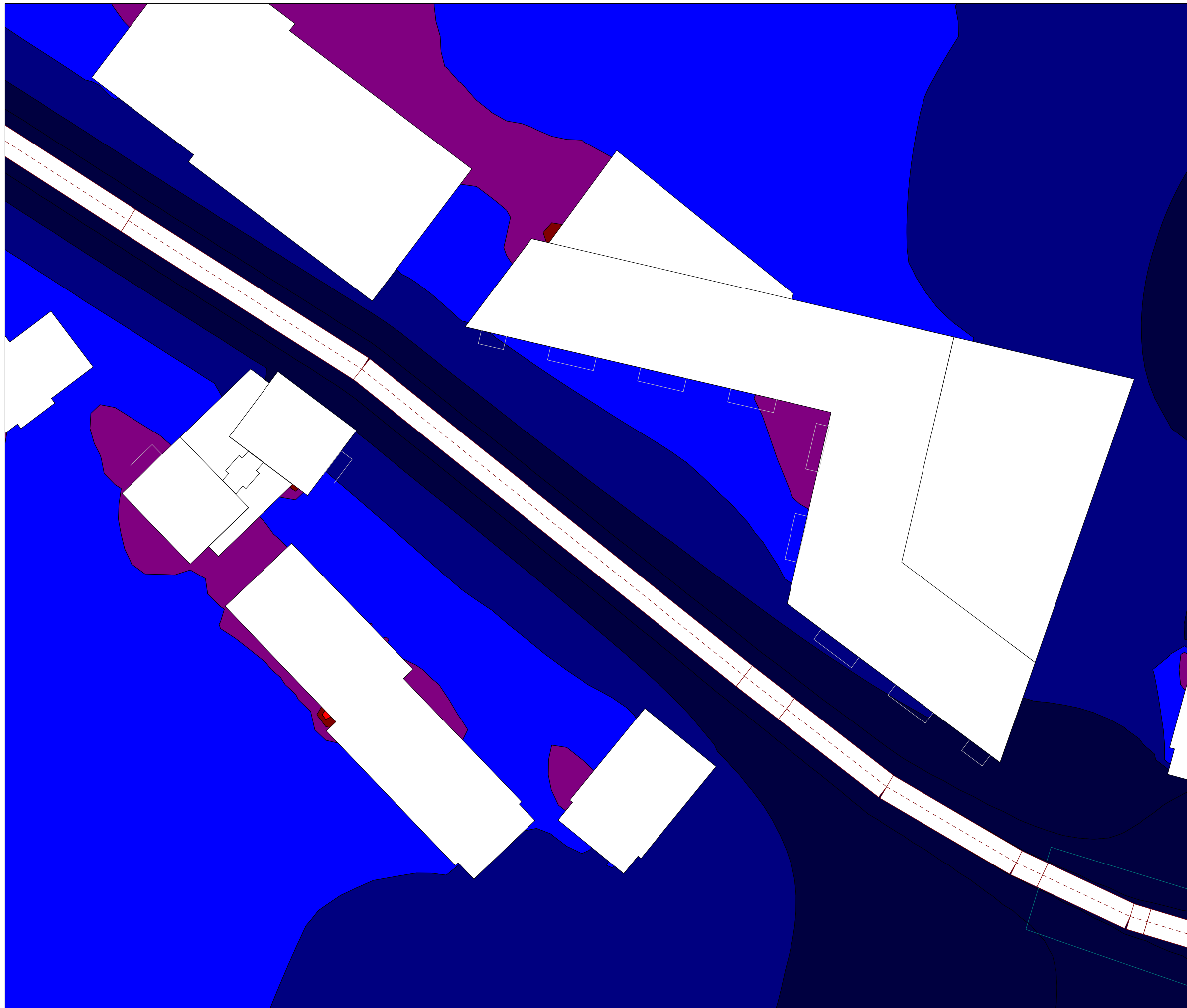
2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-1



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
2 m Marknivå

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

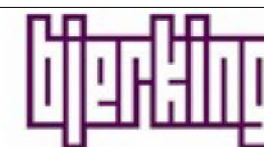
Maximal ljudnivå

- > 25.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Granskad av

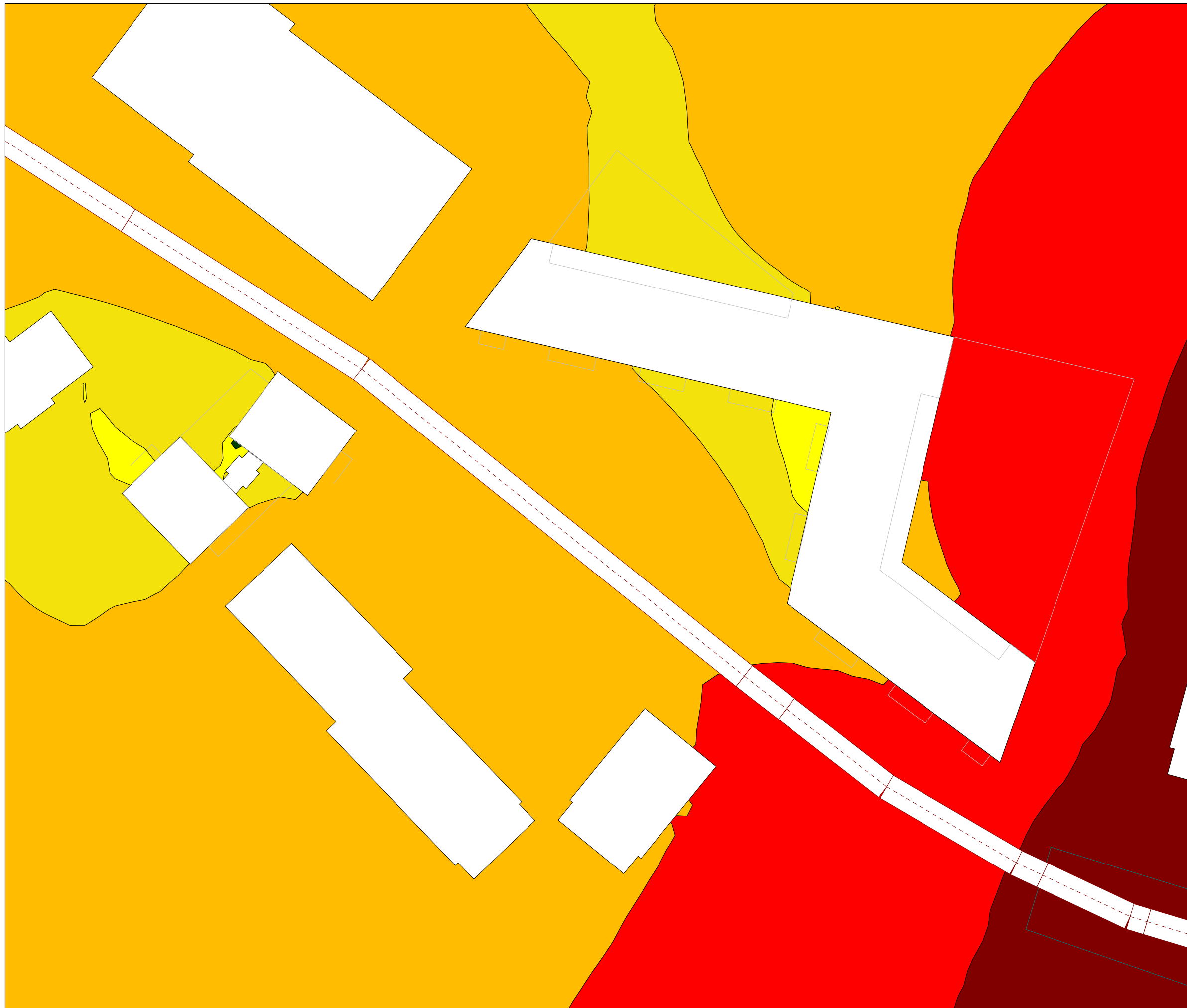
Leif Dahlback

Datum

2013-12-13

Nummer

13U24244-2



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
11 m Våning 4

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

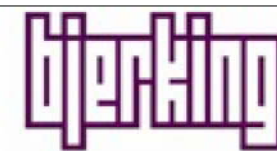
Ekvivalent ljudnivå

- > 25.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Granskad av

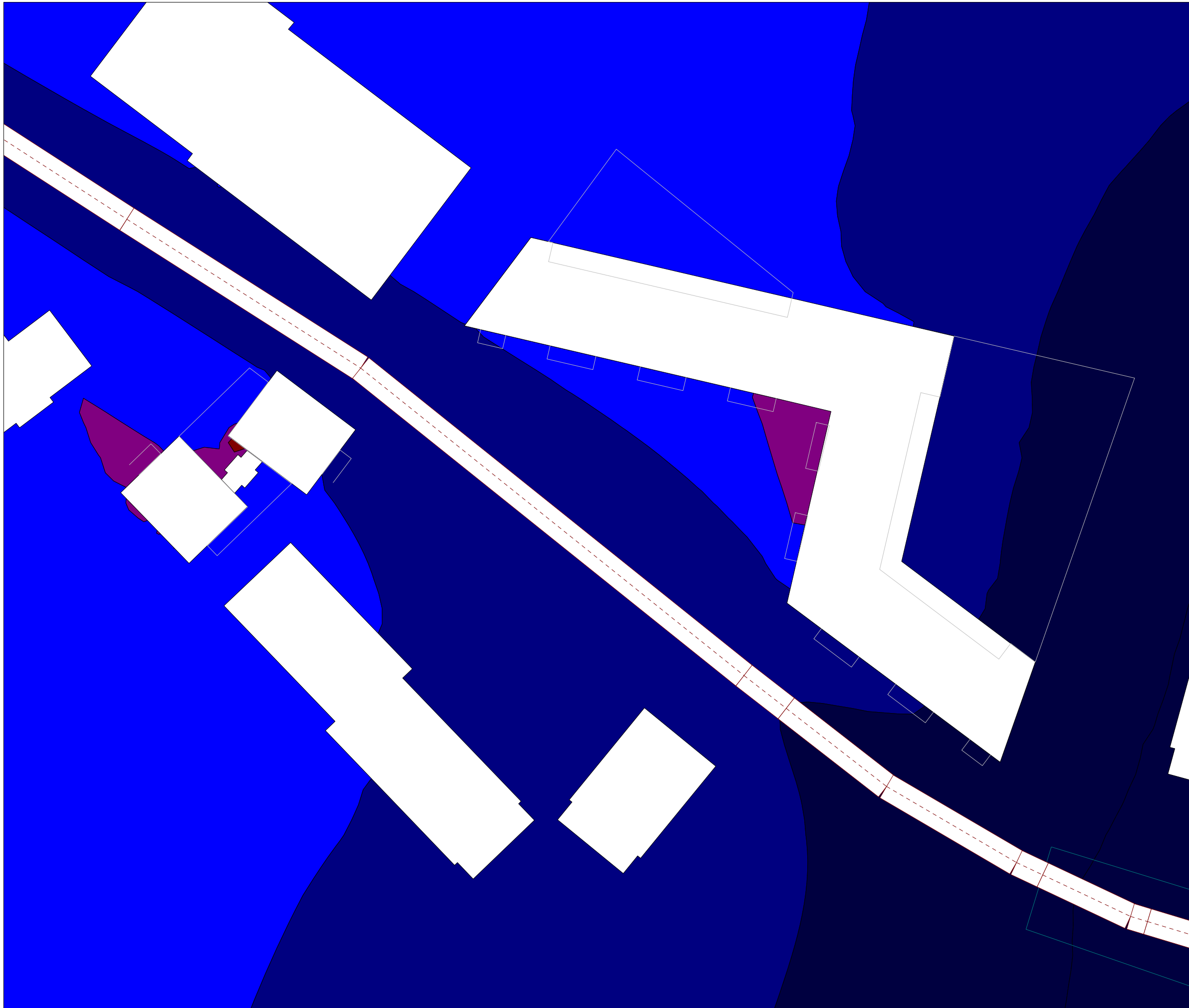
Leif Dahlback

Datum

2013-12-13

Nummer

13U24244-3



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
11 m Våning 4

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

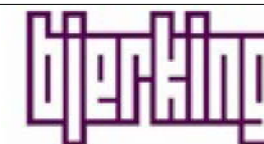
Maximal ljudnivå

> 25.0 dB(A)
> 35.0 dB(A)
> 40.0 dB(A)
> 45.0 dB(A)
> 50.0 dB(A)
> 55.0 dB(A)
> 60.0 dB(A)
> 65.0 dB(A)
> 70.0 dB(A)
> 75.0 dB(A)
> 80.0 dB(A)
> 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Granskad av

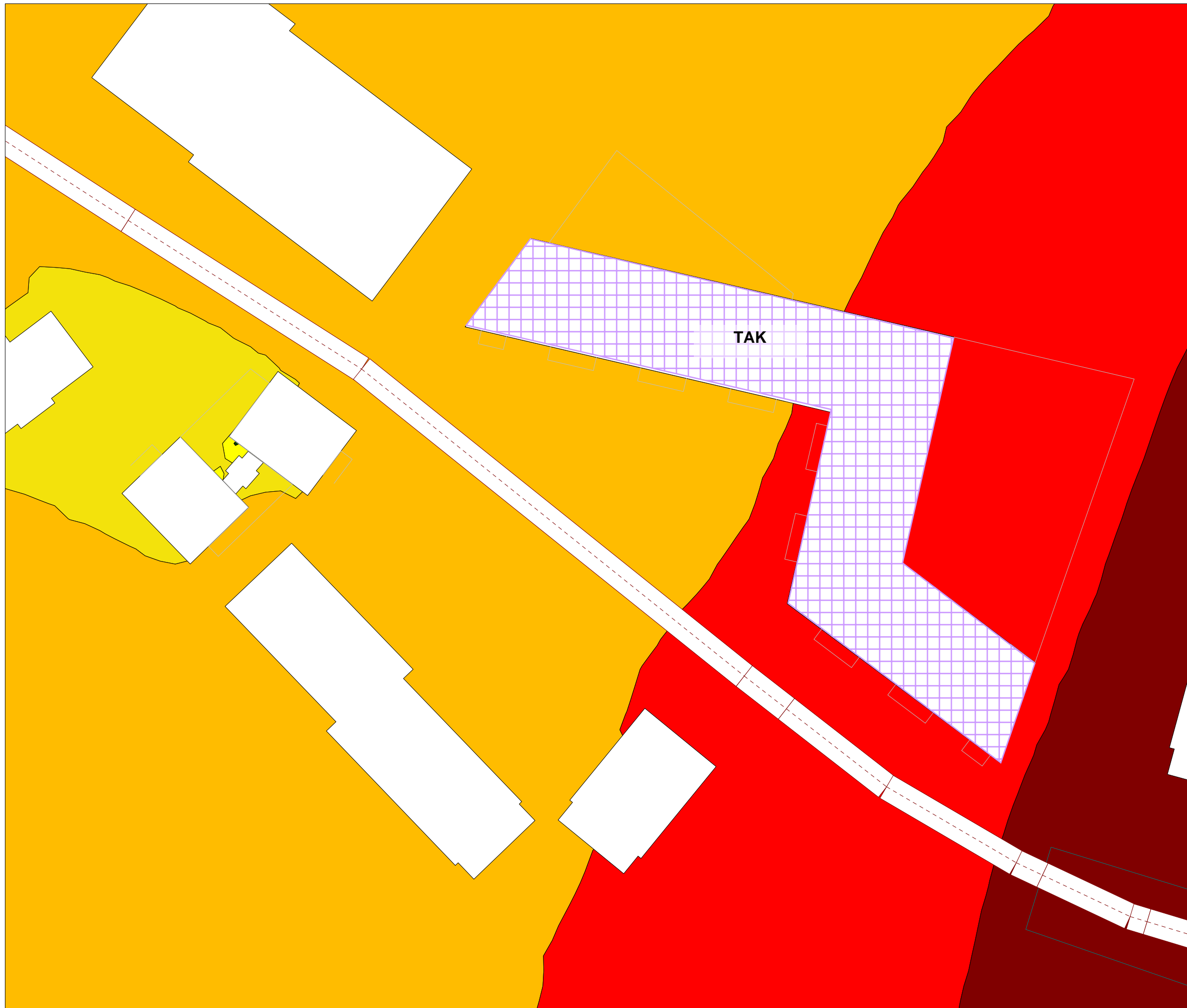
Leif Dahlback

Datum

2013-12-13

Nummer

13U24244-4



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
17 m Våning 6

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

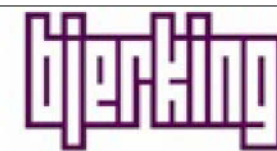
Ekvivalent ljudnivå

- > 25.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Granskad av

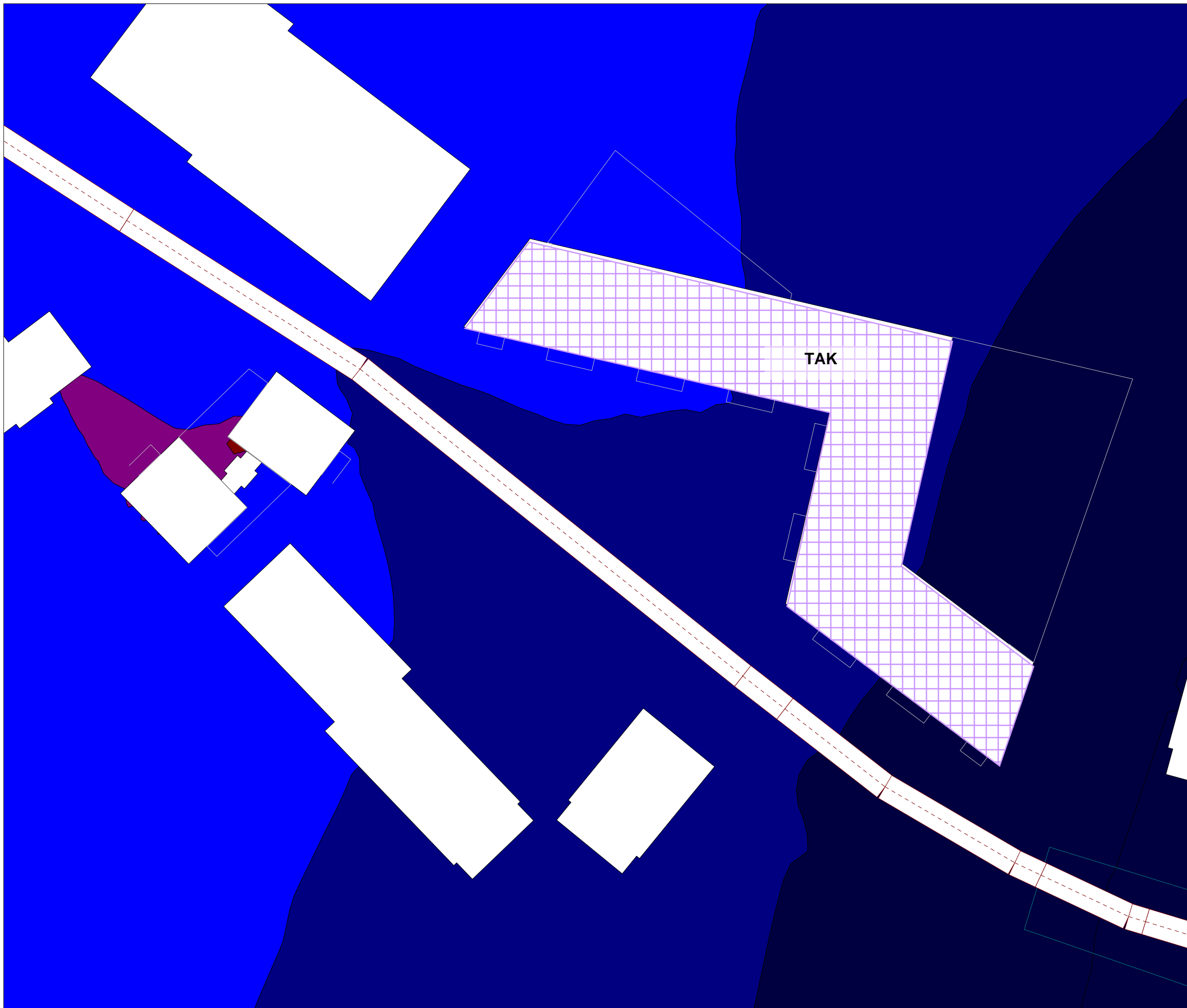
Leif Dahlback

Datum

2013-12-13

Nummer

13U24244-5



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Beräkningshöjd
17 m Våning 6

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

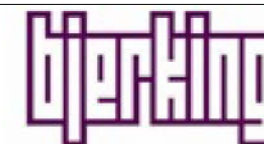
Maximal ljudnivå

- > 25.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

BULLERKARTA

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Granskad av

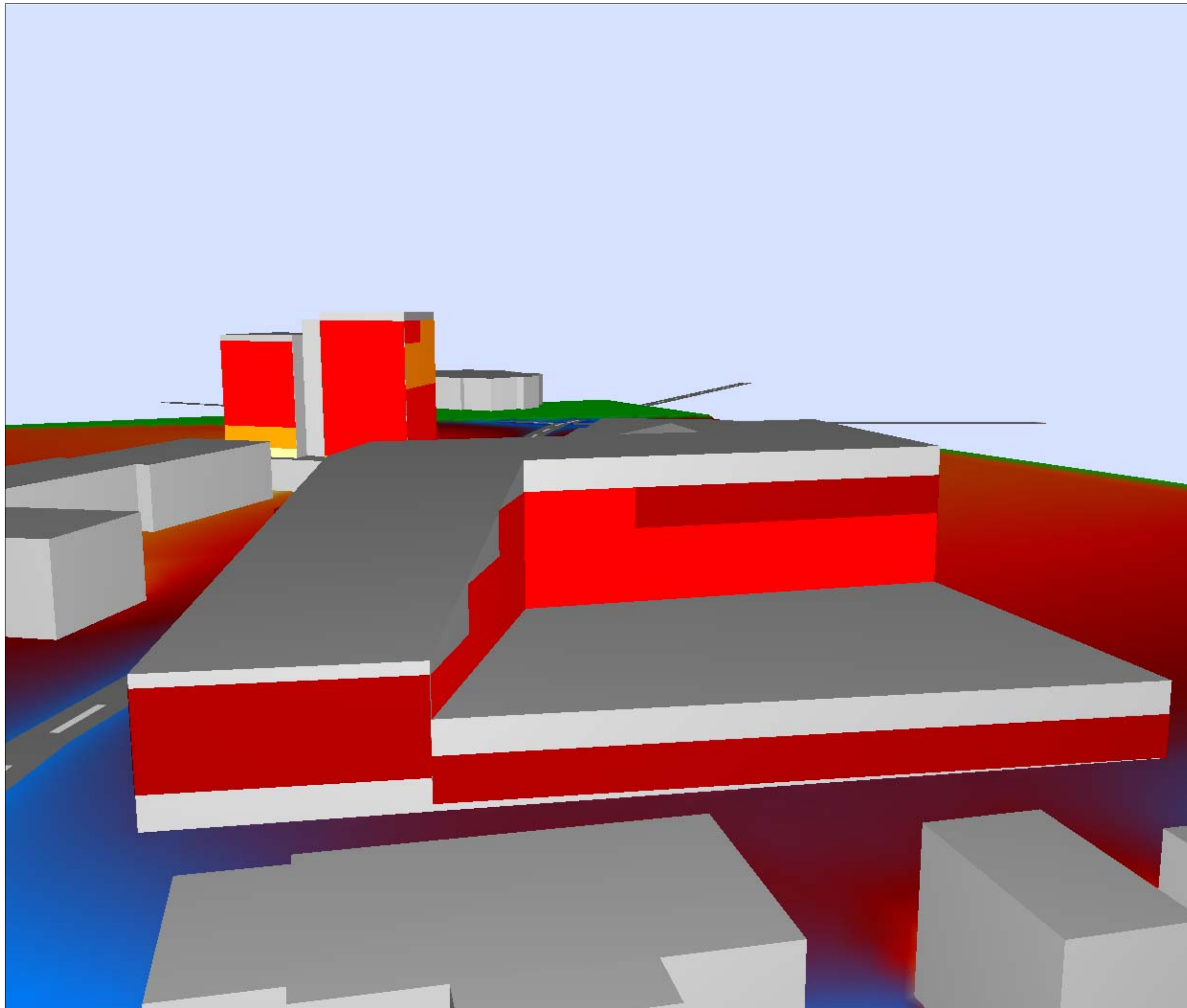
Leif Dahlback

Datum

2013-12-13

Nummer

13U24244-6



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

Ekvivalent ljudnivå

- > -99.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

Fasad mot tåg

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

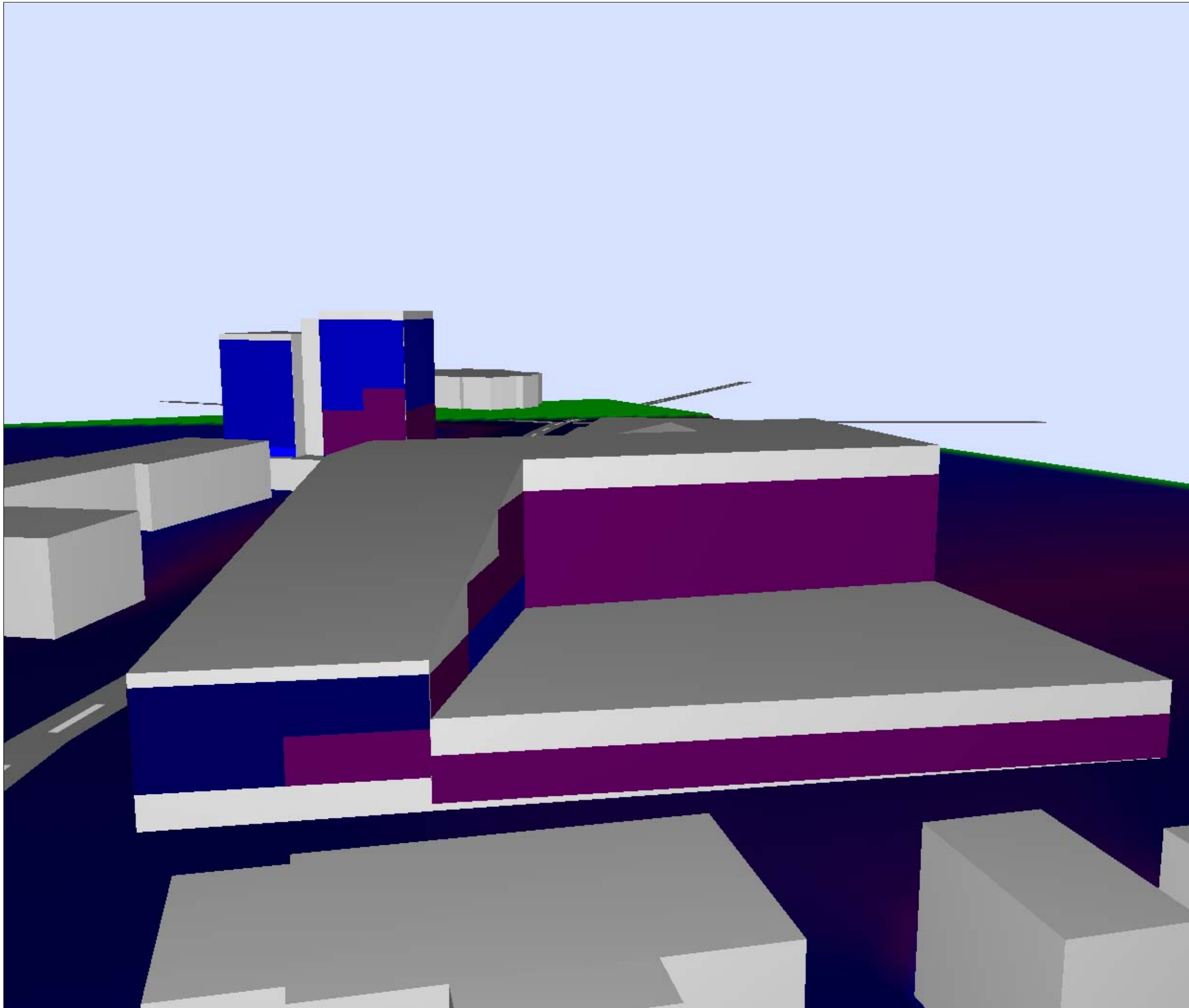
2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-7



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

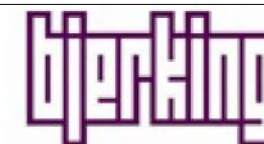
Maximal ljudnivå

Light Green	> -99.0 dB(A)
Green	> 35.0 dB(A)
Dark Green	> 40.0 dB(A)
Yellow	> 45.0 dB(A)
Orange	> 50.0 dB(A)
Red	> 55.0 dB(A)
Dark Red	> 60.0 dB(A)
Blue	> 65.0 dB(A)
Dark Blue	> 70.0 dB(A)
Dark Blue	> 75.0 dB(A)
Purple	> 80.0 dB(A)
Black	> 85.0 dB(A)

Fasad mot tåg

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

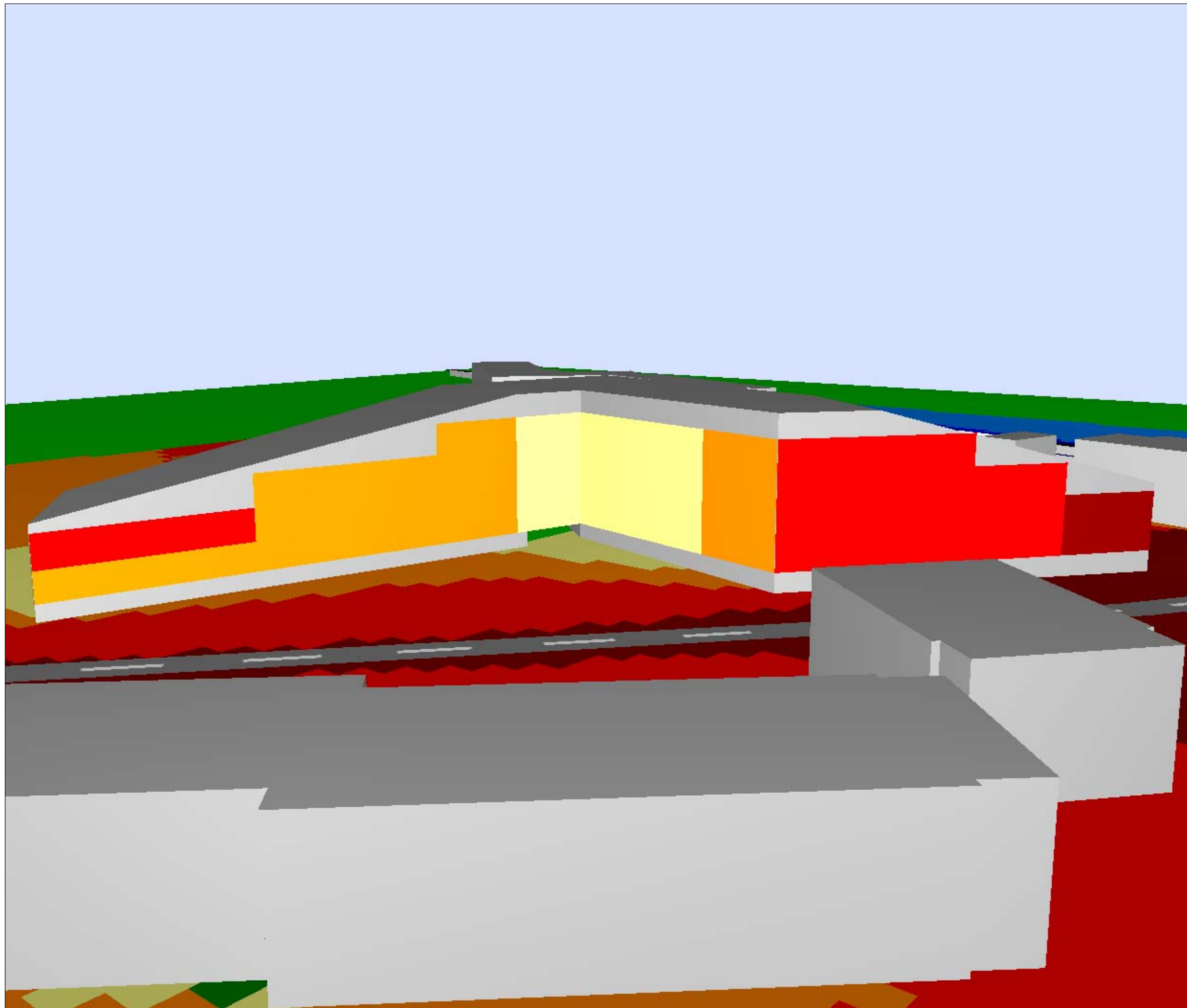
2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-8



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

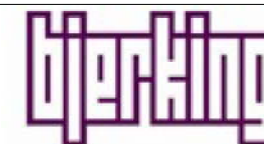
Maximal ljudnivå

Light Green	> -99.0 dB(A)
Green	> 35.0 dB(A)
Dark Green	> 40.0 dB(A)
Yellow	> 45.0 dB(A)
Orange	> 50.0 dB(A)
Red	> 55.0 dB(A)
Dark Red	> 60.0 dB(A)
Blue	> 65.0 dB(A)
Dark Blue	> 70.0 dB(A)
Very Dark Blue	> 75.0 dB(A)
Black	> 80.0 dB(A)
Dark Purple	> 85.0 dB(A)

Fasad mot Ärentunavägen

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-9













FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för
vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för
spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

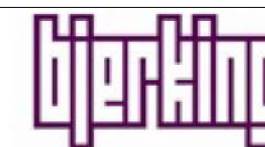
Maximal ljudnivå

	> -99.0 dB(A)
	> 35.0 dB(A)
	> 40.0 dB(A)
	> 45.0 dB(A)
	> 50.0 dB(A)
	> 55.0 dB(A)
	> 60.0 dB(A)
	> 65.0 dB(A)
	> 70.0 dB(A)
	> 75.0 dB(A)
	> 80.0 dB(A)
	> 85.0 dB(A)

Fasad mot Ärentunavägen

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

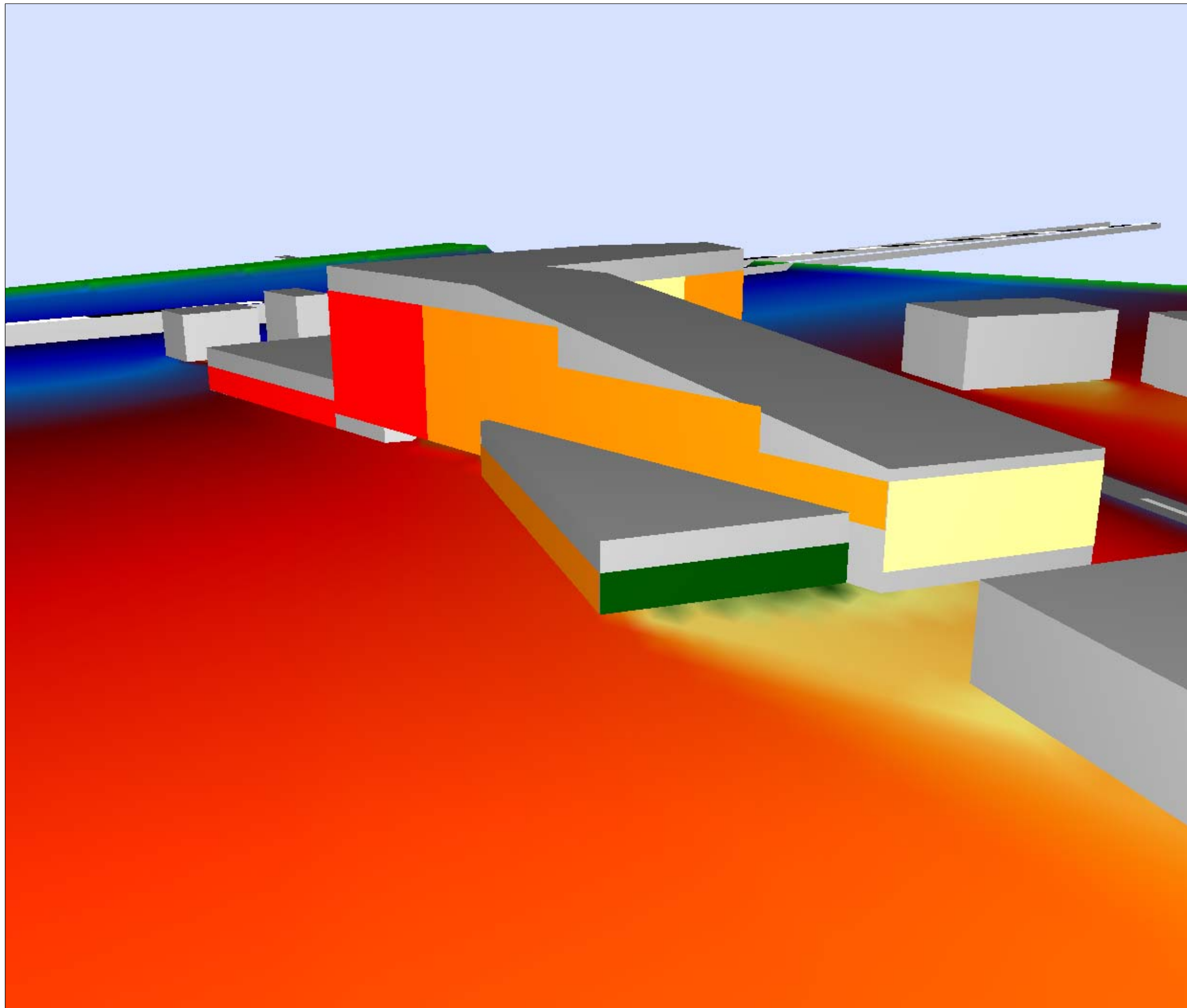
2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-10



FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

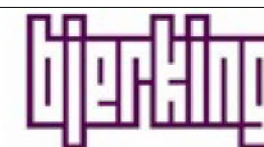
Maximal ljudnivå

- > -99.0 dB(A)
- > 35.0 dB(A)
- > 40.0 dB(A)
- > 45.0 dB(A)
- > 50.0 dB(A)
- > 55.0 dB(A)
- > 60.0 dB(A)
- > 65.0 dB(A)
- > 70.0 dB(A)
- > 75.0 dB(A)
- > 80.0 dB(A)
- > 85.0 dB(A)

Fasad mot Norr

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

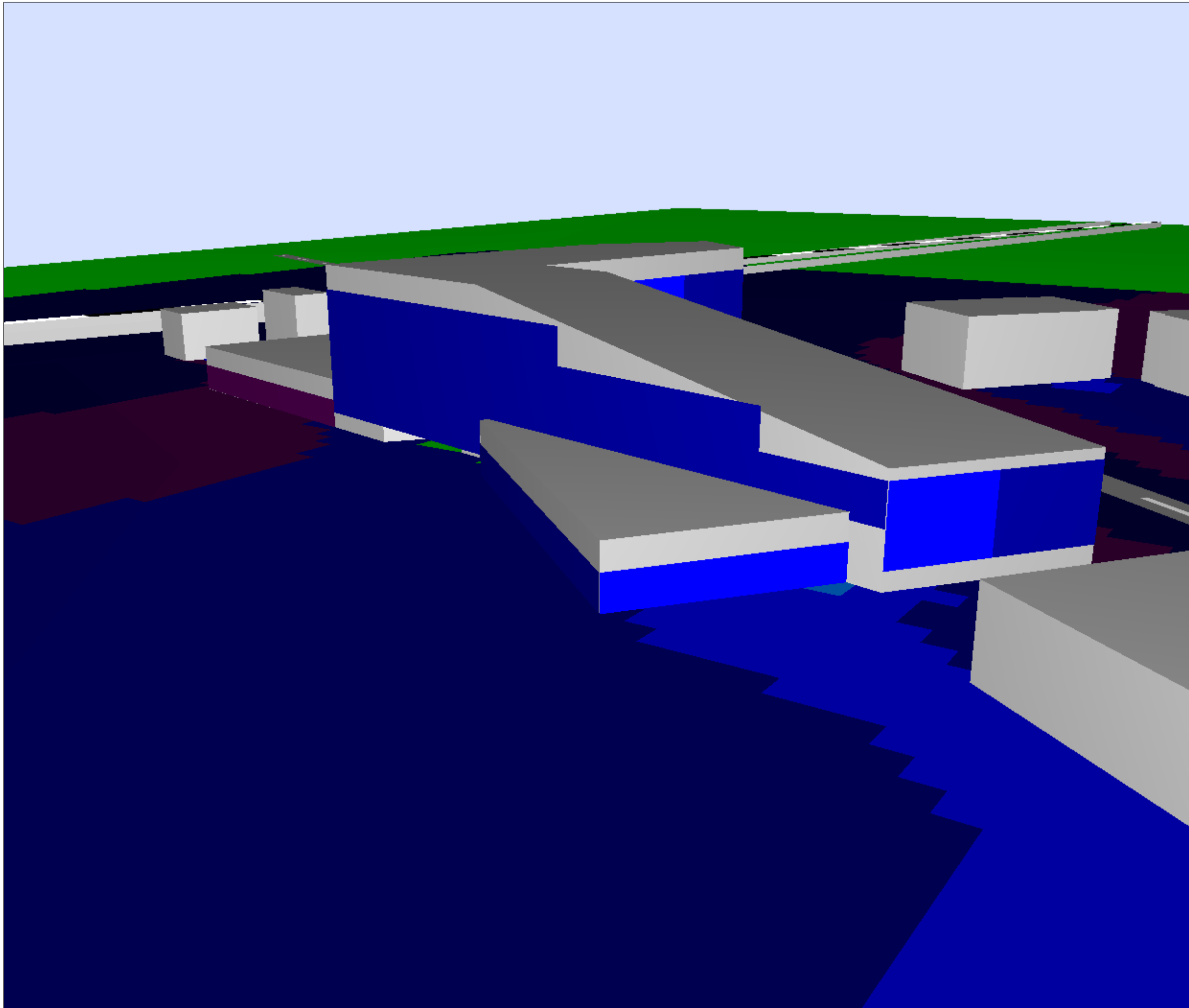
2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-11















FÖRKLARINGAR

Nordiska beräkningsmodellen för vägtrafikbuller
Naturvårdsverkets rapport 4653

Nordiska beräkningsmodellen för spårburen trafik
Naturvårdsverkets rapport 4935

Driftfall
Trafik enligt prognos
för år 2030

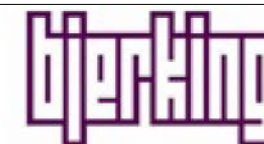
Maximal ljudnivå

	> -99.0 dB(A)
	> 35.0 dB(A)
	> 40.0 dB(A)
	> 45.0 dB(A)
	> 50.0 dB(A)
	> 55.0 dB(A)
	> 60.0 dB(A)
	> 65.0 dB(A)
	> 70.0 dB(A)
	> 75.0 dB(A)
	> 80.0 dB(A)
	> 85.0 dB(A)

Fasad mot Norr

Område

**Storvreta
Uppsala
Väg- och tågbuller sammanvägt**



Arkitekter Ingenjörer

Box 1351, 751 43 Uppsala
Strandbogatan 1
Växel: 018-651100
www.bjerking.se

Skala

A3, 1:500

Handläggare

Montserat Sayol

Datum

2013-12-13

Granskad av

Leif Dahlback

Nummer

13U24244-12