

DETALJPLAN FÖR
del av DRAGARBRUNN 32:1 mfl
Norra Stationsområdet
UPPSALA KOMMUN

Dp 26 U

LANTMÄTERIMYNDIGHETEN
Uppsala kommun

INK. 1999 -11- 11

DNR 99/70272

1998 -10- 0 5

1998 571

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Detaljplanen redovisas i följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser och illustration, skala 1:1000.
- Planbeskrivning inklusive miljökonsekvensbeskrivning, MKB.
- Genomförandebeskrivning.
- Fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Motivet för planläggningen är att planlägga en del av det före detta stationsområdet för bostadsändamål, ålderdomshem, inrymmande ett 40-tal små lägenheter och gemensamma utrymmen. I sammanhanget planläggs också stationsbyggnaderna för sitt nuvarande användnings-sätt dvs som föreningslokaler.

PLANDATA

LÄGESBESTÄMMNING

Planområdet utgör del av området för Uppsala Norra Station. Mot området gränsar spårområdet för Norra Stambanan och Hällbygatan samt parkmark och resterande delar av stationsområdet.

AREAL

Planområdets sammanlagda areal är ca 0,8 ha. Därav utgör ca 0,5 ha mark för bostadsändamål.

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Fastigheten Dragarbrunn 32:1, dvs större delen av den berörda marken ägs av SJ. Resterande del med beteckningen Luthagen 1:45, ägs av kommunen.

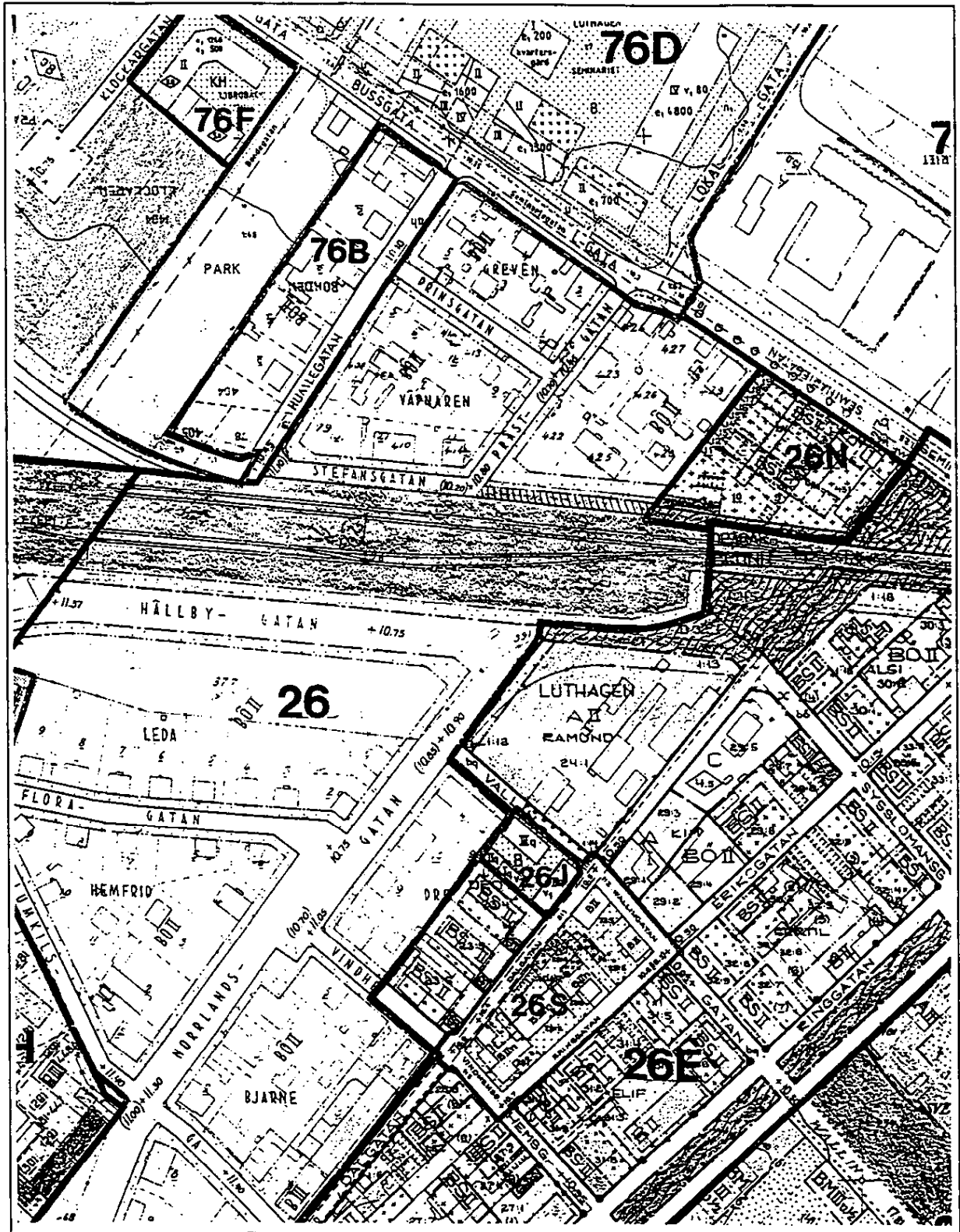
TIDIGARE STÄLL- NINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTLIGA PLANER

Planområdet ligger inom den kommunomfattande översiktsplanen, ÖP 90. Översiktsplanen ger inga detaljerade anvisningar för det nu aktuella området.

DETALJPLANER, OCH FÖRORDNANDEN

För området gäller detaljplan Dp 26 och 26 E fastställda 1944 respektive 1975. Planernas genomförandetid har löpt ut.
Planområdet ligger inom yttre skyddszon för Uppsalas grundvattentäkt.



Utdrag ur gällande detaljplaner

BOSTADSFÖRSÖRJNINGSPROGRAM

Området finns upptaget i kommunstyrelsens beslut 1997-08-20 som ett tänkbart läge för utbyggnad av bostäder enligt det av kommunfullmäktige antagna programmet "Äldre 2000".

PROGRAM FÖR PLANOMRÅDET

Ett programsamråd genomfördes kring årsskiftet 97/98. Syftet var att informera om och inhämta första synpunkter på den tänkta utbyggnaden. I programmet redovisades det nu aktuella planområdet samt i två illustrationer möjligheten till framtida utbyggnad av en pendeltågstation alternativt ytterligare bostadsbebyggelse.

KOMMUNALA BESLUT I ÖVRIGT

Med underlag av programsamrådet beslutade byggnadsnämnden 98-01-22 att låta upprätta förslag till detaljplan.

ÖVRIGT

Banverket har i RÖP PM 39/97, daterad november 1997, redovisat resultatet av en utredning för "Upprustning och sanering av UPPSALA NORRA". Projektet skall genomföras i enlighet med ett beslut, daterat 1998-02-19. Någon tidpunkt för igångsättning av projektet framgår inte av beslutet.

Detaljplaneförslaget upprättas med förutsättningen att det skall vara förenligt med riksintresset för järnvägstrafiken och en eventuell framtida pendeltågstation.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRING- AR

MARK OCH VEGETATION

Området består av det tidigare stationsområdet med stationshusen och godsbangården. Marken är huvudsakligen flack och med en avgrusad yta. Kvar på området, parallellt med spåren, finns ett område för godshantering med en drygt 1 m hög lastkaj utförd i sten. Ett antal högresta träd finns på området liksom ett långsträckt buskage mellan stationshusen och kvarteret Ramund. Träden och buskaget berörs ej av planerade byggnader.

GEOTEKNIK

Någon geoteknisk undersökning har inte utförts med anledning av planläggningen. Med stöd av en översiktlig redovisning av markbesskaffenheten i Uppsala bedöms att lerlagrens tjocklek är kring 10 m. Detta ger anledning till att särskilt uppmärksamma vibrationerna från tågtrafiken och därmed sammanhängande behov av åtgärder vid konstruktionen och grundläggningen av byggnaden.

Den tidigare godshanteringen på området, inkluderande även flygbränsle, ger anledning till att undersöka förekomsten av miljöfarliga ämnen i marken.

FORNLÄMNINGAR OCH KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL BEBYGGELSE

Inga kända fornlämningar eller byggnadsminnen finns inom planområdet.

Uppsala Norra Station anlades år 1910 utmed norra stambanan på mark som skänktes till SJ av bla Ekeby bruk. Därmed förbättrades förbindelserna för invånarna i de norra stadsdelarna. Den ungefär

samtidigt byggda järnvägen Uppsala-Enköping avgränsas från stambanan strax väster om stationsområdet.

Den nya stationsbyggnaden uppfördes i en nationalromantisk stil med panelade fasader, branta takfall och småspröjsade fönster. En 120 m lång träplattform samt en 40 m lång lastkaj i sten byggdes. Ett gods-magasin och en vagnvåg planerades men byggdes aldrig. Senare byggdes även ett lokstall med vändskiva. I omedelbar närhet till stationen fanns sedan tidigare vagnhallar till den år 1906 invigda spårvägen. Från Norrlandsgatan via Syslomanngatan gick en av spårvägslinjerna till centrum.

Stationsbyggnaderna har behållits i sin ursprungliga form och är i gott skick. Redan nu ger de området en viss karaktär som ytterligare kan förbättras i takt med att stationsområdet successivt tas i bruk för annat ändamål. En varsamhetsbestämmelse som uppmärksammar byggnadernas utvändiga värden är därmed befogad.

BEBYGGELSE

Byggrätten för ålderdomshemmet avser en byggnad i högst två plan. Byggnadens form är inte i detalj fastlagd i planen. Den i plankartan redovisade illustrationen rymmer, praktiskt sett, upp till 3000 m² BRA vilket ger plats för de planerade 36 lägenheterna. Av miljöskäl bör bostadsdelarna orienteras från järnvägen och plats för utevistelse beredas i skyddat läge på byggnadens södra sida.

Byggrätten för de gamla stationshusen utgår från att byggnaderna utvändigt behålles i sin nuvarande form. Övrig mark inom tomten får inte bebyggas med undantag av något mindre komplement av typen trädgårdsförråd, materialbod eller sophus. Placering och omfattning av ett sådant komplement prövas vid bygglovet.

Två transformatorstationer finns på området. Den nyare, belägen närmast Hällbygatan behålls för fortsatt bruk.

SOCIALA FÖRHÅLLANDEN

Med tanke på befolkningstäthet, läget i staden och närheten till servicehuset Ramund kan ett ålderdomshem på Norra Station ses som en god lokalisering från social synpunkt. Hyresgästerna kan i många fall flytta inom stadsdelen och därmed underlättas förutsättningarna för att behålla de sociala kontakterna.

Den idrottsförening som idag har sina lokaler i stationshusen har en betydande social funktion för ungdomar inom lagsporterna fotboll och bandy.

SKYDDSRUM

Planområdet ligger inom skyddsrumsorten. Skyddsrumsbesked skall inhämtas som underlag för detaljprojekteringen av ny bebyggelse.

FRIYTOR, PARK

Planområdet gränsar i sydost till ett mindre parkområde med uppvuxna träd, sittmöbel och en liten lekplats. Mellan planområdet och kvarteret Ramund finns ett smalt parkståk med en GC-väg. Alléstråket längs Hällbygatan avsätts som park.

Flertalet av de befintliga uppvuxna träden har goda kvalitéer och bör därför sparas för att inordnas i grönyteplaneringen på kvarteret respektive allmän plats.

Det är angeläget att tomtmarken planeras med beaktande av de boendes behov och förutsättningar. Planeringen bör ske i samråd med huvudmannen för verksamheten. Planförslagets illustration ger exempel på vad som kan vara aktuellt i sammanhanget.

GATOR OCH TRAFIK, ANGÖRING

Gator, gång- och cykelvägar (GC-vägar)

Planområdet ansluter till Hällbygatan och Norrlandsgatan. Hällbygatan behålles som återvändsgata. Biltrafiken angör kvarteret från Norrlandsgatan.

Biltrafiken till det nya kvarteret blir måttlig. I huvudsak består den av resor för anställda och besökare samt ett mindre antal varu- och persontransporter.

Separata GC-vägar med anslutning till planområdet finns längs järnvägen i riktning in mot centrum och via tunnel under järnvägen till de nordöstra stadsdelarna. I västlig riktning finns ett stråk längs Norrlandsgatan.

Kollektivtrafik

Med korta gångavstånd kan planområdet nås från busslinjer som trafikerar Ringgatan/Börjegatan och Seminariegatan.

Parkering

Kvarterets behov av parkeringsplatser tillgodoses på tomten.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VATTEN OCH AVLOPP, ENERGIFÖRSÖRJNING

Vatten- och avloppsledningar samt fjärrvärmeledningar med kapacitet för att ansluta tillkommande bebyggelse finns i angränsande gator. För el-försörjning ansluts ny bebyggelse till den befintliga nätstationen. Den äldre transformatorstationen belägen närmast järnvägen rivs för att bereda plats för tillkommande bebyggelse. Installationerna flyttas till den nyare nätstationen, som därvid får en mindre tillbyggnad. Inom planområdet och i anslutning till nätstationen finns en äldre typ av 70 kV - huvudledningar. Ledningarna skall behållas i orubbat läge. För att säkerställa detta anges ett ledningsreservat i plankartan.

AVFALL

Bebyggelsen skall utrustas och anpassas för källsortering och omhändertagande av hushålls- och trädgårdsavfall enligt kommunens råd och anvisningar. Uppsamlingsplatserna skall vara handikappanpassade samt lätt tillgängliga för hämtningsfordon.

Samråd förutsättes ske med avfallsavdelningen på kommunens tekniska kontor, telefon 018-27 40 00.

FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH NATURRESURSLAGEN

Projektet är förenligt med översiktsplanen, ÖP 90. Utbyggnaden strider inte mot naturresurslagen.

MILJÖKONSE- KVENSBEKRIV- NING

ALLMÄNT

Miljökonsekvensbeskrivningen avser att beskriva det specifika projektet för ålderdomshemmet. Någon jämförelse med andra alternativ eller ett noll-alternativ görs inte.

Beskrivningen beskriver problemen och tänkbara sätt att bemästra dessa. Syftet är att visa huruvida projektet är genomförbart utifrån ett antal frågeställningar hänförliga till projektet som sådant eller till dess omedelbara omgivning. De precisa åtgärderna utreds i samband med detaljprojekteringen för byggnader och tomt och prövas i samband med bygglovet.

VEGETATION, STADSBILD

Någon detaljerad inventering av vegetationen har inte gjorts med anledning av planläggningen. Slutsatsen av en lekmanmässig bedömning är att vegetationen i markskiktet inte är anmärkningsvärd. Flertalet av de befintliga vuxna träden är väsentliga för miljön och sparas. Planområdet, som för närvarande är skräpigt och ovårdat bör, genom planerad bebyggelse och trädgårdsanläggning, kunna bli ett tillskott för grannskapet.

Den rektangulära tomten förutsätter en långsträckt byggnad med ca 15 m bredd och högst två våningsplan. Med en omsorgsfull utformning av fasader och detaljer samt i valet av byggnadsmaterial motverkas risken för att byggnaden skall ge ett alltför monotont intryck.

Den omfattande bullerskärmen mot spårområdet blir ett nytt, markant inslag i stadsbilden. Skärmens detaljutformning, färgsättning och eventuella komplettering med växter prövas vid bygglovet.

KLIMAT

Planområdet har ett soligt läge och gott lä för hårda vindar. Tomtens förutsättningar för placeringen av byggnaden ger dock sämre ljusförhållanden för lägenheterna med fönster ut mot spårområdet.

TRAFIK OCH SÄKERHET

Trafiksäkerheten i området är god. Biltrafiken är huvudsakligen lokal och av liten omfattning. GC-trafiken har till en del separata vägar och en tunnel finns för korsningen med järnvägen. Tunnelns geometriska standard kunde vara bättre för att därmed erbjuda större bekvämlighet och säkerhet för trafikanterna. Förklaringen till utformningen ligger i det mycket knappa utrymmet för anläggningen.

Den nuvarande säkerheten kring banområdet är dålig på grund av att stängsel saknas utmed banans västra sida. I Banverkets planer för en upprustning av banans överbyggnad och elförsörjning ingår också ett stängsel.

STÖRNINGAR

Allmänt

De för området aktuella miljöstörningarna har sin grund i buller från flyget samt buller och vibrationer från tågtrafiken. Den planerade bebyggelsens läge samt tekniska egenskaper och kvaliteter skall prövas mot Banverkets och Naturvårdsverkets gemensamt upprättade anvisningar för *policy och tillämpning* avseende buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, (BVPO 724.001). Detta säkerställs med planbe-

stämmer. Störningarna från tågtrafiken, buller och vibrationer, har utretts av Ingemansson Technology AB: *Rapport U-1084-A och B*. Utredningen visar att planområdet i hög grad påverkas av såväl buller som vibrationer från flyg- och tågtrafiken. Omfattande åtgärder i form av bullerskärmar, förstärkt fasad/fönsterisolering och grundläggning måste vidtas

Flygbuller

Flygbullret redovisas i koncessionsansökan för flygflottiljens framtida verksamhet. Planområdet ligger under bullermattans intervall FBN 55-65 dB(A). Störningen utomhus överskrider därmed riktvärdet FBN 55 dB(A). Avvikelsen, förhöjningen, skall noteras men kan betraktas som måttlig och i huvudsak förekommande endast under dagtid.

Projektet kan med avseende på ålderdomshemmet ses som en komplettering av ett sedan länge etablerat och uppskattat bostadsområde. Ett avsteg från de strikta miljökraven för utomhusmiljön bör därför kunna göras. Ett absolut krav är dock att byggnaden utrustas på sådant sätt att riktvärdet 30 dB(A) för bullernivån inomhus tillgodoses.

Tågbuller

Riktlinjer för tågbuller enligt ovan nämnda anvisningar, BPO 724.001:

	Ekvivalent ljudnivå dB(A)	Maximal ljudnivå dB(A)
Bostäder, vårdlokaler		
<i>Utomhus</i>	60 (55 "uteplats")	70("uteplats")
<i>Inomhus</i>	30	45
Arbetslokaler, föreningsgård.		
<i>Inomhus</i>		60

Utredningen för tågbullret baseras på beräkningar och omfattar såväl ekvivalent som maximal nivå utomhus och inomhus.

På grund av det utsatta läget krävs en avskärmning, som för att på bästa sätt klara övre våningsplanet, placeras så nära spåren som möjligt. Beräkningarna förutsätter därför att en 2,5 m hög skärm av ett absorberande material placeras 4,1 m från närmaste spårmittpunkt.

Den ekvivalenta nivån utomhus beräknas till ca 57 dB(A) för markplanet respektive 61 för övre våningsplanet. Det generella riktvärdet, 60dB(A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler, klaras därmed på ett godtagbart sätt.

Den maximala nivån utomhus vid övre våningsplanet mot järnvägen når upp till 87 dB(A) vilket är långt över riktvärdet 70 dB(A). För att klara en acceptabel maximal nivå inomhus, 45 dB(A), krävs fasader och fönster med särskilt god ljudisolering.

Som tänkbara alternativ till föreslagen skärm finns låga skärmar av typen "Soundtrack" som placeras nära huvudspåret.

Med uteplatserna ordnade i skydd av byggnaden på södra sidan mot Hällbygatan uppfylls även riktlinjerna 55 respektive 70 dB(A) för ekvivalent som maximal bullernivå utomhus.

Vibrationer

Riktlinjer för vibrationer från tågtrafiken enligt ovan nämnda anvisningar, BPO 724.001:

Nivå för övervägande av åtgärd i sammanhang med ny planering eller väsentlig ombyggnad av bana vid bostäder och vårdlokaler.

	Vibrationsnivå RMS (1-80 Hz)		
	Hastighet mm/s (Eftersträvad högsta nivå)	Acceleration mm/s ²	Högsta acceptabla värden för sovrum nattetid mm/s
Ny planering	0,4	14	0,7
Ombyggnad	0,4	14	1,0

Vibrationsutredningen baseras på mätningar genomförda i enlighet med svensk standard, SS 460 4861, den 26 februari 1998. Mätningarna registrerades i fyra positioner på platsen för den planerade byggnaden.

Resultatet av utredningen visar att marken här, liksom på många andra ställen i Uppsala, är vibrationskänslig. De uppmätta vibrationerna varierar i mätpunktern mellan 0,2 till 0,7 mm/s beroende på typen av tåg. Persontågen ger mätvärden upp till 0,4 mm/s och godstågen upp till 0,7 mm/s.

Förutsättningarna är med andra ord inte helt idealiska men med en omsorgsfull projektering av byggnaden vad gäller grundläggning och byggnadskonstruktion bör förhållandena kunna bli acceptabla.

Elektromagnetiska kraftfält

Enligt uppgifter från ägaren medför befintliga el-ledningar och den närbelägna transformatorstationen inte några risk för kraftfält över rekommenderade 0,2 uT inom den planerade byggnaden.

MARK OCH VATTEN

Den planerade verksamheten påverkar inte negativt vare sig mark eller i marken förekommande vatten.

Däremot finns en viss risk för att tidigare verksamheter med bland annat hantering av flygbränsle på området kan ha medfört en upplagring av miljöstörande ämnen i marken. Enligt en utredning av Golder Grundteknik KB, projektnr 98274, finns rester av petroleumprodukter i en av observationspunkterna. Något hinder för att genomföra projektet bedöms inte föreligga men utredningen skall beaktas vid detaljprojekteringen av bebyggelsen.

STÖRNINGAR UNDER BYGGNADSTIDEN

Det är ofrånkomligt att planområdets närområde periodvis under byggnadsskedet kommer att påverkas av störningar som kan vara betydande. Det gäller bla materialtransporter som i första hand angör området via Hällbygatan och det kan vara buller från arbetsmaskiner eller pålningsarbeten inom kvarteret. Olägenheterna är dessbättre temporära. Byggtiden kan beräknas till 10-12 månader varav perioderna med väsentliga störningar endast är en liten del.

**MEDVERKANDE I
PROJEKTET**

Detaljplanen har på byggnadsnämndens uppdrag upprättats av stadsbyggnadskontoret.

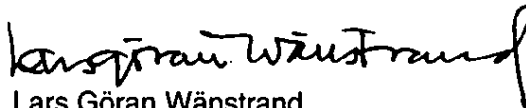
Till vägledning för planarbetet har Ingemansson Technology AB genomfört buller- och vibrationsutredningar och beställaren, kommunstyrelsen, samt berörda kommunala förvaltningar har bistått med sakuppgifter.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i juli 1998. Rev. under rubriken "Mark och vatten" 1998-09-24.



Björn Ringström
planchef



Lars Göran Wänstrand
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd 1998-04-02
- utställning 1998-07-02
- antagande 1998-09-24

Antagen av kommunfullmäktige

1999-08-30

Laga kraft

1999-10-01