

Diarienummer:
2006/20052-1

Detaljplan för
Kv. Cementgjuteriet mm
Uppsala kommun



LAGA KRAFT 2010-06-17



Handläggare: Anna Hellgren, anna.hellgren@uppsala.se

Telefon: 018-727 46 31

UPPSALA KOMMUN
STADSBYGGNADSKONTORET
Postadress: 753 75 UPPSALA
Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: vx 018 – 727 00 00
Fax: 018 – 727 46 61
E-post: stadsbyggnadskontoret@uppsala.se
Hemsida: www.uppsala.se

Detaljplan för
Kv Cementgjuteriet mm
Uppsala kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 – behovsbedömning
- Fastighetsförteckning
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att göra det möjligt att skapa nya bostadskvarter med bostäder i blandade upplåtelseformer. Planen skall också innehålla allmän kvarterspark och lokaler för förskola.

Planförslaget omfattar åtta bostadskvarter med ett genomgående öst-västligt allmänt stråk med torg- och parkytor. Planen föreslås tillåta bostäder med möjlighet till service såsom handel, bostadskomplement och förskoleverksamhet i bottenvåningar. Byggnader föreslås i huvudsak vara fyra till sex våningar höga, med tre högre volymer i sju, nio och elva våningar.

Centralt i området planeras en kvarterspark. I östra delen, vid korsningen Börjegatan-Hällbygatan, planeras ett torg kring vilket olika servicefunktioner kan lokaliseras. I västra delen planeras ett nordsydligt gång- och cykelstråk med möjlighet till passage under järnvägen som ger möjlighet att skapa ett gröonstråk mellan Stabbyskogen och Librobäcken.

Totalt omfattar planen ca 850 nya bostäder.

PLANDATA

Lägesbestämning och planområdets omfattning

Planområdet är beläget i nordvästra delen av stadsdelen Luthagen i Uppsala. Planområdet omfattar fastigheterna Luthagen 3:1, 3:2 m fl och avgränsas i norr av järnvägen (Dalabanan) och i öster och söder av Börjegatan och Hällbygatan. I väster omfattar planområdet resterna av gamla Enköpingsbanan samt del av utanförliggande åkermark inom Librobäck 1:41. Se kartbild på försättsbladet.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Areal

Planområdet omfattar ca 9,6 hektar.

Markägoförhållanden

Luthagen 1:39, 3:1 ägs av 2 Torn AB/Uppsalahem AB.

Luthagen 1:2, 1:38, 1:61, 3:2, samt Dragarbrunn 32:2 ägs av Uppsala kommun. Librobäck 1:41 ägs av Uppsala kommun och upplåts med arrende.

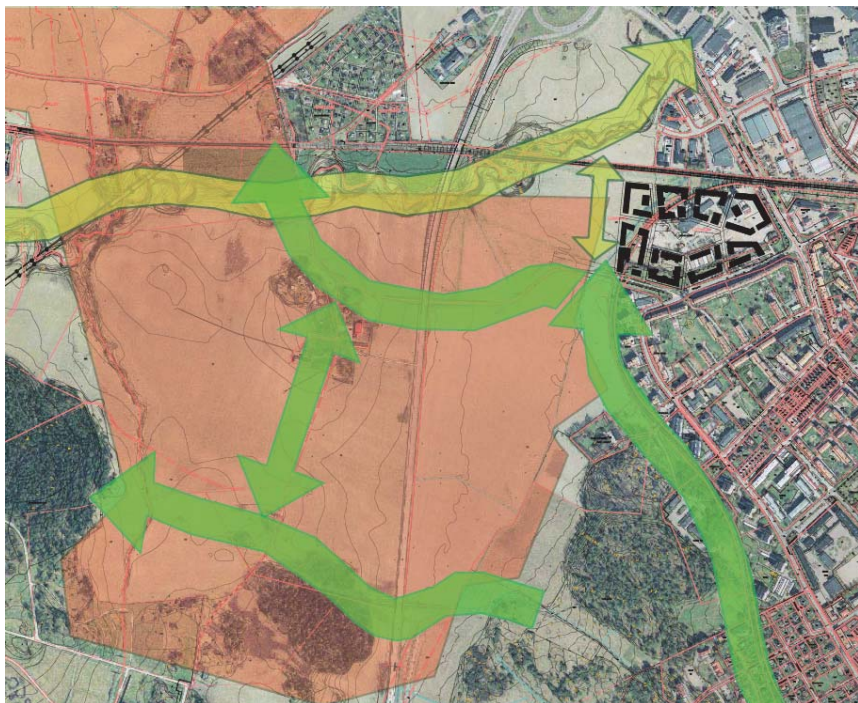
Dragarbrunn 32:1 ägs av Banverket.

Översiktsplan

Kvarteret Cementgjuteriet är betecknat som omvandlingsområde i översiktsplan för Uppsala stad 2002. Det anges att området i huvudsak bör användas till bostäder och att den tydliga stadsranden innanför gamla Enköpingsbanan bör värnas. Möjligheter till tågstopp i områdets närhet liksom väganslutningar ska beaktas.

Kvarteret gränsar mot översiktsplanens utredningsområde A: *Nordvästra staden*, vilket i ÖP beräknas kunna inrymma upp emot 5000 bostäder samt arbetsplatser mm, varav ca 2000 bostäder i området söder om Librobäcken. En central fråga i planeringen för Nordvästra staden är trafikstruktur, reservat för en ny Enköpingsbana samt pendeltågsstationslägen längs sträckan och anslutning till Dalabanan.

Den aktuella planeringen för kv Cementgjuteriet måste förhålla sig till en framtida stadsutveckling inom nordvästra staden så att inte möjliga kopplingar västerut förhindras vad gäller bebyggelsestruktur, infrastruktur, kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik mm.



Gröna stråk (gröna pilar) och utredningsområde Nordvästra staden (rödmarkerat) enl ÖP 2002. Komplettering av grönstråk enl strukturprogram för Librobäck, 2006 (ljusgröna pilar).

Strukturprogram

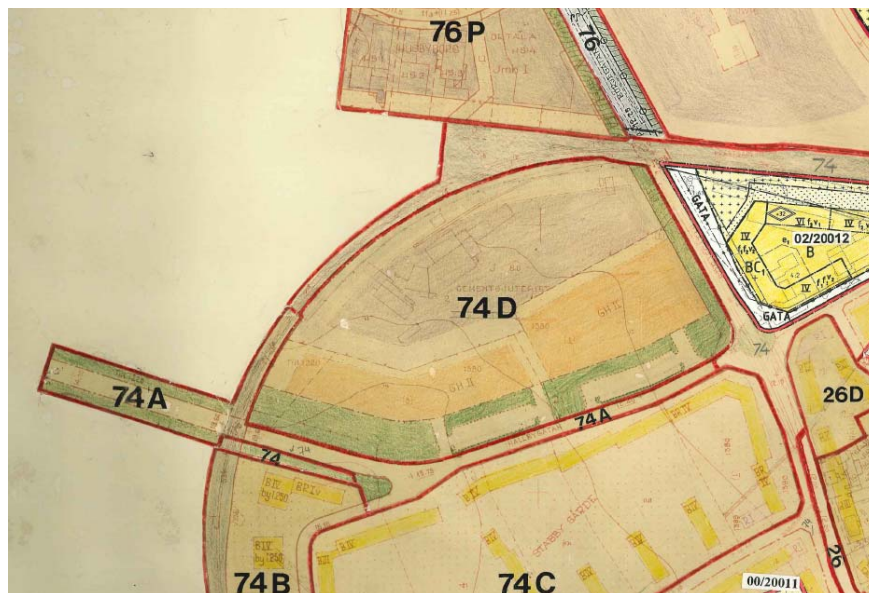
Planområdet ingår i strukturprogram för Librobäck (Librobäck–Börje

Tull–Fyrishov) som godkändes av Byggnadsnämnden i september 2006. Strukturprogrammet bekräftar att kvarteret bör omvandlas till ett bostadskvarter enligt översiktsplanens riktlinjer och ger inriktning för fortsatt planarbete.

Detaljplaner

För kvarteret gäller Pl 74 D, kv Cementgjuteriet, 1960-03-05. Tillåten markanvändning är industriändamål samt garage- och handelsändamål. I planen finns allmän parkmark/plantering längs Hällbygatan. Detta var avsett som skyddszon mellan bostäderna vid Hällbygatan och industrierna inom kv Cementgjuteriet. Behovet av biluppställning var stort inom stadsdelen och därför anordnades parkeringsplatser inom parkbältet.

För Hällbygatan och Börjegatan samt gamla Enköpingsbanan gäller Pl 74, Stabby gårde, 1948-12-30 och Pl 74 A, Del av Stabby gårde, 1951-11-30. Hällbygatan är i gällande plan planlagd ca 150 m väster om Enköpingsbanan. Del av kv Banvakten, Dp 02/20012, 2004-04-27, berörs i del som omfattar Börjegatan. Åkermark väster om kvarteret (förutom Hällbygatans förlängning) är inte tidigare planlagd.



Översikt över gällande detaljplaner

Övriga uppdrag – Golfbana, inkl frilufts- och rekreationsområde, inom Nordvästra staden

Byggnadsnämnden har Kommunstyrelsens uppdrag att i detaljplan pröva en lokalisering av en golfbana inkl frilufts- och rekreationsområde i området mellan Rickomberga, Berthåga och Hällby. Byggnadsnämnden har tagit ställning till en områdesavgränsning i samband med planuppdrag för golfbana och rekreationsområde i februari 2008.

Förordnanden

Planområdets nordvästra hörn ligger till viss del inom Librobäckens strandskydd, 100 m. Inom strandskyddszonen är det bland annat förbud att utföra anläggningar eller anordningar som strider mot strandskyddets syfte, d.v.s. inkräktar på tillgängligheten enligt allemansrätten eller väsentligt försämrar livsvillkoren för växter och djur.

Byggnadsnämnden bedömer att planförslaget är förenligt med strandskyddets syften och avser att hos Länsstyrelsen ansöka om upphävande av strandskyddet inom planområdet. Som särskilda skäl för upphävande anförs att platsen som omfattas av strandskydd genom Dalabanan är avskuren från stranden i denna del.

Planområdet angränsar till yttre skyddszon för vattenskyddsområdet för Uppsalaåsen (gräns i Börjegatan). Föreskrifter inom skyddsområdet syftar till att förhindra utsläpp, läckage och markarbeten och på så sätt undvika risker för förorening av vattentäkten.

Bostadspolitiskt program mm

En del av Uppsala kommuns bostadspolitiska strategi är att verka för boendeintegration och ett varierat bostadsutbud. Detta innebär att kommunen aktivt ska verka för att en variation av upplåtelseformer uppnås.

Miljöbedömning

Lagkrav

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (Eu-direktiv 2001/42 EG). 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. Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Samråd med Länsstyrelsen

Länsstyrelsen gavs tillfälle att yttra sig kring behovsbedömning daterad 2007-11-07, i enlighet med förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar § 6. Länsstyrelsen framförde i yttrande daterat 2007-01-07 att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning av kriterierna i bilagorna till MKB-förordningen med den då (*i behovsbedömningen*) aktuella redovisningen av ärendet kunde antas medföra *betydande miljöpåverkan*.

Länsstyrelsen ansåg att åtgärder som bl.a. berör riksintresset kring järnvägen borde belysas i en MKB. Efter ytterligare överläggningar mellan Länsstyrelsen och kommunen och en ny redovisning i planförslaget (*samrådshandlingen*) bedömer Länsstyrelsen även efter att ha varit i kontakt med Banverket, att skyddsavståndet mellan järnvägen och den nya bostadsbebyggelsen synes vara tillräckligt för att riksintresset ska kunna tillgodoses. Länsstyrelsen bedömer vidare att planförslaget beaktat frågan om anläggning av en framtida pendeltågsstation norr om planområdet och en planskild korsning med Börjegatan. Länsstyrelsens tidigare krav på att upprätta MKB kan därmed utgå.

Samlad bedömning om ställningstagande till betydande miljöpåverkan

Detaljplanen är i överensstämmelse med översiktsplanen och strukturprogram för Librobäck och motverkar inga lokala, regionala eller nationella mål. Planutformningen tar hänsyn till framtida utveckling kring Dalabanan vad gäller fysiskt utrymme och ställer också krav på bostäders ljudisolering som motsvarar utbyggnad till dubbelspår.

Planen innebär att avsteg från Riksdagens antagna riktvärden för trafikbuller måste tillämpas enligt Boverkets riktlinjer. Avstegen motiveras bland annat av läget i en attraktiv stadsdel nära centrum och de positiva mervärden som exploateringen ger i form av komplettering av upplåtelseformer och bostadstyper, förstärkning av stadsdelsservice, tillskott av allmänna ytor i form av torg, park och parkering, samt en förbättrad bullersituation med avseende på järnvägsbuller då de nya kvarteren inkl bullerskärm kommer att utgöra ett bullerskydd för befintliga bostäder. Planutformningen med kvartersstruktur och genomgående lägenheter ger förutsättningar för att skapa tysta eller luddämpade sidor för bostäderna samt bostadsgårdar och uteplatser med god ljudmiljö. De högre punkthusen kräver dock särskild utformning för att klara tyst/luddämpad sida.

(Behovsbedömningen i sin helhet samt länsstyrelsens yttrande finns att ta del av på stadsbyggnadskontoret).

Motiverat ställningstagande

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att ett genomförande av detaljplan för kv Cementgjuteriet inte medför någon betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 bedöms därmed inte behöva göras.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Områdeskaraktär

Luthagen är ett centralt beläget bostadsområde med innerstadskaraktär. Kvarteren är tätbebyggda och grönytorna utgörs till stor del av bostadsgårdar. I nordvästra delen, Stabby, som växte fram under 1950-talet är bebyggelsestrukturen något öppnare bland annat med inslag av punkthus längs Tiundagatan. I väster möter bebyggelsen det öppna odlingslandskapet där punkthusen utgör en tydlig stadsrand innanför den gamla Enköpingsbanans sträckning.



Hällbygatan, vy mot väster.



Betongtorn (revs 2008).

Planområdet, som tidigare innehöll ett nedlagt cementgjuteri (revs 2008), utgör en övergång mellan bostadsstadsdelen Luthagen/Stabby och stadsdelen Librobäck med arbetsplatser som verkstäder, industrier och handel. Inom Librobäcks södra delar, kring Fyrisvallsgatan, pågår en successiv omvandling mot ”tystare” verksamheter och bostäder.

Ett mål med den pågående omvandlingen inom Librobäck är att skapa en mer stadsmässig karaktär både till innehåll och utformning. Målet i det aktuella projektet är att med välformade kvarter, gator, torgytor och

parkmiljöer skapa en varierad stadsmiljö som innehåller både bostäder och service. Den föreslagna bebyggelsen kommer att utgöra en viktig sammanbindande länk i stadsdelens utveckling, där gränsen mellan Librobäckens industriområde och Luthagen/Stabbys bostadsstadsdel alltmer börjar suddas ut.

Kulturmiljö

Fornminnen

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Värdefulla bebyggelsemiljöer – inventeringar

Cementgjuteriet finns beskrivet i inventeringen av Uppsalas industrimiljöer (2003). Cementfabriken byggdes på 1940-talet vid Enköpingsbanans lokstall från tidigt 1900-tal. Byggnader med anknytning till Enköpingsbanan har bedömts ha störst arkitektoniskt värde samt traditions-/symbolvärde. Idag finns ingen verksamhet inom området.

Intilliggande bostadskvarter, fyrvåningshusen i kv Stabby gårde samt punkthusen i kv Kurvan i väster, betecknas som område/kvarter med särskilt miljö- och stadsbildsvärde från tiden 1951-79, i inventeringen Uppsala en växande stad. Byggnadernas ursprungliga karaktär har förvanskats i samband med tilläggsisolering på 1980-talet. Dessa kvarter ingår i det kommunala kulturmiljöområdet U20 Uppsala, som omfattar större delen av Luthagen. De norra delarna (kv Stabby gårde m fl) har i inventering klassats som särskilt värdefull bebyggelsemiljö men omfattas inte av kommunfullmäktiges beslut 1988.

Naturmiljö och rekreation

Det öppna fältet väster om kvarteret Cementgjuteriet ligger inom vad som i översiktsplanen betecknas som värdefullt landskapsrum. Området genomkorsas av gröna länkar som förbinder bostadskvarteren i Luthagen/Stabby till näraliggande rekreatiomsområden och ingår i ett större system av gröna stråk mellan de västra stadsdelarna.

Planområdet ligger i anslutning till Librobäcken, som är en hydrologiskt och geologiskt intressant bäcksträcka med aktiv ravinbildning. Ravinerna har ett mycket högt geovetenskapligt värde. Det är en ofta använd exkursionsmiljö och har höga naturvärden. En ambition för de gröna stråken inom stadsdelen är att utveckla ett rekreatiomsstråk längs Librobäcken som förbinder de västra stadsdelarna med stråket längs Fyrisån.

Detaljplanen säkerställer att gång- och cykelstråk förstärks längs Hällbygatan för framtida utveckling västerut (*se Trafik*). Planen avsätter också allmän mark med gång- och cykelstråk i nordsydlig riktning och en passagemöjlighet under järnvägen för att kunna koppla ihop Stabbyskogen med ett framtida gröonstråk längs Librobäcken och vidare till Fyrisån.

Vegetation

Inom planområdet finns sparsamt med vegetation. Trädplantering finns främst längs Hällbygatan och Börjegatan. Norr om parkeringsanläggningen finns en träddrå som en skyddsvegetation som avskiljer trafikytorna från industritomten. De flesta träd inom området är gamla och har inte bedömts långsiktigt livskraftiga. I områdets västra del fanns tidigare gräsytor med en mindre bollplan. Området är nu till stor del ianspråktaget av förskolepaviljonger.

GATA
PARK/GC-VÄG

P₁

Planförslaget innebär att hela området omvandlas och mycket lite av befintlig vegetation kommer att vara kvar. För gator och förgårdsmark inom planområdet föreslås ny plantering (se *Trafik*). Längs västerut på Hällbygatan föreslås träden på gatans södra sida behållas som plantering inom den föreslagna parkeringen.

Geologi och geoteknik

Grunden inom planområdet utgörs av ca 10-20 meter djup lera före fast botten, vilket innebär att grundläggning av tyngre byggnader kommer att kräva pålning. I samband med grundläggning kan också stabiliserande åtgärder komma att krävas för att minska vibrationer från järnvägen.

Befintlig bebyggelse

Cementfabriken byggdes på 1940-talet vid Enköpingsbanans lokstall från tidigt 1900-tal. Verksamheten byggdes ut under 1950-60-talen med en tydlig karaktär av processindustri och betongstationens torn har varit ett landmärke i stadsdelen. Inom kvarteret finns även några garagebyggnader. Sedan 2005 finns förskolepaviljonger tillfälligt uppställda i områdets västra del.

De flesta industribyggnader inom planområdet har rivits under 2008. Förskolepaviljonger har dock tidsbegränsat bygglov till 2010.

Ny bebyggelse

B

Markanvändningen inom planområdet föreslås i huvudsak vara bostäder. Enstaka verksamheter av ickestörande karaktär tillåts i bostadskvarterens bottenvåningar, för att ge förutsättningar för en blandad stadsmiljö.



Vy över planområdet sett från torget vid Börjegatan/Hällbygatan.
Volymskiss, AIX arkitekter AB

Gestaltning av området

Den övergripande gestaltningsidén för området är att bebyggelsen ska vara varierad både till innehåll och form, samt ha olika höjd och uttryck. En utbyggnad över tid i olika etapper och troligtvis med olika byggherrar och arkitekter kommer också att ge variation. Planens utformningskrav syftar till att ge en gemensam ram för hur byggnaderna och kvarteren förhåller sig till varandra samt till gator och allmänna platser.

Planområdet delas in i åtta kvarter med varierade byggnadshöjder i huvudsak i en fyra till sex-våningsskala som ansluter till omgivande bostadskvarter. (Vid hänvisning till specifika kvarter anges numrering enligt planillustrationen, K1-K8).

Tillsammans utgör kvarteren en skålform där byggnader hålls högre mot planområdets utsidor, järnvägen, gatorna och slätten, och något lägre in mot ett centralt parkrum. Inom denna form föreslås tre högre byggnader resa sig. Två punkthus i sju och elva våningar placeras vid torget för att markera områdets entré och mötesplats och för att balansera det stora öppna rummet vid korsningen. Ett punkthus i nio våningar placeras väster om den centrala parken som en fondbyggnad och som avslutning på den rad punkthus i olika höjder som finns längs Tiundagatan.



Områdets västfasad mot Librobäcken. Vy från Bärbyleden/Dalabanan.
Volymskiss/montage, AIX arkitekter AB

Byggnadshöjder

På kvartersnivå tillåts olika byggnadshöjder för de olika byggnadskropparna för att skapa en variation. En blandning av lamellhus och punkthus skapar en rytm mellan vertikala och horisontala element.

Byggnaders höjd begränsas i planen genom högsta tillåtna antal våningar och största tillåtna takvinkel, 27 grader. För de högre punkthusen regleras både antal våningar och byggnadens totalhöjd (25, 31 och 37 meter).

Mot järnvägen, kring parken och mot torget skall den översta våningen utföras som en indragen takvåning. Takvåning mot järnvägen och Börjegatan skall vara indragen från gårdsfasad medan övriga takvåningar skall vara indragna från fasader mot torg respektive park.

Placering

En viktig del av stadskaraktären uttrycks med byggnaders volym och placering i förhållande till gatorna. För att åstadkomma ett tydligt gaturum har kvarteren i huvudsak utformats med en byggrätt motsvarande 12 meters husbredd i gräns mot allmän plats och förgårdsmark.

Utformning och utförande - Fasader, tak, balkonger

Fasader skall ges ett modernt uttryck med enkla formelement och välformade detaljer och i huvudsak utföras i puts eller tegel. Som en del av det

IV, V, VI
v₃
totalhöjd
v₁

f₁

arkitektoniska uttrycket kan fasadpartier i andra material såsom trä, sten eller skivmaterial användas för att markera entréer eller skapa accenter i fasaden.

v₃ För lokaler inom området föreskrivs att skyltning sker integrerat i fasaden och skyltar på tak tillåts inte. Byggnadsdelar och installationer på tak skall vara väl integrerade i takets gestaltning. Hisstornsöverbyggnad och trapphus får bryta takfallet.

f₁
e₁ För att ge kvarteren ett samlat fasaduttryck mot omgivande gator får balkonger skjuta ut högst 0,80 meter från fasad och ha lägsta frihöjd 3,5 meter. Mot gårdarna tillåts balkonger och byggnadsdelar överskrida byggrättslinjen med upp till 3 meter längs högst 50 % av fasadens längd för att ge flexibilitet för lägenhetsutformning, placering av trapphus mm.

f₂ För de högre punkthusen ställer planen krav på hög arkitektonisk kvalitet då byggnaderna kommer att framträda tydligt i stadsbilden. För att hålla dessa större byggnadskroppar så enkla och smäckra som möjligt skall balkonger vara en väl integrerad del av fasaden. Utanpåliggande balkonger tillåts inte. För punkthusen mot torget och Börjegatan är indragna balkonger också en av möjligheterna att klara rekommenderade bullernivåer vid fasad (se *Miljöstörningar, hälsa och säkerhet*).

Utformning och utförande - Entréer, portiker och socklar

v₂ En annan viktig del av stadskaraktären är förhållandet mellan gata och gård. Kvarteren får inte vara helt slutna. Planen föreskriver att öppningar och portiker skall finnas mellan gata och gård för att skapa inblickar och utblickar mellan gårdarna och det allmänna stråket genom området. I varje kvarter, med undantag av K2, skall minst en större öppning utan överbyggnad finnas. Öppningar i kvarterens fasader skapar sekvenser av rum och spännande siktlinjer mellan bostadskvarteren om öppningarna samordnas mellan kvarteren.

v₃ I planförslaget föreskrivs att entréer skall vara markerade och i huvudsak genomgående mellan gata och gård. Entréer mot gatan bidrar till liv och rörelse då människor rör sig längs gatorna inom området. Genomgående entréer är särskilt viktiga i fasader med slutna kvarterssidor t ex mot Hällbygatan och järnvägen. Genomgående entréer ger en god tillgänglighet vid nivåskillnader mellan gata och gård och har också betydelse för säkerheten vid utrymning.

Entréparti mot allmän gata skall vara indragen från fasadliv med minst 0,6 meter för att förhindra att entrédörrar slår ut i gångbanan. Entréer kan med fördel placeras i eller i anslutning till portik, både för att kunna göra portiken till en befolkad plats, och för att dra nytta av fördelarna med en klimatskyddad entrézon som t ex cykelparkering under tak.

BC₁/BC₂ Samtliga kvarter skall utföras med delvis nedgrävt parkeringsgarage vilket innebär att de flesta byggnader kommer att utföras med sockel mot gata. En sockel förstärker skillnaden mellan offentligt–privat, minskar risken för insyn i bostäderna men medger ändå kontakt mellan bostäderna och gatan. En alltför hög sockel kan dock ge gaturum där gående får röra sig längs stängda fasader som är också inbjudande för skadegörelse. Längs det allmänna stråket finns kvarter med centrumändamål i bottenvåningen, där planen föreskriver att bottenvåning skall ansluta till marknivå utan sockel.

Friytor

Det offentliga rummet

I planen föreslås ett stort offentligt rum uppbyggt kring ett torg och en kvarterspark sammanbundna med varandra. Däremellan skapas ett flöde och en lockelse att gå in mellan kvarteren och vidare ut mot fälten i väster.



*Ett centralt offentligt rum med torg och kvarterspark.
Illustration, AnderssonJönsson Landskapsarkitekter AB*

TORG

Torget ligger mot Börjegatan – Hällbygatan och formar ett lokalt centrum som kan utvecklas till stadsdelscentrum med butiker och annan service. Torget kommer att fungera som en tydlig rumslighet längs Börjegatans långsträckta rörelse. Platsen fungerar som en stadsentré mot nordväst och som en lokal knutpunkt. Bostadstornen som föreslås flankera torget annonserar en känsla av att komma in i ett urbant landskap. Hällbygatans busshållplats placeras vid torgets södra sida för att ytterligare förstärka torgets roll som mötesplats. Torget föreslås utformas med i huvudsak hårda material med inslag av gröna vistelseytor. Sittplatser, cykelparkeringar, aktivitetsytor och ytor för tillfälliga evenemang bör finnas för att ge förutsättningar för ett levande torg.

paviljong f₃

I torgets nordöstra hörn ges möjlighet att uppföra en paviljong med t ex café eller utställningsverksamhet för att stärka torgets karaktär och rumslighet. Paviljongen kan också ta upp de nivåskillnader som bildas mot Börjegatan vid en planskild korsning med järnvägen. Byggnaden skall till sitt utseende harmoniera med torgets utformning och i sitt utförande anpassas till intilliggande transformatorstations elsäkerhetskrav.



*Perspektivskiss över torget sett från Börjegatan.
Illustration, AIX arkitekter AB*

Parken är en central kvarterspark som ger området identitet och ger kvalitet åt de nya bostäderna och stadsdelen som helhet.

PARK

Parken är ca 7000 m² och tillräckligt stor för att innehålla platser för både aktivitet och vila. För att förstärka parkens allmänna karaktär omges den av allmänna gator. Markbeläggning på gångbanor och körbanor i anslutning till torg och parkytor bör ges en samordnad utformning som också kan utformas för att ge en hastighetsdämpande effekt (se *Trafik och trafiksäkerhet*).



*Perspektivskiss över parken sett från punkthuset i väster.
Illustration, AIX arkitekter AB*

Ett **parkstråk** leder det offentliga rummet vidare från kvartersparken och möter ett **rekreationsstråk** i väster med kopplingar mot Stabbyskogen i söder och Librobäcken i norr. I korsningspunkten, där parkstråket möter det nordsydliga rekreationsstråket, kommer gc-vägens nivå att börja luta ner mot passagen under järnvägen.

PARK/GC-VÄG

gc-tunnel

Planen ger utrymme för att hela den norra delen av området PARK/GC, förslagsvis genom en kombination av planterade slänter och terrasser, ska kunna sänka sig ner mot tunnelnivån så att tunnelmynningen kan hållas bred och upplevas trygg. Ur trygghetssynpunkt är det viktigt att kunna göra alternativa vägval. Planen säkerställer därför att det finns utrymme för en trappa (alternativt ramp) upp till gatunivån i anslutning till gc-tunneln.

Bostadsgårdar

Bostadsgården är en privat friyta i varje kvarter. Planen ställer krav på att bostadsgården skall ha en god ljudmiljö med avseende på trafikbuller. På gården skall finnas plantering och plats för utevistelse för de boende. Särskild uppmärksamhet bör ges utformningen av bostadsgården i kvarter 2, som ligger en våning ovan markplan.

b₁

Eftersom parkeringsgaragen kommer att utföras delvis under mark kommer de flesta gårdarna att utformas med två olika marknivåer vilket kan ge en spännande utomhusmiljö. För att någon del av gården ska vara planteringsbar för större träd får gården bara underbyggas till 75 % av den totala gårdsytan. Större öppningar mellan hus får räknas till vistelseyta/gårdsyta. Förgårdsmark/parkering/portik får dock inte inräknas.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Ny byggnad för allmänt tillträde skall enligt lag utformas så att den är tillgänglig för funktionshindrade. Tillgängligheten prövas i detalj i bygglov- och byggsamrådsskedet.

Planområdet är relativt plant och publika ytor såsom butiks- och service-lokaler kommer att ligga i markplan vilket ger förutsättningar för en god tillgänglighet. Parkeringsgarage delvis under mark innebär att bostadsgårdar kan komma att ha en annan höjd än gatunivån. Detta ställer krav på utformning av gårdarna och markens höjdsättning så att utemiljön blir tillgänglig för personer med nedsatt rörelseförmåga. Genomgående entréer har också en viktig funktion för tillgängligheten mellan gata och gård.



*Bostadsgård. Exempel på utformning och innehåll.
Illustration, AnderssonJönsson Landskapsarkitekter AB*

Kommersiell service

Librobäck och norra Luthagen är idag underförsörjt med kommersiell service. Med det ökade bostadsbyggandet inom Librobäck och norra Luthagen finns behov av ytterligare stadsdelsservice.

Större livsmedelsbutiker i närallgande stadsdelar finns vid Torbjörns torg i Svartbäcken, i främre Luthagen samt i stadsdelarna Flogsta och Stenhagen. Inom Luthagen finns service i huvudsak koncentrerad vid Ringgatan, med Konsumbutik, videobutik, konditori mm. Inom Librobäck finns en grönsaksgrossist som även har visst utbud av dagligvaror. Verksamheten, inkl livsmedelshandel, avser att flytta till nya lokaler i korsningen Fyrisvallsgatan/Börjegatan (enligt ny detaljplan 2008).

Centrumändamål i bottenvåningar

I planen ställs krav på att bottenvåningarna kring torget vid korsningen Börjegatan-Hällbygatan *skall* inrymma centrumändamål såsom handel och service alternativt andra publika lokaler. I övriga våningar kring torget ges möjlighet till centrumändamål. För kvarter 2 som vetter mot Hällbygatan ger planen möjlighet till centrumändamål i hela kvarterets bottenvåning för att rymma t ex en livsmedelsaffär (ca 1000 m²). Planen ställer också krav på publika lokaler i bottenvåningar på det högre punkthuset väster om kvartersparken.

BC₁/BC₂

Alla bottenvåningar som medger centrumändamål skall utföras utan sockel för att ansluta mot marknivå samt ha en invändig takhöjd om minst 4 meter för att ge möjlighet till ombyggnad till lokaler om de inte utnyttjas vid byggnadens uppförande. Bostadsentréer skall så långt möjligt, med hänsyn till centrumändamålet, anordnas mot allmän plats i syfte att skapa liv och rörelse i fasaderna mot torget.

Offentlig service

Inom Luthagen finns låg- och mellanstadieskolorna Sverkerskolan och Eriksskolan och högstadieskolan Tiundaskolan. Luthagen har behov av fler förskoleplatser och redan idag finns tillfälliga förskolepaviljonger, Hällbygatans förskola, inom planområdet. Närmaste permanenta förskola, Luthagens förskola finns vid Prästgårdsgatan.

Luthagens vårdcentral finns vid Geijersgatan, ca 1 km från planområdet. Vårdboende och servicehus finns vid Hällbygatan, ca 500 m från planområdet.

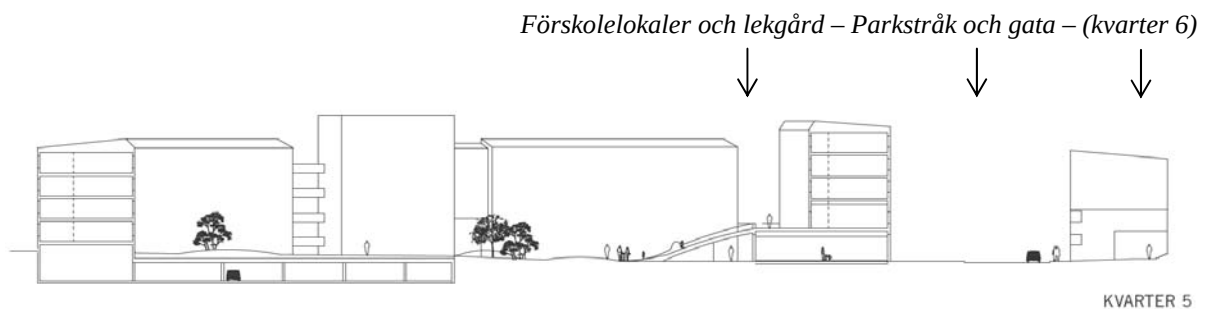
Förskola

BS

Planen ger möjlighet att bygga förskolelokaler (4 avdelningar) inom kvarter 5 i planens västra del. Kvarteret är i direkt anslutning till det gröna gång- och cykelstråket mot Stabbyskogen och det centrala parkstråket.

gård₃
g

Förskolan skall byggas integrerat i bostadshusens två nedersta våningar, där våningshöjderna regleras till minst 3 meters invändig takhöjd. Inhägnad lekgård får anordnas i anslutning till förskolelokaler. Bostadsentréer skall utföras avskilt från förskolegård för att minska störningar mellan bostäder och förskola. Gemensamhetsanläggning för bostadsgård kan bildas inom kvarteret så att bostäder ovan förskolelokaler har tillgång till vistelseytor inom kvarteret om deras närmaste gård upptas av inhägnad lekgård.



Studie av kvarter 5 med förskolelokaler i vån 1 och 2 i kvarterets norra del.
Parkeringsgarage under bostäder i södra delen.
Illustration AIX arkitekter AB.

Boende för äldre

Planen ger inom bostadsändamålet möjlighet att bygga olika former av boende för äldre. Delar av kvarteret norr om torget, K1, har bedömts vara lämpligt för ett så kallat trygghetsboende och har därför getts större husdjup än övriga byggrätter i området.

Trafik och trafiksäkerhet

Gatunät

Börjegatan är huvudgata genom Luthagen mellan Bärbyleden och centrum. Hällbygatan har tillsammans med Tiundagatan karaktär av uppsamlingsgata/bussgata inom stadsdelen. Fastigheter inom kv Stabby gårde har garage i bottenvåningar med utfart mot Hällbygatan.

Planförslagets gatunät har utformats för att hålla öppet för eventuella anslutningar mot ett framtida gatusystem väster om grönsstråket. En framtida stadsutveckling inom *Nordvästra staden* kan innebära att Hällbygatan kan få ökad betydelse för främst kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Trafikflöden

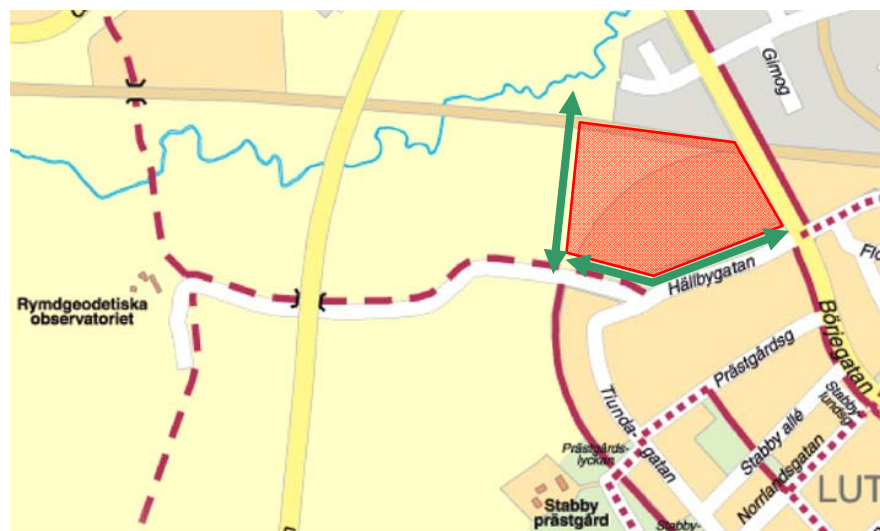
Börjegatan trafikeras av drygt 6000 fordon/veckomedeldygn. Prognos enligt ÖP staden är ca 10 000 fordon år 2020. Hällbygatan trafikeras idag av ca 1500 fordon/veckomedeldygn vid korsningen med Tiundagatan. Planförslaget bedöms ge en ökning med ca 3000 fordon till ca 4500 fordon/veckomedeldygn när planområdet är helt utbyggt.

Gång- och cykeltrafik

Området är relativt välförsörjt med gång- och cykelvägar (se karta). Gång- och cykelbana finns längs Börjegatan från industriområdet och in mot centrum. Separat gc-bana går på östra sidan av Börjegatan genom Librobäck och växlar över till västra sidan efter korsningen med Hällbygatan. I planområdets västra del finns gc-väg i gamla Enköpingsjärnvägens banvall som idag avslutas i höjd med Hällbygatan.

PARK/GC-VÄG

Gång- och cykelbana som föreslås längs Hällbygatan norra sida kan anslutas i öster till gc-bana längs Börjegatan och i väster till gc-väg i gamla banvallen. I planen föreslås att detta västra stråk förlängs norrut mot en möjlig planskild korsning med järnvägen för vidare sträckning längs Librobäcken och mot Fyrisån.



Utdrag ur cykelkartan med planområdet markerat.
Planförslagets gång- och cykelstråk markerade som gröna pilar.

Kollektivtrafik

Linje 9 går från Hällbygatan, Stabby gårde, genom Luthagen mot centrum. Bussen har sin ändhållplats inom planområdet och får genom planförslaget förändrade förhållanden. Busslinjen föreslås få sin huvudhållplats, inkl tidreglering, vid det föreslagna torget vilket ger passagerarna god tillgänglighet till service. Det ger också chaufförerna möjlighet till pausrum el motsvarande integrerat i något av torgkvarteren. Bussen ges vändmöjlighet i den planerade cirkulationen i korsningen Börjegatan – Hällbygatan.

Inga busslinjer trafikerar idag Börjegatan över korsningen med järnvägen. Om korsningen blir planskild kan en genomgående busslinje längs Börjegatan bli mer angelägen. Den föreslagna sektionen för Börjegatan har tillräcklig bredd för att rymma busshållplatser, men de lutningar som krävs för planskildheten innebär att det blir svårt att anordna goda hållplatslägen mellan Hällbygatan och Fyrisvallsgatan.

Gators utformning och funktion

Hällbygatan

GATA

I planen säkerställs att tillräcklig gatumark avsätts för att kunna bygga om korsningen Börjegatan-Hällbygatan till en cirkulationsplats med anslutning till det föreslagna torget. Hällbygatan ges också tillräcklig bredd för att rymma en ny sektion med trädplantering och kantstensparkering samt separat gång- och cykelbana. Planförslaget illustrerar en typsektion (se *illustration Gata – Hällbygatan*). De befintliga träden längs gatan kommer att ersättas med en ny trädrad.



Hällbygatan med garagedrifter mot kv Stabby gårde.

utfartsförbud

För att begränsa antalet utfarter över cykelbanan har utfartsförbud införts från kvarteren mot Hällbygatan.

Öster om korsningen med Tiundagatan föreslås befintligt övergångsställe kompletteras med mittrefug. Övergångsstället ligger i anslutning till den enda öppningen mellan Hällbygatan och gården i kv Stabby gårde. Stråket förväntas bli än mer frekvent när den nya parken anläggs inom kv Cementgjuteriet.

För Hällbygatas södra sida föreslås utfartsförbud för att begränsa bakånde fordon ut från källargarage i kv Stabby gårde. Varje fastighet ges två in-/utfarter samt möjlighet att (på egen fastighet) uppföra en avgränsning

mot gatumarken i form av mindre plantering, låg mur (högst 0,8 m) eller liknande som inte skymmer sikt eller skadar ledningar som ligger under gångbanan.

Börjegatan

Börjegatan passerar järnvägen i plankorsning med bommar. För att möjliggöra framtida planskild korsning med järnvägen har utrymme för slän-ter mm reserverats på östra sidan i detaljplanen för kv Banvakten.



Börjegatan, vy mot järnvägs-korsning. Kv Banvakten till höger.

z

utfartsförbud

I aktuellt planförslag skisseras en sektion för Börjegatans framtida planskildhet med järnvägen utformat med stödmurar och dubbelsidig gc-bana med plantering (se illustration Gata – Börjegatan). Denna sektion genomförs dock inte förrän en planskild korsning byggs. Projektet finns ej i Banverkets plan till 2015, och det är osäkert om det blir aktuellt i nästa plan till 2021. För att förbereda kvarterens disposition för en planskild korsning sätts utfartsförbud mot Börjegatan.

utfart

Fram tills en planskildhet blir aktuell kommer troligtvis dagens förhållanden att vara oförändrade med gc-bana enbart på gatans östra sida. Det finns även förutsättningar för att befintliga träd längs gatans västra sidan kan vara kvar fram tills gatan byggs om. För att underlätta trafikrörelserna under byggtiden och även dämpa den förväntade trafikökningen på Hällbygatan tillåter planen infart och/eller utfart mellan Börjegatan och parkeringen vid järnvägen fram till dess planskildheten kommer till stånd. Utfart/infart regleras i detalj i trafikföreskrift och inte i detaljplanen.

Nya lokalgator

Allmänna lokalgator inom planområdet säkerställer tillgängligheten inom hela området. Gator i östvästlig riktning ger möjlighet till framtida anslutningar västerut.

Lokalgator inom planområdet föreslås enligt den illustrerade typsektionen utformade med kantstensparkering men utan trädplantering då de i de flesta fall ansluter till parkytor eller förgårdsmark med planteringar som ger grönska till gaturummet.

Gatan längst i nordväst föreslås utformas som ett avslutat gathörn mot parkmarken med gc-tunneln. Planen säkerställer dock med allmän plats att gatan ska kunna förlängas västerut över gc-stråket för att bibehålla frihetsgrader för funktioner kring pendeltågsstationen samt hålla öppet för framtida väganslutningar inom utredningsområdet *Nordvästra staden*.

Inom allmän plats finns också utrymme för t ex en trappa mellan gatunivå och tunnelnivå (se illustration Park/gc-väg).

Lokalgatan med anslutning till Hällbygatan omedelbart öster om Tiundagatan (vid övergångsstället) planeras med lokal trafikföreskrift att tillåta infart men ej utfart mot Hällbygatan. Planen utformas därför med utrymme för vändzon i södra delen.

Inne i området är det viktigt att de oskyddade trafikanterna, främst barn, kan röra sig på ett säkert sätt. Trafiksäkerheten beror till stor del på hur gator utformas och vilka signaler som trafikmiljön ger till olika trafikanter. Kring den centrala parken föreslås att markbeläggningen knyter ihop de olika park- och torgytorna på ett tydligt sätt. Syftet är att skapa en utformning som leder det till en lugnare trafikrytm och en säkrare miljö för de som rör sig till och från parken. Exakt utformning, material etc avgörs i projekteringsskedet och regleras inte i detaljplanen.

Om onödiga bilrörelser kan undvikas ökar trafiksäkerheten inom området samtidigt som emissioner i form av buller och luftföroreningar också kan minska. Detta kan t ex uppnås genom att enkelriktade gatorna kring parken. Eventuell enkelriktning av gator regleras i lokala trafikföreskrifter och inte i detaljplan.

parkerings

Flera av lokalgatorna mellan kvarteren ligger i anslutning till förgårdsmark med plats för bostadsparkeringsgarage som komplement till parkeringsgarage under kvarteren. Lokalgatorna har på dessa sträckor enkelsidig gångbana. I syfte att skapa ett inbjudande gaturum och minska intrycket av parkeringsplats skall förgårdsmark utformas med gångbana och planteringar (se illustration Gata - Lokalgator).

Parkerings

Andelen bilar per hushåll har ökat kraftigt sedan Luthagens bostadskvarter byggdes under 1940 och 1950-talen. Det är därför brist på parkeringsplatser i stadsdelen och stor andel gatuparkeringsgarage. Inom kv Cementgjuteriet finns idag ca 90 allmänna parkeringsplatser (fri P 48 tim) Parkeringen används i första hand som boendeparkeringsgarage för de som bor i närområdet. Inom planområdet finns också en garageförening med 60 parkeringsgarage på ofri grund. Överenskommelse finns mellan kommunen och garageföreningen om att garagen skall vara utrymda när planen vinner laga kraft.

Planförslaget innebär att dagens ca 150 parkeringsplatser kommer att bebyggas av nya bostadskvarter. Kommunen avser att till stor del ersätta de 90 allmänna parkeringsplatserna på grund av bristen på parkeringsplatser i stadsdelen. Garageföreningens platser kommer inte att ersättas i samband med projektet.

I samband med planarbetet har kommunen genom fastighetskontoret låtit ta fram ett förslag för hur ytterligare parkeringsplatser kan inrymmas inom kvarteret Stabby gårde i syfte att bostadsrättsföreningarna ska kunna lösa en större del av sitt parkeringsbehov inom den egna fastigheten och på så sätt minska trycket på allmänna parkeringsplatser och gator i området. Förslaget har diskuterats med representanter för bostadsrättsföreningarna.

De ca 90 parkeringsplatserna inom allmän plats kan ersättas med ca 80 platser inom närområdet enligt följande:

Kantstensparkering:

Prästgårdsgatan (byta sida)	+13 p
Stabby Allé (byta sida)	+12 p
Hällbygatan (ombyggnad)	+19 p

Parkering:

Tiundagatan södra (utökad)	+8 p
Tiundagatan norra (ny, P₁ på plankarta)	+27 p

Summa antal p-platser: +79 p

Inom planområdet (Hällbygatan borträknad) tillkommer ca 90 parkeringsplatser inom allmän plats som kantstensparkering på gatorna. Eftersom planen innebär att ett stort antal nya bostäder tillförs området har inte dessa platser räknats in som ersättningsplatser, utan som ett nödvändigt tillskott i samband med exploateringen. På vilket sätt nyttjandet av parkeringsplatser inom allmän plats kan begränsas (t ex tidsbegränsning, parkeringsavgifter, införande av sk boendeparkering) regleras inte i detaljplan.

Bostadsparkering för de planerade lägenheterna ska lösas inom kvartersmark enligt parkeringsnorm, 9 platser/1000 m² BOA eller 0,8 platser/lägenhet. Parkeringarna avses att lösas i parkeringsgarage under bostadsgårdar och på förgårdsmark.

Cykelparkering för boende skall anordnas inom kvartersmark. Inom allmän plats kan allmänna cykelparkeringar anordnas inom Hällbygatans trädrad och på torget.

Angöring och parkering till verksamheter

Varudistribution och andra nyttotransporter till en livsmedelsbutik vid torget, K2, kan ske från lokalgata på västra sidan av kvarteret. Kundparkering skall anordnas enligt norm inom kvartersmark, i garage. Del av kundparkering bör också kunna anordnas som tidsreglerad kantstensparkering, för ökad tillgänglighet.

P₁

Angöring för nyttotransporter till förskola föreslås ske på gatumark vid kvarterets västra fasad. Angöring och parkering för personal och föräldrar föreslås också ske på gatumark och på del av parkeringsfastighet på Hällbygatans södra sida.

Järnvägstrafik

Planområdet avgränsas i norr av järnvägsområde för Dalabanan. Banan trafikeras av både godståg, 7 rörelser/dygn, och persontåg (Regina, X2000 och personvagn med RC-lok) sammanlagt 38 rörelser/dygn (prognos 2015, motsvarar dagens trafik). Under max trafiktimme, kl 17-18, passerar 4 tåg. Godstågen är de som ger mest störningar. Nattetid passerar 3-5 godståg mellan kl 22-06 varav ett är det dieselloksdragna sk Torvtåget.

Utrymme för framtida tågtrafik och pendeltågsstation

I översiktsplan för staden finns ett långsiktigt reservat för framtida utbyggnad av Enköpingsbanan och eventuell utveckling av spårbunden kollektivtrafik. Det skall också för framtiden finnas utrymme för dubbel-

spår på banan. Med hänsyn till de utrymmen som finns tillgängliga längs banan i Uppsalas centralare delar torde ett nytt spår på södra sidan om nuvarande spår vara det som är möjlig att genomföra.

Vid en framtida pendeltågstrafik är Luthagen/Libroback en attraktiv plats i norra delen av staden för lokaliseringen av en pendeltågsstation. I strukturerprogram för Libroback har ett stationsläge någonstans på sträckan mellan Bärbyleden och Börjegatan pekats ut som en möjlig lokalisering. Som en förutsättning har satts att huvudangöring för bil och buss till en sådan station bör vara norr om järnvägen, från Fyrisvallsgatan, för att leda utifrånkommande trafik via Bärbyleden och undvika biltransporter till en station genom Luthagens bostadskvarter. Stationsläget skall vara tillgängligt även från den södra sidan, men främst för gång- och cykel.

Det är osäkert om och när ett tågstopp kan etableras. Lokalisering och planutformning måste därför hantera möjligheten att en pendeltågsstation aldrig kommer till utförande och att markytor ska vara möjliga att nyttja även till andra ändamål. En lösning med mittplattform, som föredras för trafikering och tillgänglighet, har förkastats eftersom det får konsekvenser för byggd miljö på en 500 – 1000 m lång sträcka öster och väster om plattformen, och även kan komma att få konsekvenser vid Bärbyledens bropelare. Sidoplattformar kan lättare adderas till en befintlig miljö.

I detaljplanen har avsatts dels ett reservatsområde för dubbelspår på Dalabanan och dels ett område som kan rymma en sidoplattform för en pendeltågsstation. Dimensioneringar och utrymmesbehov har erhållits av Banverket och är av nödvändighet grovt uppskattade, eftersom varken dubbelspår eller ett regionalt pendeltågssystem på Dalabanan har utretts i någon djupare studie. Utrymmet för plattformen har inte begränsats i sidled utan löper längs hela järnvägssträckan inom planområdet för att behålla frihetsgrader hela vägen mellan Börjegatan (även över gatan för ev gångförbindelser) och den föreslagna gc-passagen i väster. Avsikten är att den planskilda passage som avsatts för det nordsydliga grönstråket också ska kunna nyttjas som plattformsförbindelse vid en framtida station i området. Vid Börjegatan har också allmän plats avsatts för att kunna anordna en passage/trappa mellan Börjegatan och plattformen.

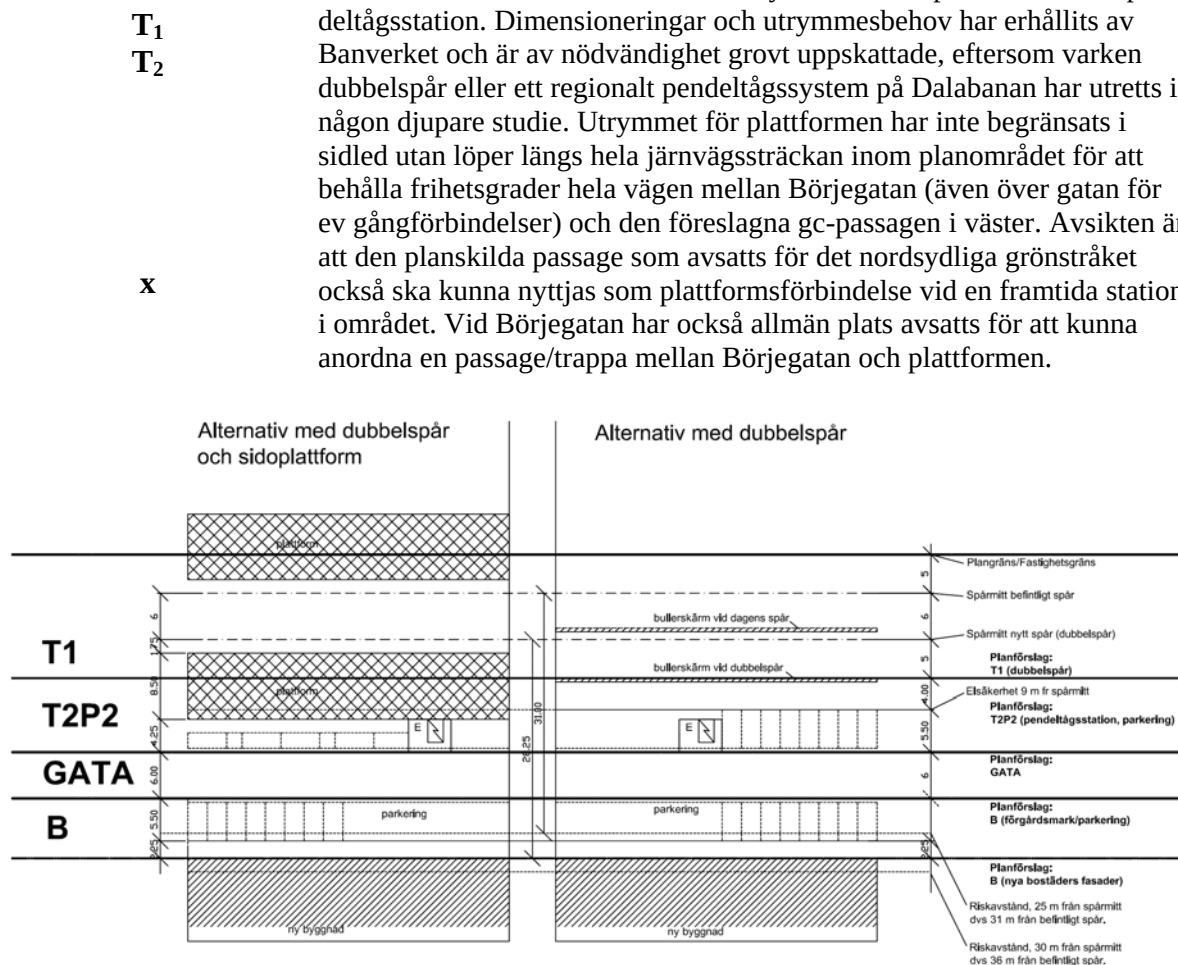


Illustration över planens avgränsningar mot järnvägsområdet för dubbelspår respektive stationsläge med sidoplattformar.

P₂

Reservat för plattformar får också användas för parkering, på så sätt kan området arrenderas ut till bostadsparkering så länge det inte finns någon tågstation. Planen föreskriver att plantering skall finnas mellan bulterskär och parkering. Enbart utbyggnad till dubbelspår påverkar inte parkeringsområdet (*se illustration ovan*).

Enligt Banverkets rekommendationer skall p-platser helst vara täckta inom 15 meter från spårmit för att förhindra skador på uppställda bilar. Enligt elsäkerhetsföreskrifterna får byggnad inte uppföras närmare järnvägen än 9 meter från spårmit. Planen ger utrymme för täckt parkering/carport vid utbyggt dubbelspår (*se illustration Gata - parkering vid järnvägen*).

Om plattform etableras finns det ändå möjlighet att anordna längsparkering söder om plattformen. Om hela planområdets bredd används till plattformar innebär detta en halvering av antalet parkeringsplatser inom **P₂**-området på norra sidan gatan (från ca 60 pl till ca 30 pl beroende på utformning). 30 platser bedöms vara möjliga att ersätta i närområdet i samband med ombyggnad till pendeltågsstation.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Det finns möjlighet att ansluta planområdet till befintliga VA-ledningar i Hällbygatan.

u

Dagvatten från området kommer att ledas norrut mot Librobäcken. Planen säkerställer utrymme för dagvattenledning under järnvägsområdet med u-område. U-området omfattar även del av bostadsparkering vid kvarteret längst i nordväst (K6).

Värmeförsörjning

Det finns möjlighet att ansluta planområdet till fjärrvärmenätet. Fjärrvärmeledningen går idag ca 20 meter norr om Hällbygatan inom föreslagen kvartersmark och föreslås flyttas till allmän gatumark inom planområdet.

El och tele

Planerad bebyggelse kan anslutas till befintliga nät för el och tele. Planområdets storlek kräver dock förstärkning med ytterligare transformatorstationer.

E

f₃

u

Den befintliga transformatorstationen vid Hällbygatan tas bort och ersätts av en station i anslutning till paviljongen på torget och två mindre stationer inom parkeringen vid järnvägen. En station planeras också i sydvästra delen av kvartersparken. E-områden avsätts med utrymme för station och uppställningsplats för servicefordon. Stationerna i park och på torg ska utformas i överensstämmelse med park- och torgytornas gestaltning.

Planen säkerställer med u-områden möjlighet till ledningsdragning i plan-skilda passager under järnvägsområde.

En 70 kV-ledning som under 2008 lagts i Hällbygatan inom ramen för Uppsala ström-projektet påverkar utformningen av Hällbygatans sektion. Träd får inte planteras närmare än 3 meter från ledningen.

Avfall

Hämtställe för avfall ska kunna nås utan backningsrörelser. Kärl för avfall ska kunna dras fram på hårdgjorda ytor och utan trösklar eller liknande hinder.

Miljöstörningar, hälsa och säkerhet

Väg- och järnvägsbuller

b₁

Området är utsatt för buller från både vägtrafik och järnvägstrafik. Vid de mest utsatta fasaderna mot Börjegatan är buller vid fasad ca 64 dBA ekv nivå och mot järnvägen 62-63 dBA ekv nivå (Ramböll, sept 2007) vilket överskrider riktvärdet 55 dBA ekv nivå. Riktvärdet överskrids även för fasader mot Hällbygatan.

Det centrumnära läget i ett attraktivt stadsutvecklingsområde, utgör skäl att tillämpa avsteg från riktvärden för trafikbuller enligt Boverkets allmänna råd, vilket innebär att lägenheter skall utformas så att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till tyst eller ljuddämpad sida (45 dBA/50 dBA ekv nivå samt 70 dBA max nivå), och att ljudklass B (avseende buller från trafik) ska uppfyllas inomhus där riktvärden vid fasad överskrids.

Den föreslagna kvartersformen medger att tyst sida (45 dBA ekv nivå) kan uppnås mot gården för de flesta lägenhetsfasaderna. Lägenheter på översta våningarna mot järnvägen klarar bullerdämpad sida (50 dBA ekv nivå) vid gårdsfasad, men bedöms med hjälp av detaljutformningen av burspråk, balkonger etc kunna nå nivåer ner mot 45 dBA ekv nivå.

Planen ställer också krav på att varje bostad ska ha tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, mot tyst eller ljuddämpad sida. Genomförd bullerutredning visar att dessa nivåer klaras på bostadsgårdarna och i huvudsak för balkonger mot gård. Planen ger byggrätt för att kunna sluta kvartershörnen närmast järnvägen på ett effektivt sätt även på de övre våningsplanen för att på så sätt klara 70 dBA max nivå för gårdsfasader.



Buller vid högre punkthus

För elvavåningshuset i kvarter 1 närmast Börjegatan överskrids 55 dBA ekv nivå på tre sidor för de fem översta våningarna (de som är högre än kvartersbebyggelsen). För att klara Boverkets allmänna råd för tyst/ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen måste fasader mot den ljuddämpade sydvästra sidan skärmas av, t ex med hjälp av balkongsidor och indragna fasadpartier. Planens utformningskrav att balkonger på punkthusen ska utgöra en välintegrerad del av fasaden (f₂) samverkar med kravet på att klara minst ljuddämpad sida (50 dBA) utanför minst hälften av bostadsrummen. Studie av en möjlig planlösning visar att Boverkets allmänna råd kan uppfyllas.

Liknande lösningar kan göras för sjuvåningshuset i kvarter 2. Båda punkthusen har tillgång till bostadsgård som uppfyller kraven på tyst sida.

Studie av planlösning för att klara ljuddämpad sida för hälften av bostadsrummen. Illustration AIX arkitekter

Bullerskärm

En bullerskärm mot järnvägen har främst betydelse för de ekvivalenta bullernivåerna. En 4 meter hög skärm 5 meter från dagens spår gör att riktvärdet 55 dBA ekv nivå klaras för större delen av fasaderna mot järnvägen. En skärm vid ett framtida dubbelspår ger ekvivalenta bullernivåer över 60 dBA från vån 4 och uppåt och kräver att avstegsfall tillämpas.

Vid fasaderna mot järnvägen är den maximala ljudnivån hög, trots att bullerskärm planeras mot spåren. Där avskärmningen tappar effekt; högst upp i husen närmast järnvägen och i hörnet mot Börjegatan förekommer maxnivåer på upp till 86 dBA, vilket motsvarar en situation utan skärm. Byggrätten närmast järnvägen har sedan utredningen gjordes flyttats drygt 1,5 meter från spåret, vilket skulle kunna innebära en något lägre bullernivå i denna del.

b₂

Bullernivåerna ställer stora krav på fasadernas ljudisolering för att klara gällande inomhusnivåer enligt Boverkets byggregler, BBR. Planen ställer krav på att fasader mot järnvägen och norra delen av Börjegatan skall dämpa 45 dBA, för att klara inomhusnivåerna motsvarande en situation med dubbelspår.

Vibrationer

b₁

Med hänsyn till närheten till järnvägen ställer detaljplanen krav på att riktvärdet 0,4 mm/s för vibrationer klaras i bostäderna, vilket kan komma att innebära att särskilda vibrationsdämpande åtgärder krävs vid grundläggning.

Urspårningsrisk

v₃

Planen har utformats enligt Banverkets rekommendationer att bostäder inte bör placeras närmare än 25-30 meter från spårmitt på närmaste järnvägsspår för att minska risken för att människor och byggnader tar skada vid eventuell urspårning. I planförslaget är närmaste bostadsfasad mer än 34 meter från befintlig spårmitt och mer än 28 meter från planerat dubbelspår (med utgångspunkt från att nytt spår läggs 6 m söder om befintligt spår). Parkering bedöms kunna tillåtas närmare spåren. Måtten baseras på riskanalys gjord för kv Banvakten. Riskanalysen visar att risken för enskilda individer i eller utanför byggnaden, såväl som samhällsrisk, till följd av farligt godstransporter på järnvägen är relativt låga och bör kunna accepteras. Påkörningsrisken på parkeringen är något högre men inom en nivå där risken kan accepteras. Planen föreskriver att bostäder utförs med genomgående entréer så att de boende har tillgång till entré mot den skyddade gårdssidan.

Magnetfält

Undersökningar av magnetfält från järnväg vid intilliggande kv Banvakten, med motsvarande avstånd mellan bebyggelse och järnvägsspår, visar ett medelvärde över dygnet som understiger 0,2 µT. En ökad framtida trafikbelastning av pendeltåg innebär en ökad magnetfältpåverkan. Topologin och banprofilen inom området är dock sådan att risken för störningar bedöms vara liten.

Ras och skred

Planområdet ligger relativt nära Libroäckens ravin där marken är känslig för ras och skred, vilket bör uppmärksammas i samband med markarbeten, eventuell uppläggning av massor etc.

Markföroreningar

Tidigare verksamhet inom planområdet har gett upphov till markföroreningar. Miljötekniska markundersökningar som utförts för petroleumkolväten, metaller och PAH visar att halterna endast i undantagsfall överskrider de använda riktvärdena (Golder Associates, 2007). Fyra olika förorenade områden/punkter har detekterats, men utgör enligt undersökningen inget akut hot mot människor eller miljö. De nu kända föroreningarna kan avgränsas och efterbehandlas i samband med markarbeten. I rapporten görs även bedömningen att återvinning av asfalt kan ske utan restriktioner.

Den genomförda undersökningen utesluter inte att ytterligare markföroreningar kan komma att upptäckas i samband med markarbeten inom området. Om föroreningar påträffas skall detta anmälas till Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten.

Flygbuller

Planområdet berörs av flygbuller från Ärna flygfält men ligger helt utanför förordnandeområdet enligt PBL 12:4. Planområdet ligger inom 70 dBA (Lamax) för militär flygverksamhet, men utanför 80 dBA (Lamax), vilket är i enlighet med aktuella riktvärden för flygtrafiken kopplat till riksintresse totalförsvaret. Beräknad bullerutbredning för framtida civil flygtrafik visar 70 dBA Lamax-gränsen norr om Bärbyleden och långt från planområdet. Detta talar för att planområdet inte heller kommer att påverkas av flygbuller (som överskrider gällande riktvärden) som en följd av en eventuell utveckling av civil flygtrafik på Ärna.

Skjutbanebuller

Planområdet berörs till del av skottbuller upp mot 60 ±2,5 dBA från skjutbanan vid Ärna men ligger långt utanför kommunens observationszon kring skjutbanan, som omfattar buller som överstiger 65 dBA. Observationszonen ingår i förordnandeområdet enligt PBL 12:4 (*se flygbuller ovan*).

Administrativa frågor

Planens genomförandetid är 10 år från det datum planen vinner laga kraft.

Den fastighetsplan (tomtindelning 0380-9/LU3) som fastställdes 1960-11-03 för kvarteret Cementgjuteriet upphör att gälla.

FÖRENLIGHET MED MILJÖBALKEN 3, 4 OCH 5 KAP OCH ÖVERSIKTSPLAN

Ett nytillskott av bostäder i en god boendemiljö i anslutning till befintlig infrastruktur stämmer överens med MB 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning. Planförslaget är förenligt med riksintresse för järnvägen genom att planen säkerställer reservat för dubbelspår på järnväg samt krav på buller- och vibrationsnivåer samt riskhänsyn i järnvägens närhet. Planen bedöms inte påverka andra riksintressen i närområdet. Planförslaget bedöms därmed överensstämma med 3 kapitlet miljöbalken. Aktuell plan berör inte miljöbalkens kapitel 4 och 5.

Studier av området i parallella uppdrag och därefter vidare utredningar har resulterat i att utformningen av kvarteren föreslås avslutas utanför den gamla järnvägsbanken för Enköpingsbanan. Syftet har här varit att få till stånd en tydlig anslutning till befintlig punkthusbebyggelse, som enligt översiktsplanen ”utgör en tydlig stadsrand innanför den gamla Enköpingsbanans banvall”, och samtidigt hitta ett lämpligt och flexibelt läge för en planskild passage med järnvägen för gång- och cykelväg som kan samordnas med såväl nytt rekreatiionsstråk längs Librobäcken som med ev framtida plattformspassage för en pendeltågsstation. Planen ger utrymme för järnvägsutveckling och planutformningen möjliggör framtida kopplingar västerut och ger handlingsfrihet över gränsområdet mot utredningsområdet *Nordvästra staden* då planområdet avslutas med allmän plats mot Stabbyfältet. Planförslaget bedöms därmed överensstämma med översiktsplanens intentioner.

PLANENS KONSEKVENSER

Planförslaget jämförs med ett nollalternativ som innebär en rimlig framskrivning av nuläget.

0-alternativ

Nollalternativet skulle kunna innebära att fastigheten Luthagen 3:1 fortsättningsvis används som industrimark enligt gällande plan. Detta är dock inte ett troligt alternativ i detta centrala läge där efterfrågan på bostäder är stor. Flera industriverksamheter skulle idag bedömas vara direkt olämplig på platsen med hänsyn till närheten till befintliga bostäder och den omvandling som pågår inom stadsdelen.

För ett effektivt marknyttjande i området är det inte troligt att nollalternativet innebär att marken närmast gatan fortsättningsvis nyttjas för allmän parkering, utan att en rimligt framskrivning av nuläget är att marken omvandlas och bebyggs i någon form (med högre eller lägre exploatering än planförslaget) en utveckling som också bekräftas i översiktsplanen.

Stadsbild och Landskapsbild

Planförslaget innebär att tidigare industrimark blir tätare bebyggd och i vissa delar med högre byggnader. Detta innebär en förändring av stadssiluetten främst när man närmar sig staden från nordväst och från Bärbyleden. Siluetten mot staden förändras, men detta bedöms inte inverka negativt på stadsbilden som helhet. De högre byggnaderna skymmer inte vyn mot slottet och domkyrkan från den gamla infartsvägen, väg 272. Omvandlingen kan ses positivt ur stadsbildssynpunkt lokalt när nya stads-kvarter uppbyggda kring tydliga offentliga stadsrum kompletterar en attraktiv stadsdel och en ny entré in mot staden kan skapas.
(Se illustration Siktstudier)

Aktuell detaljplans avgränsning kommer att ansluta till befintlig bebyggelserand och bedöms därmed inte påverka landskapsrummet. Detaljplanen föreskriver att områdets västfasad artikuleras genom att hushöjderna varieras på ett sätt som anknyter till befintlig punkthusbebyggelse. Det öppna landskapsrummet är en del av översiktsplanens utredningsområde Nordvästra staden och kan därmed komma att förändras ytterligare i framtiden.

Kulturmiljö

En omvandling av kvarteret innebär att samtliga befintliga byggnader kopplade till industriverksamheten rivs. Rivningen är till större delen genomförd under 2008. Industribyggnaderna finns upptagna i inventering för industrimiljöer men har inget skydd sedan tidigare och har inte bedömts omistliga.

Den planerade bebyggelsen i kv Cementgjuteriet bedöms inte innebära någon negativ påverkan på intilliggande bebyggelses miljö- och stadsbildsvärden.

Naturmiljö, rekreation och friluftsliv

Detaljplanens avgränsning kommer inom den västra delen att tangera strandskyddet kring Librobäcken (100 m), men detta bedöms inte medföra någon påverkan på strandskyddets syfte eller negativ påverkan på naturmiljön. Järnvägen utgör en barriär mellan planområdet och Librobäcken i denna del.

Planens genomförande innebär bl a att ett grönt gång- och cykelstråk har möjlighet att utvecklas i nordsydlig riktning som koppling mellan Stabbyskogen och Librobäcken via tunnel under järnvägen och att tillgängligheten till naturmiljön i Librobäckens ravin därigenom kan förbättras. Detta öppnar möjligheter till vidare kopplingar österut mot Fyrisån, vilket förbättrar nätet mellan de gröna stråken i staden och innebär positiva konsekvenser för friluftsliv och rekreation. Planen stärker och utvecklar gröna stråk samt tillför allmänna park- och torgytor till stadsdelen vilket ger ökade möjligheter till rörelse och aktivitet.

Mark och vatten

Exploateringen innebär att förorenad mark från tidigare verksamheter inom planområdet kommer att saneras och att risken för negativ påverkan på mark och vatten minskar.

Andelen stora sammanhängande hårdgjorda ytor inom industritomt och parkeringsytor kommer att minska och delas upp till mindre takytor, gator mm. Delar av åkermark bebyggs samtidigt som en ny kvarterspark med stora icke hårdgjorda ytor tillförs området. Planens genomförande bedöms därmed inte innebära någon ökad miljöbelastning på dagvattnet i området. I den miljötekniska markundersökningen gjordes bedömningen att dagvatten från industritomten redan idag kan släppas till det kommunala dagvattennätet utan förbehandling. Sammantaget bedöms inte genomförandet av planen medföra någon negativ miljöpåverkan på Librobäckens-Fyrisåns vatten.

Resurser

Energi

Planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet, vilket är positivt för energihushållningen.

Då översiktsplanens läge för ett reservat för energianläggning av flera skäl bör omprövas i en översyn av ÖP har eventuella skyddsavstånd kring detta inte beaktats och inte bedömts ge någon konsekvens för utbyggnad av bostäder inom planområdet. Del av det nya kraftledningsnätet genom Uppsala (Uppsala ström) har kabelförlagts i Hällbygatan. Ledningars läge påverkar möjligheten att plantera träd nära ledningen. Planen ger utrymme för en tillräckligt bred gatusektion inom allmän plats.

Vattenskyddsområde

Planområdet gränsar till yttre skyddsområde för vattentäkt, gränsen går i Börjegatan. Särskilt tillstånd kan dock komma att krävas enligt vattenskyddsområdets skyddsföreskrifter för att kunna genomföra en planskild korsning vid Börjegatan.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planförslaget innebär att avsteg från riktvärden för trafikbuller enligt Boverkets riktlinjer måste tillämpas för delar den nya bebyggelsen.

Planen innebär ca 850 nya bostäder, vilket med en generell uppskattning 4 rörelser per hushåll och dygn skulle alstra ca 3400 fordonsrörelser/dygn till/från området. Centralt läge och stor andel hyreslägenheter talar för att trafikmängden för bostäderna är något överskattad. Planförslagets inslag av kommersiell service och förskola genererar också trafik till området. Ny förskola ersätter dock befintliga paviljonger inom området (4 avd).

Bostadstrafiken förväntas främst belasta Hällbygatans östra del för att sedan fördela sig inom planområdets lokalgator och kvartersgator, medan trafik till förskolan belastar hela Hällbygatan. Uppskattningar enligt ovan innebär ett tillskott på ca 3000 fordon i Hällbygatans östra del och en mindre ökning i Hällbygatans västra del. Väster om Tiundagatan har Hällbygatan idag mycket lite trafik men som en följd av planens genomförande bedöms öka till ca 1000-1500 fordon. Gatorna i området, befintliga och planerade, har kapacitet för dessa trafikökningar.

Som en följd av trafikökning på Hällbygatan visar bullerutredningen att de ekvivalenta bullernivåerna ökar vid befintliga bostäders fasader med upp till 5 dBA, från dagens 55-58 dBA upptill ca 60 dBA vid de mest utsatta fasaderna. Befintliga lägenheter är dock genomgående eller orienterade mot gård vilket ger alla tillgång till en tyst sida. Balkonger är också orienterade mot gården i söder, vilket talar för att riktvärden för uteplats klaras. Enligt Trafikplan 2006 planeras ”blå 30” införas på bostadsgatorna i Luthagen. Om bilarnas hastighet sänks kan det leda till lägre bullernivåer i stadsdelen som helhet. En sänkning av hastigheten från 50 km/h till 30 km/h ger ca 2 dBA lägre ekvivalent bullernivå.

För att ytterligare minska påverkan på Hällbygatan föreslås i planen att tillfart till parkeringsområdet närmast järnvägen får anordnas direkt från Börjegatan fram tills den planskilda korsningen byggs. Detta kommer att

underlätta trafikrörelserna under byggtiden, men också vara en lösning som kan fungera under ganska många år framöver, då det är osäkert om korsningen kommer att finnas med i Banverkets plan till 2021.

Busstrafiken är dimensionerande för de maximala ljudnivåerna på Hällbygatan. En positiv konsekvens av planförslaget är att befintliga byggnader längs Hällbygatan blir mer avskärmade från järnvägsbuller jämfört med dagsläget vilket totalt sett ger minskade maxnivåer vid fasader längs Hällbygatan.

För Börjegatan har bullerberäkningar baserats på ÖP prognos för 2020, 10000 fordon/årsmedeldygn, vilket även gällde som förutsättning vid uppförandet av kv Banvakten.

Luft

Bebyggelse som tillkommer längs Hällbygatan innebär också att gaturummet blir tätare jämfört med idag. Trafikmängderna är dock inte i den storleksordningen att luftkvaliteten, som en följd av förtätningen, riskerar att försämrats påtagligt. Gaturummet är 25-30 meter brett mellan fasaderna. Dessutom förväntas de största trafikökningarna i östra delen, där gaturummet är välventilerat mot torg och cirkulationsplats.

Trafik, trafiksäkerhet

Planens genomförande kommer att innebära en förbättrad situation för oskyddade trafikanter genom att separat gång- och cykelbana anläggs längs Hällbygatan och antalet utfarter begränsas. Säkra gångpassager/övergångsställen planeras också i frekventa gångstråk. Planen förbereds för att göra Börjegatans korsning med järnvägen planskild, vilket (på längre sikt) ger ökad trafiksäkerhet. Under överskådlig tid kommer dock korsningen med järnvägen vara en plankorsning med bommar med risk för spårspring.

Den centrala parken omges av gator på alla sidor. Trafikmiljöer innebär alltid risker för oskyddade trafikanter, men denna utformning har bedömts vara viktig för att parken ska upplevas allmänt tillgänglig för alla, inte bara de som bor i området. Ett genomgående och flexibelt gatunät har också bedömts vara en viktig del i ett långsiktigt stadsbyggande. Planförslagets utformning, med relativt korta raksträckor, bidrar till att bilister håller lägre hastighet inom området. Även markbeläggning kring parken och parkens utformning kan bidra till en god trafikmiljö med lägre hastigheter och goda siktförhållanden. Planens generella struktur ger förutsättningar för att styra trafiken inom området på olika sätt.

De allmänna parkeringsplatser (90 st) som finns inom planområdet idag kan till största delen ersättas med kantstensparkeringar och parkeringsplatser i närområdet (80 st). Garageföreningens platser (60 st) ersätts inte vilket innebär att dessa bilar till viss del kan komma att belasta de allmänna parkeringsplatserna i stadsdelen (medlemmar i garageföreningen är dock inte alla bosatta i Luthagen/Stabby).

Ras och skred

Med beaktande av geotekniska förhållanden vid t ex uppläggning av massor innebär planens genomförande inte någon ökad risk för ras eller skred vid Librobäcken.

Skuggning

Genomförda skuggstudier visar att planerade byggnader vid Börjegatan kommer att skugga delar av västfasaden i kv Banvakten under sen eftermiddag/kväll under sommarhalvåret. (Se bilaga Solstudier)

Studier av en typisk bostadsgård visar att större delen av gården är solbelyst dagtid under sommarhalvåret. Vid vår- och höstdagjämning är del av gården solbelyst under dagen.

Byggskedet

Byggskedet kan komma att ge upphov till störningar för närboende. Framförallt kan etappvis utbyggnad innebära att byggverksamheten pågår under lång tid, vilket kan komma att störa både närboende och de nyinflyttade i området. Byggtrafik kan periodvis innebära minskad framkomlighet på omkringliggande gator. Direktinfart mot Börjegatan vid järnvägen innebär en flexibilitet som delvis kan begränsa byggtrafiken på Hällbygatan.

Sociala konsekvenser

Aktuell detaljplan är en del av Librobäckens utveckling mot en mer blandad stadsdel där verksamhetskvarter omvandlas till bostadskvarter. Detta ger förutsättningar för en tryggare stadsmiljö som befolkas under hela dygnet. Tillskott av service och handel och allmänna ytor såsom torg och kvarterspark inom området kan bidra till ett ökat stadsliv och att mötesplatser skapas.

MÅL- UPPFYLLELSE

Ett genomförande av planförslaget bedöms inte motverka några nationella, regionala eller lokala mål.

Lokala mål

Under förutsättning att de föreslagna punkthusen klarar Boverkets riktlinjer för avsteg från riktlinjer för bullernivåerna utomhus vid fasad bedöms ett genomförande av planen vara i linje med miljöprogrammets inriktningsmål vad gäller God bebyggd miljö – den fysiska miljön.

Planerad park (ca 0,7 ha) mitt i området uppfyller inte helt parkprogrammets storlekskrav på kvarterspark (minst 1 ha). Tillsammans med andra allmänna ytor, torg och parkstråk som tillkommer genom planen, samt kopplingar till andra gröna stråk bedöms tillgänglighet till park vara god och ge ett viktigt tillskott i stadsdelen. Detaljplanen berör i viss mån också folkhälsomålet för ökad fysisk aktivitet genom att ny parkmark skapas som på sikt kommer att vara en del av ett övergripande grönstråk.

Barnkonventionen

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

Bostäder och förskola i direkt anslutning till kvarterspark och med gångavstånd från Stabbyskogen kan ses som goda förutsättningar vid planering av barns boende- och utemiljö. Planens utformning ger ca 850 bostäder tillgång till en kvarterspark inom 20–100 meter från bostaden.

Planens bestämmelser säkerställer att en bullerskyddad och solbelyst gård för det lilla barnets behov kan nå direkt från bostadsentré utan kontakt med trafikmiljö. Planen ger också förutsättningar för barn att växa upp i en varierad stadsmiljö i en attraktiv stadsdel med bostäder i olika upplåtelseformer och tillgång till förskola och daglig service inom gångavstånd från bostaden.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra kommunala förvaltningar och sökanden. Underlag för planutformning samt illustrationer till planförslaget har gjorts av AIX Arkitekter AB och Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB. Bullerutredning har gjorts av Ramböll Sverige AB och Miljöteknisk markundersökning av Golder Associates AB.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i mars 2009

Reviderad i september 2009 inom markerade stycken på sidorna 10 och 20. Därutöver har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Ulla-Britt Wickström
Planchef

Anna Hellgren
Planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för:

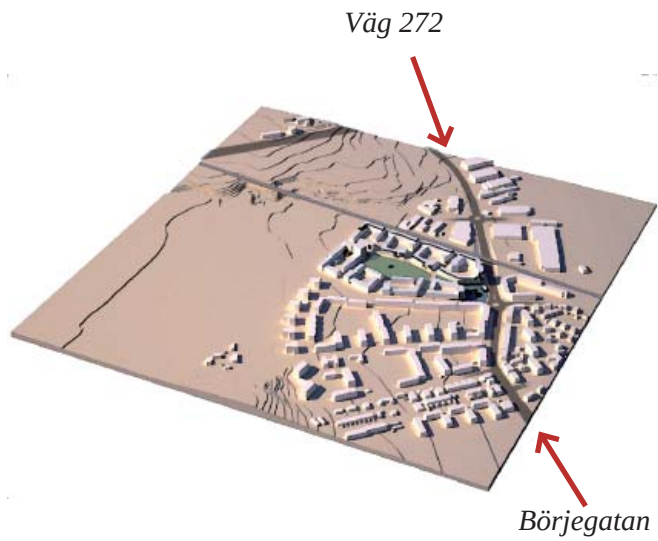
- samråd 2008-02-21
- utställning 2009-03-19

Antagen av byggnadsnämnden
Laga kraft

2009-09-16
2010-06-17

SIKTSTUDIER

Börjegatan



Väg 272



Vy från Börjegatan mot norr, efter Stabby allé.



Väg 272 på väg söderut in mot staden.

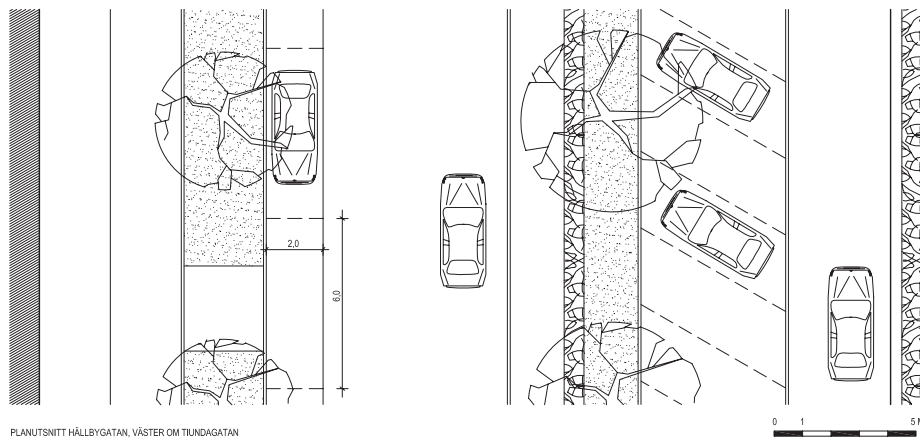
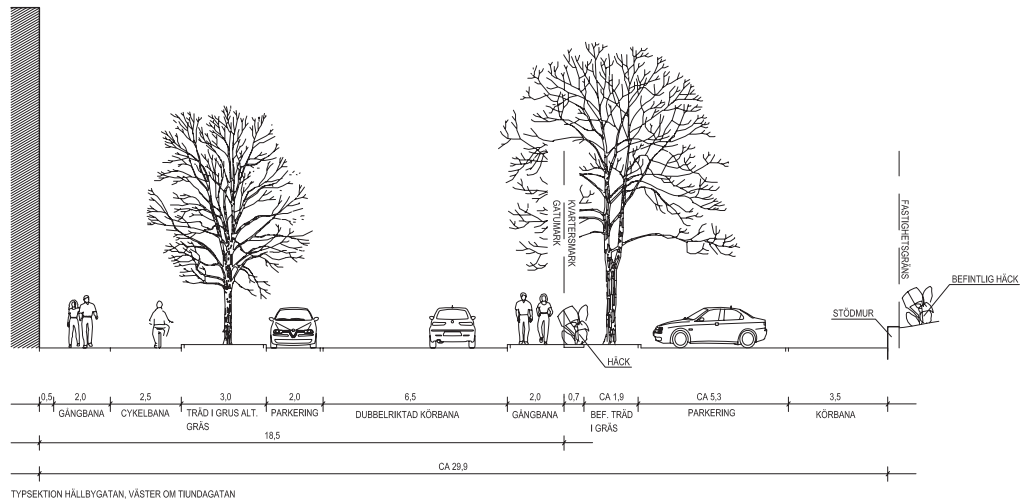
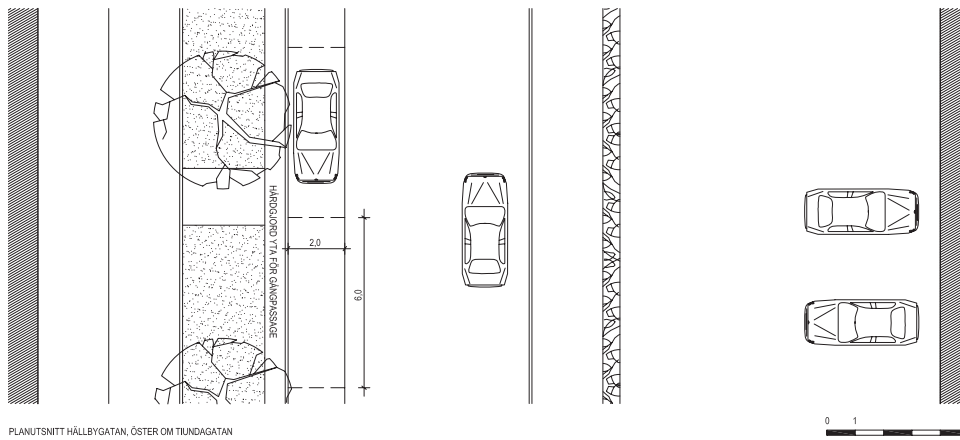
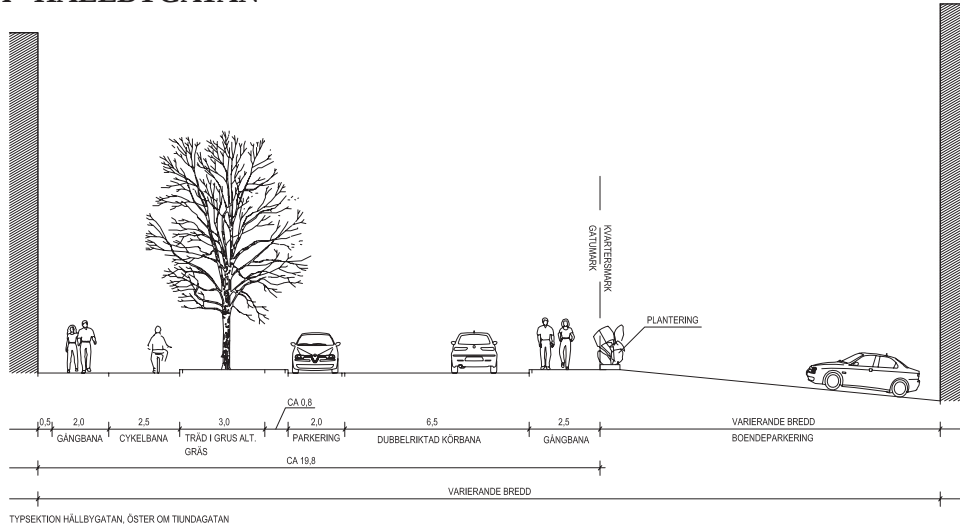


Vy från Börjegatan nära korsning med Hällbygatan.

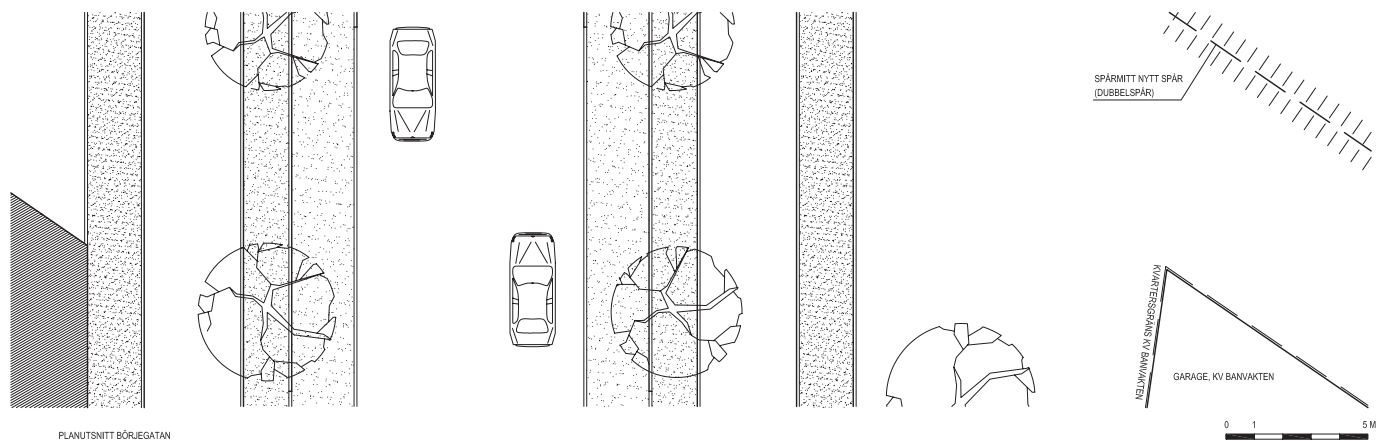
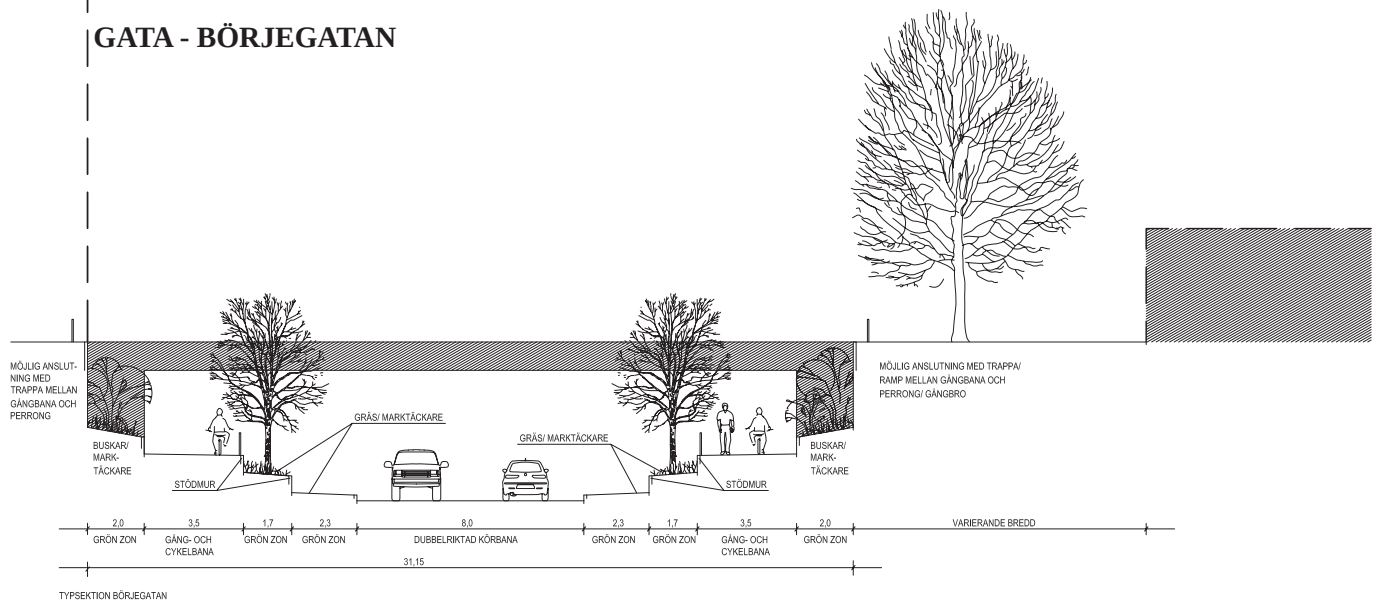


Väg 272 nära trafikplats Husbyborg. Planerat 11-våningshus syns till höger i bild.

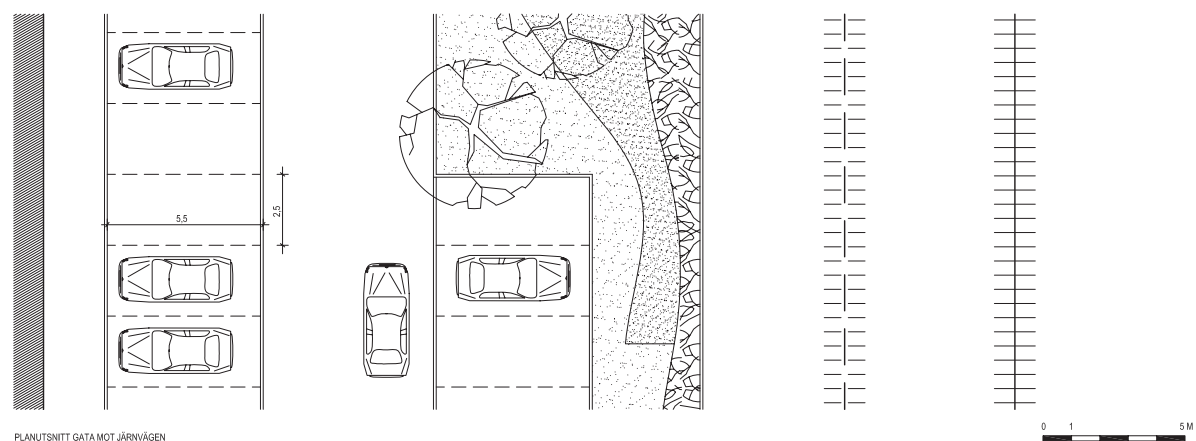
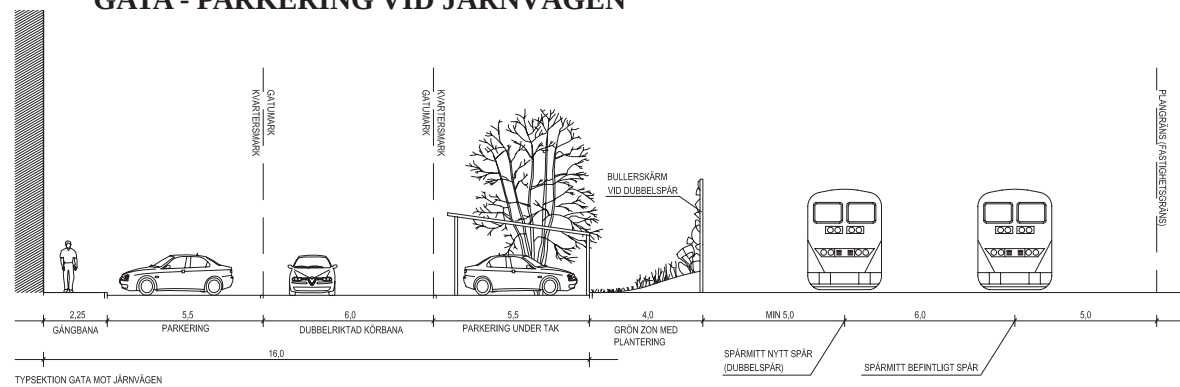
GATA - HÄLLBYGATAN



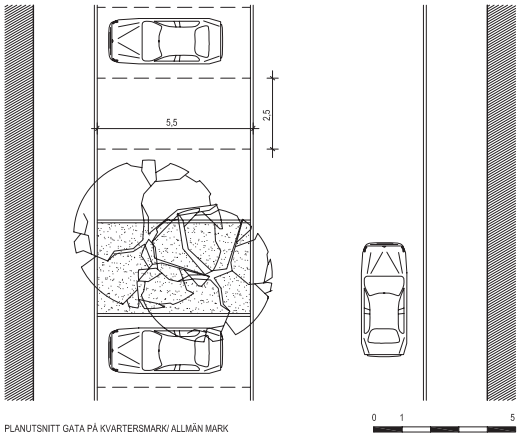
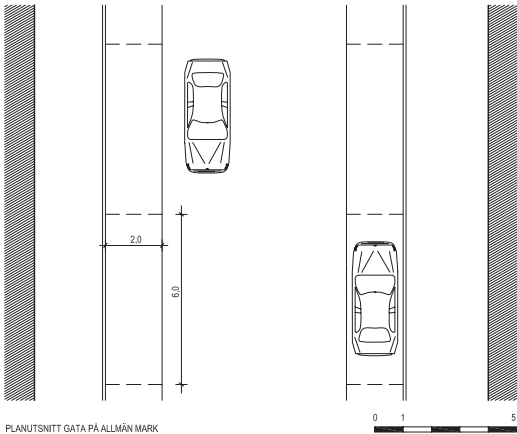
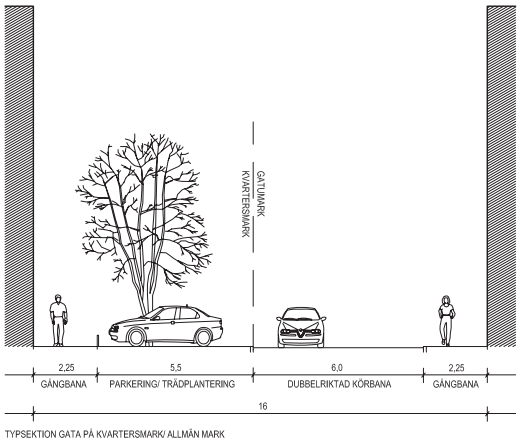
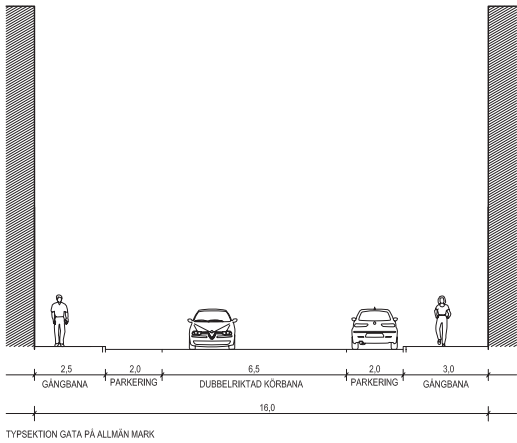
GATA - BÖRJEGATAN



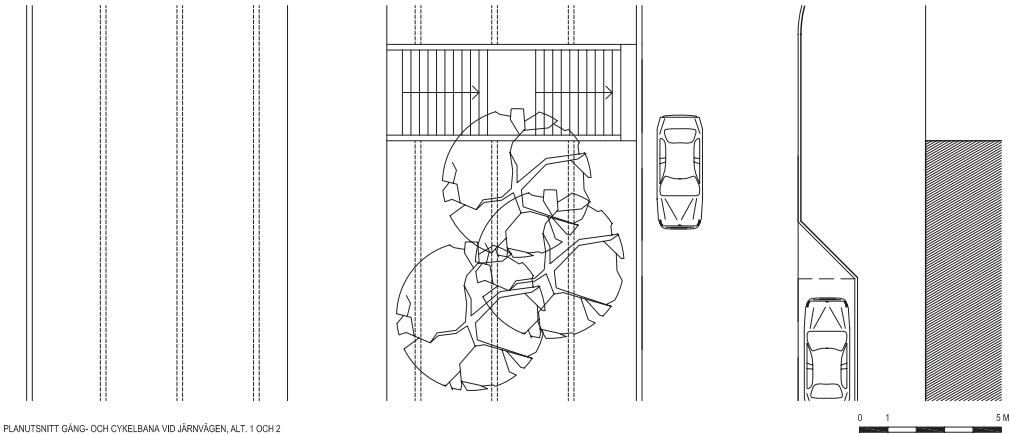
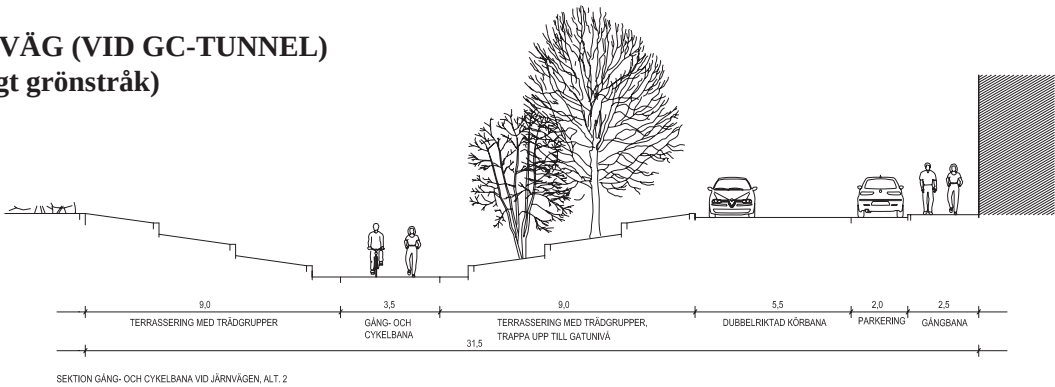
GATA - PARKERING VID JÄRNVÄGEN



GATA - LOKALGATOR



PARK/GC-VÄG (VID GC-TUNNEL)
(nord-sydligt gröonstråk)



Detaljplan för
Kv Cementgjuteriet mm
Uppsala kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Detaljplanen upprättas med normalt planförfarande. Målsättningen är att detaljplanen ska kunna antas i byggnadsnämnden under sommaren 2009.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio (10) år från den dagen planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet. Det innebär att kommunen ansvarar för drift, skötsel och underhåll av dessa. Kommunen ansvarar också för att de i planen angivna förändringarna av gatu- och parkmark kommer till stånd.

Den del av Hällbygatan som ingår i planområdet är i gällande plan från 1951 allmän gata, men har inte byggts ut väster om Tiundagatan. Aktuell detaljplan innebär därmed ingen fastighetsrättslig förändring. Den befintliga grusväg som leder till Hällby sköts idag av en vägförening.

Kommunen har också ansvar för att söka möjligheter att öka antalet parkeringsplatser på Prästgårdsgatan och Stabby allé samt inom allmän plats vid Tiundagatan, samtliga utanför planområdet, som en del av ersättning av allmänna parkeringsplatser som idag finns inom planområdet.

Byggherren har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för genomförande inom kvartersmark.

Mark som reserveras för dubbelspår (T₁) samt tillhörande bullerskärm skall vara i Banverkets ägo, men ansvar och skötsel för området utanför bullerskärmen kan överlåtas till Uppsala kommun (se Avtal). Kommunen ansvarar för att bullerskärmen uppförs.

Mark som reserveras för plattformar (T₂) skall vara i kommunal ägo. Detta för att bibehålla en handlingsberedskap för en eventuell framtida pendeltågsstation inom området. Marken skall fram till dess att området kan behöva tas i anspråk upplåtas till parkering (P₂) för intilliggande bostäder. Om anläggningar för pendeltågsstationen inte tar hela det reserverade området i anspråk kan delar av området även fortsättningsvis upplåtas till bostadsparkering.

Marken för parkeringsändamål (P₁) i planens västra del, söder om Hällbygatan skall i huvudsak fortsätta att vara i kommunal ägo i syfte att kunna upplåta parkeringsplatser för specifika behov, t ex förskolan.

Byggtiden

Området kommer att byggas ut etappvis med start i östra delen vid korsningen Hällbygatan-Börjegatan. Nya allmänna gator samt torg- och parkeror kommer att anläggas efterhand som bostadskvarteren uppförs.

Befintliga ledningar skall hållas tillgängliga under byggtiden och utsättning av befintliga ledningar skall begäras innan byggarbeten sätts igång.

Byggherren ansvarar för att begränsa störningar och för att åtgärda eventuella skador på näraliggande fastigheter på grund av bygget. Enligt miljöbalken är miljökontoret tillsynsansvarig för eventuella störningar för närboende som uppkommer under byggtiden.

Avtal

Ett exploaterings- och markbytesavtal skall upprättas mellan Uppsala kommun och Uppsalahem AB. Avtalet skall bland annat omfatta exploateringsbidrag till allmänna anläggningar inom planområdet och andra åtgärder som är en direkt följd av planens genomförande, såsom gång- och cykeltunnel under järnvägen.

Avtal skall upprättas mellan Uppsala kommun och Banverket och föreligga senast när byggnadsnämnden behandlar planärendet inför antagande. Avtalet ska behandla markbyten samt skötsel och underhåll av mark som i planen reserverats för järnvägstrafik (T₁). Överenskommelse måste träffas om hur marken mellan bostädernas parkering och bullerskärmen ska skötas.

Avtal skall upprättas mellan Uppsala kommun och berörda byggherrar angående användning och skötsel av mark som i planen reserverats för järnvägstrafik och parkering (T₁ och T₂P₂).

Ett planavtal har tecknats mellan Uppsala kommun och Uppsalahem AB avseende kostnader i samband med detaljplanearbete.

Markanvisning

Fastighetsnämnden beslutade i oktober 2005 om markanvisning inom kv Cementgjuteriet till Uppsalahem. Förutsättningar för markanvisningen är att 50 % av lägenheterna inom kv Cementgjuteriet upplåts med hyresrätt och att Uppsalahem förbinder sig att uppföra motsvarande antal hyresrätter inom områden med underskott av hyreslägenheter. Detta kan ske genom överenskommelser med andra byggherrar om resterande 50% av byggrätterna inom kv Cementgjuteriet.

FASTIGHETS RÄTT Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Detaljplanen ligger till grund för fastighetsbildning inom planområdet.

Mark som i planen betecknas gata, torg och park samt park/gc-väg föreslås bli allmän plats med kommunen som huvudman och markägare.

Mark som i planen reserverats för dubbelspår (T₁) skall överföras till Banverkets fastighet, Dragarbrunn 32:1.

Mark som reserveras för pendeltågsstation och parkering (T₂P₂) skall i ett första steg tillföras fastighet tillhörande Uppsala kommun. Om en pendeltågsstation byggs skall den mark som kommer att nyttjas till pendeltågsstation, plattformar mm överföras till Banverkets järnvägsfastighet, resterande delar skall vara kvar i kommunens ägo.

Banverkets avtalsservitut med röjningsrätt kring gamla Enköpingsbanan bör lämpligen dödas i samband med plangenomförandet.

Gemensamhetsanläggningar (g) kan bildas för boendeparkeringar inom kvartersmark i syfte att underlätta fördelning av parkeringsplatser mellan olika fastigheter.

Gemensamhetsanläggning kan bildas för bostadsgård i syfte att säkerställa att bostäder ovan förskolelokaler får tillgång till friyta inom kvarteret (BS/B). Detta kan bli nödvändigt om mark i direkt anslutning till bostaden upptas av inhägnad lekgård.

Tredimensionell fastighetsbildning kan genomföras inom områden med dubbla användningsbeteckningar (BC, BS). Detta kan aktualiseras för lokaler i bottenvåningar.

Den fastighetsplan (tomtindelning 0380-9/LU3) som fastställdes 1960-11-03 för kvarteret Cementgjuteriet upphör att gälla.

EKONOMI

Exploateringskostnader, fördelning av kostnader och avgifter

När planen genomförs uppkommer kostnader för förändringar på allmän platsmark m.m. som ska fördelas mellan Uppsala kommun och exploatören. Detta regleras i exploateringsavtal mellan parterna.

Vid flytt av ledningar eller andra tekniska anläggningar som berör ombyggnation av allmän platsmark ska avtal tecknas mellan Uppsala kommun och berörd ledningsägare.

Vid flytt av ledningar eller andra tekniska anläggningar på kvartersmark ska avtal tecknas mellan exploatören och berörd ledningsägare.

Kostnaderna för flytt av ledningar eller andra tekniska anläggningar ska bekostas av exploatören om inte annat sägs i ledningsägarnas avtal.

Kostnader för VA-, fjärrvärme-, el och teleanslutningar bekostas av exploatören enligt särskilda taxor.

Fastighetsbildning kan begäras av kommunen eller av exploatören. I överenskommelsen om fastighetsbildning mellan berörda parter avtalas hur kostnaden för fastighetsbildningen ska fördelas. Saknas överenskommelse beslutas kostnadsfördelningen vid lantmäteriförrättningen.

UTREDNINGAR

Tekniska utredningar

Som underlag för detaljplanen har bullerutredning och miljöteknisk markundersökning gjorts. Dessa utredningar har bekostats av sökanden.

Mark och geoteknik

Inför bygglov och byggprojektering måste geotekniska undersökningar samt mätningar av vibrationsnivåer från järnvägen göras. Risker för ras

och skred i Librobäckens närområde skall beaktas vid uppläggning av schaktmassor.

Föroreningar har konstaterats i vissa punkter inom planområdet. Om föroreningar påträffas skall detta anmälas till Miljö- och hälsoskyddsnämnden. Vid bortschaktning ska gällande förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd (1998:899) följas.

Vattenskyddsområde

Del av planområdet (Börjegatan) ligger inom det yttre vattenskyddsområdet för Uppsalaåsen. Gällande skyddsföreskrifter ska följas.

Buller

I bygglovskedet skall en bullerberäkning göras för varje kvarter där ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid fasader och på uteplats/gård redovisas. Rekommendationer enligt Boverkets allmänna råd 2008:1 skall följas. Beräkning av järnvägsbuller skall ta hänsyn till framtida dubbelspår på Dalabanan (se planbestämmelse b₂).

Bullerskärm mot järnvägen skall uppföras samordnat med bostadsbyggandet och i erforderlig utsträckning så att beräknade bullervärden kan uppnås för varje kvarter när bostäderna tas i bruk.

Säkerhet

För bostadshus som vetter mot järnvägen skall utrymning kunna ske mot gården i händelse av olycka på järnvägen. För bostäder som vetter mot Börjegatan ska studeras hur utrymningsvägar påverkas av en framtida planskild korsning med järnvägen.

Hus över 8 våningar kräver speciallösningar bl a i form av brandskyddade trapphus.

Brandposter skall anordnas i anslutning till Dalabanan och på lokalgator inom området.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra kommunala förvaltningar och sökanden. Underlag för planutformning samt illustrationer till planförslaget har gjorts av AIX arkitekter AB och Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB. Bullerutredning har gjorts av Ramböll Sverige AB och Miljöteknisk markundersökning av Golder Associates AB.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i mars 2009

| Reviderad i september 2009 inom markerade stycken.

Ulla-Britt Wickström
Planchef

Anna Hellgren
Planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd 2008-02-21
 - utställning 2009-03-19
- 2009-09-16
2010-06-17

Antagen av byggnadsnämnden
Laga kraft