

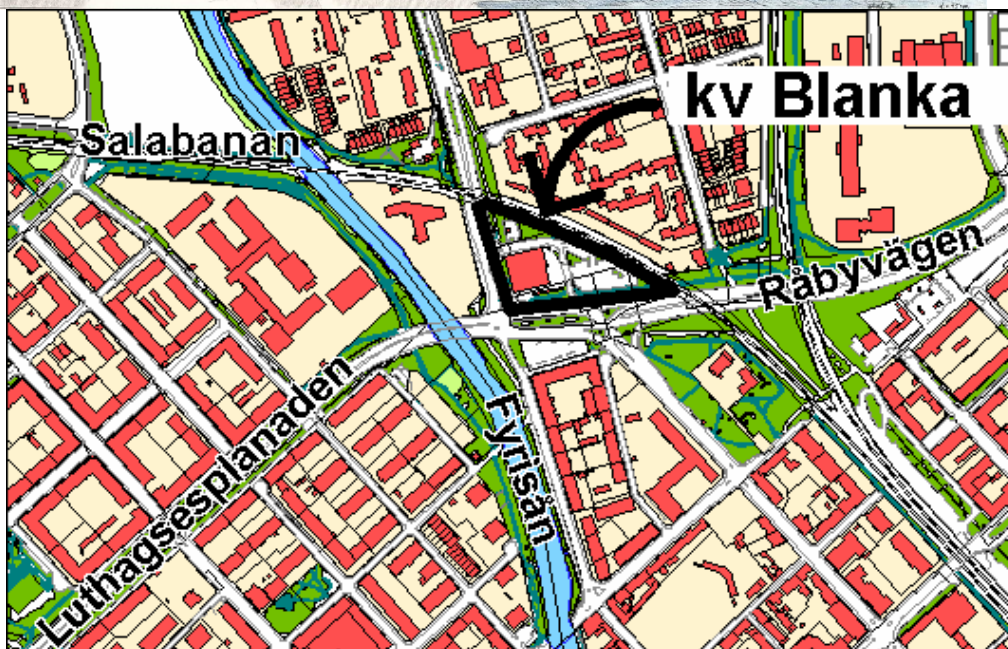


DETALJPLAN FÖR

Nytt förvaltningshus i kv Blanka

UPPSALA KOMMUN

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Anneli Sundin, telefon: 018-27 46 25

Stadsbyggnadskontoret

Postadress: Box 216 • 751 04 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: 018 – 27 00 00 • Fax: 018 – 69 20 53 • E-post: stadsbyggnadskontoret@sbk.upsala.se

www.upsala.se/stadsbyggnadskontoret

DETALJPLAN FÖR

Nytt förvaltningshus kvarteret Blanka

UPPSALA KOMMUN

PLANBESKRIVNING

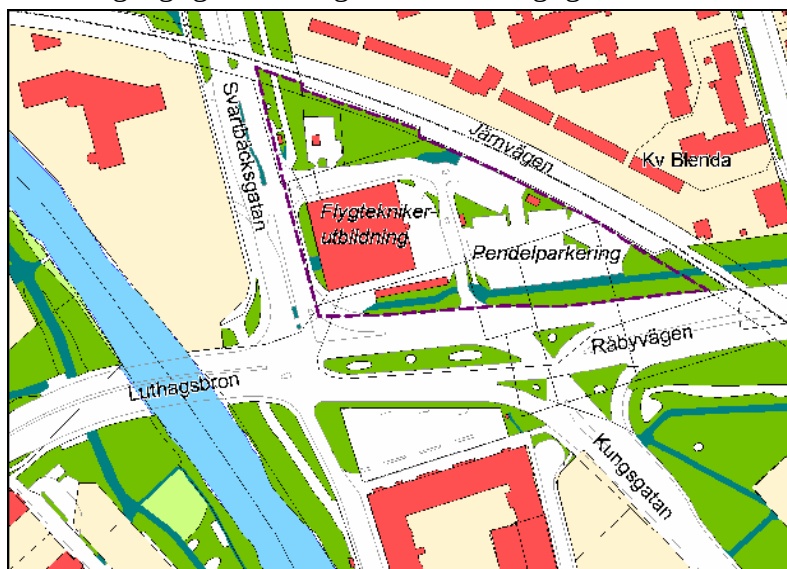
HANDLINGAR Planförslaget med beteckningen Dp 2000/20055 omfattar följande handlingar: Plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning, genomförandebeskrivning samt fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG Skanska har ansökt om planändring av detaljplan för kvarteret Blanka, för att där kunna uppföra en förvaltningsbyggnad för Polismyndigheten, Kriminalvården och Åklagarmyndigheten i Uppsala. Större delen av tomten blir möjlig att bebygga med hus i fyra och sex våningar samt ett punkthus i tio våningar.

PLANDATA

Lägesbestämning

Kvarteret är beläget i direkt anslutning till citykärnan. Då Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten och del av Kriminalvården (Frivården) är verksamheter som till stor del erbjuder service till allmänheten, är det av vikt att byggnaden är centralt placerad i staden. Detta gör verksamheterna lättillgängliga och integrerade i det dagliga stadslivet.



TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Areal

Planområdets yta är cirka en hektar.

Markägförhållanden

Marken ägs av Uppsala Kommun och avses säljas till byggherren.

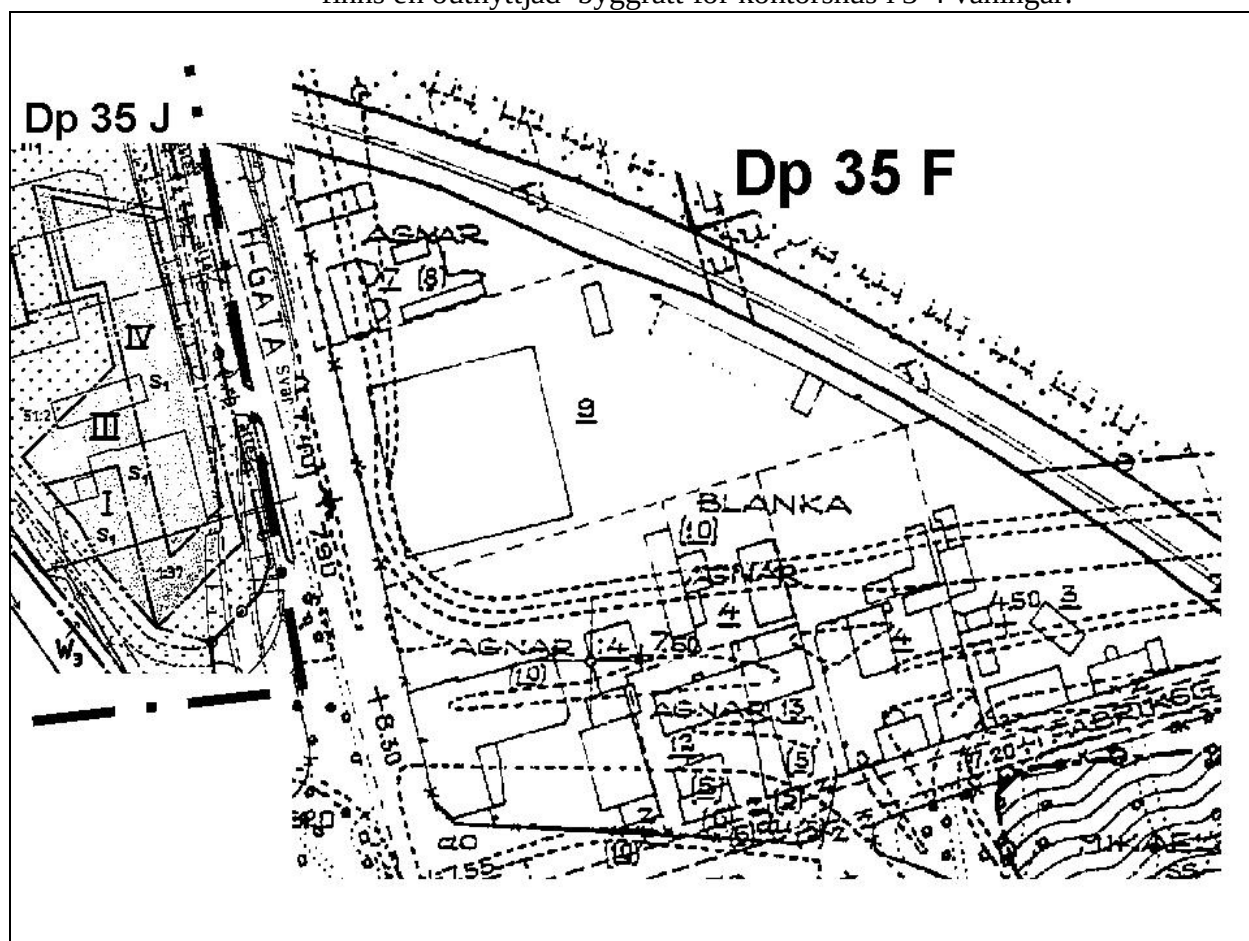
Översiktliga Planer Och Program

I slutet av 80-talet genomfördes en tävling för hela området mellan Fyrisån och järnvägen. Det vinnande förslaget genomfördes aldrig.

Detaljplaner och Förordnanden

Gällande detaljplaner är Dp 28V antagen 1968 samt Dp 35F antagen 1975. Hela planområdet har beteckningen gatemark och får inte bebyggas enligt gällande planer. Befintliga byggnader är huvudsakligen uppförda innan planerna antogs.

I kvarteret Heimdal, tvärs över Svartbäcksgatan, gäller dp 35 J och där finns en utnyttjad byggrätt för kontorshus i 3-4 våningar.



Program för planområdet

Programsamråd genomfördes sommaren 2000 och programmet antogs av byggnadsnämnden i november 2000.

FÖRUTSÄTT- NINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Stadsbild

Platsen ligger vid ett par viktiga korsningar och detta har påverkat stadsbilden kraftigt. Gator och trafikytor dominerar området som därför upplevs huvudsakligen från gator och cykelvägar samt från järnvägen. Gatumarken kan få en bättre gestaltning med rakare gator och mindre restytor. Tillkommande byggnader bör samspela med och förstärka gatuummet. Trädplanteringar kan ytterligare förstärka gatulinjen och minska trafikanordningarnas dominans i stadsbilden. Nedan beskrivs hur platsen upplevs från olika gator mm.

Svartbäcksgatan

Svartbäcksgatan, en av 1600-talets raka tillfartsvägar mot staden, med domkyrkan i fonden, är kulturhistoriskt värdefull. Dess rakhet kan förstärkas t ex genom att träd planteras på rät linje längs gatan. En ny byggnad i kvarteret Blanka får inte konkurrera ut domkyrkan som blickfång.

Svartbäcksgatan söderifrån korsas av Råbyvägen. Korsningen är stökig. Gång- och cykelvägen går i en tunnel nära Fyrisån.

Kungsgatan

Kungsgatans fond ligger i den del av kvarteret Blanka som är obebyggd och den som färdas norrut och lyfter blicken över trafiken ser Svartbäckens byggnader och hustak breda ut sig. Kungsgatan behöver en bättre utformad avslutning och ett fondmotiv när området bebyggs. Det kan antingen vara en byggnad eller en port. Trafikljus och körfält i olika riktningar bör ersättas av en cirkulationsplats och stramare linjer.

Luthagsesplanaden-Råbyvägen

Från Luthagsesplanaden-Luthagsbron-Råbyvägen domineras kvarteret Blanka och gatumarken utanför av trafikskyltar, olika körfält samt trafikljus. Kontorsbyggnaden i kvarteret Heimdal (gamla Hästens skofabrik) är ett trevligt och väl synligt inslag i stadsbilden medan Mikaelspan och Mikaelskyrkan hamnar i skymundan.

Järnvägen

Salabanen ligger ett par meter högre än planområdet och skär av synfältet mellan kvarteret Blanka och kvarteret Blenda. Den som tittar ut ur tågfönstret ser huvudsakligen pendelparkeringen men lyfter troligen blicken för att se ut mot Fyrisån och domkyrkan.

Mark och vegetation

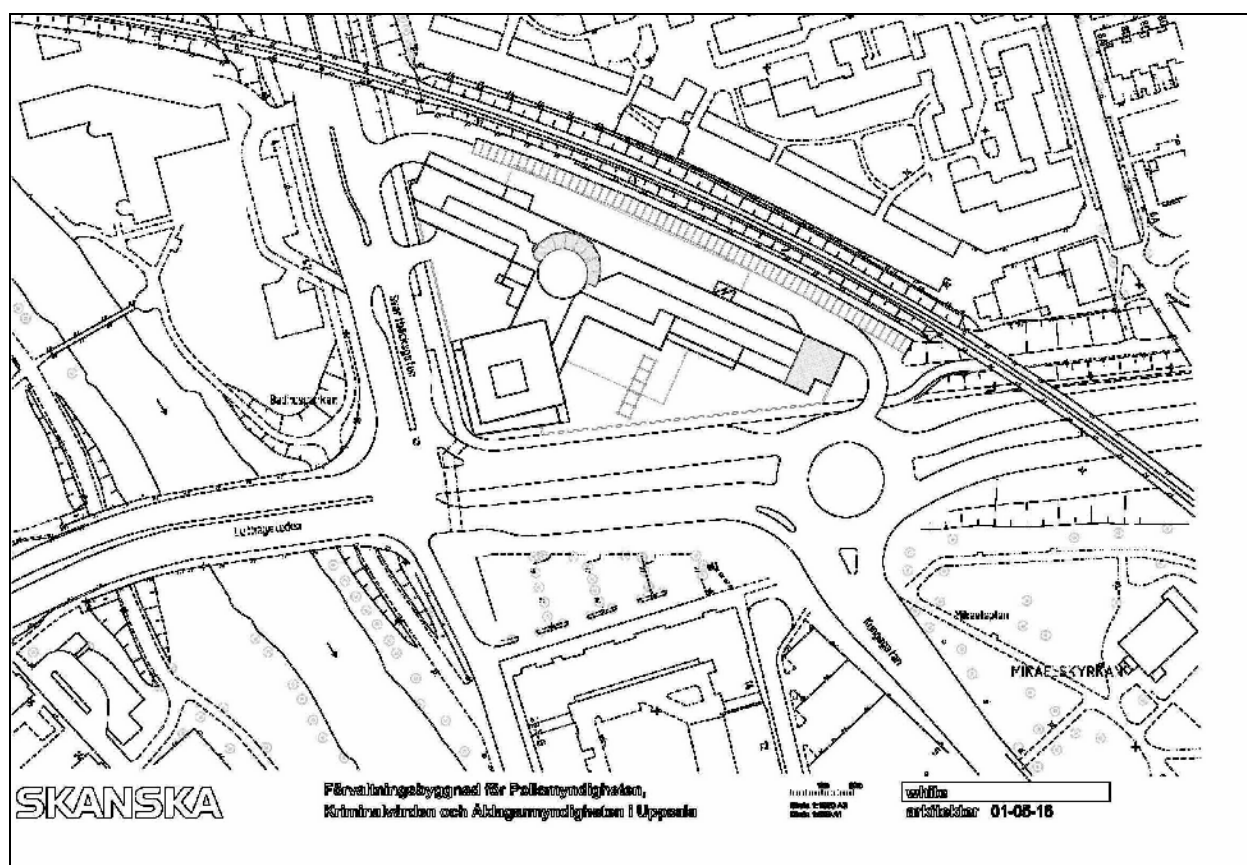
Marken består ursprungligen av lera men har även stort inslag av fyllnadsmassor. Det finns, såvitt det är känt, ingen värdefull vegetation inom planområdet.

Geoteknik

De geotekniska förhållandena är svåra och provborrningar har utförts till 60 meters djup. Ytterligare geotekniska underökningar genomförs innan slutprojektering och byggstart. Järnvägsbanken är pålad på den aktuella sträckan så den är med andra ord byggd som en bro mellan broarna. I området har tidigare funnits olika typer av industrier, bl.a. ytbehandling. Därför bör marken undersökas innan byggstart. Detta för att undvika att ev. föroreningar sätts i rörelse med risk för fortsatt spridning via intilliggande Fyrisån.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse i planområdet är en industribyggnad från 1960-talet, som används av Fyrisaskolans utbildning i flygteknik. Den har nyligen kompletterats med en påbyggnad. Förutom denna finns även en kiosk i området.



Nyttillkommande bebyggelse

Samtliga byggnader och murar skall ha mycket hög arkitektonisk och estetisk kvalitet och ordnas så att de förstärker gaturummen och bildar ett fondmotiv för Kungsgatan. Byggnaderna skall huvudsakligen placeras utefter förgårdsmark. Ett gestaltungsprogram skall knytas till exploateringsavtalet.

Den mest anslående byggnaden blir ett 10-våningshus med kontor och publika lokaler. Byggnadsytan är cirka 30 x 30 meter (30x33 på bredest stället) och byggnadens fasader skall följa gatulinjen. Byggrätten ger möjlighet att bygga i gatuliv men kan skjutas bakåt om det är nödvändigt med tanke på gång- och cykelvägar mm. Byggnadskroppen skall brytas ner i mindre delar, tex. arkader, nedtrappning av höjden och varierande fasadbehandling. Under arkaden ska marken vara tillgänglig för allmän gångtrafik och eventuellt cykeltrafik om även ligger över cykelbanan. Pelare får inte placeras i cykelbanan.

Fasadmateriäl ska ge byggnaden en lätt och genomsiktig karaktär. Taket får luta högst 7 grader så att huset inte blir alltför högt. Eftersom byggnaden kan komma att bli tjock behövs ett ljusschakt i mitten och därför får en glasad påbyggnad för ljusinsläpp, högst 50 kvm byggas på taket.

Perspektiv från Kungsgatan norrut

Den streckade linjen visar byggrätt som inte utnyttjas inledningsvis..



Huset längs med järnvägen får vara fyra våningar för att inte skymma utsikten och skugga alltför mycket i kvarteret Blenda. Närmast järnvägen får garage uppföras. Fasaderna ska vara putsade och taken ska vara av falsad plåt. På taket till häktet får en stängslad rastgård med tillhörande vaktkur byggas. På fyra våningsbyggnaden får fläktrum uppföras på taket. Hörnet mot Kungsgatan skall utformas med omsorg om gatumiljön.

Byggnaden som förbinder punkthuset och 4-våningshuset får vara sex våningar högt.

Längs Råbyvägen kommer en fyra meter hög mur att byggas för att skydda polisgården från sabotage och stölder. Muren skall följa gatuliv och ha en hög arkitektonisk kvalitet. Direkt utanför muren bör inte trä-

den planteras så de kan används för att klättra i och tas sig över muren. Det är därför önskvärt att träd planteras längs gatan men innanför muren.

Flygteknikerutbildningen

Den största byggnaden i kvarteret Blanka används till undervisning av flygtekniker på Fyrissskolans gymnasium. Denna måste rivas och ersättas med en ny, möjligen på Fyrissskolans tomt.

Fornlämningar och Byggnadsminnen samt Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Planområdet innehåller inga fornlämningar eller byggnadsminnen och inte heller någon kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården.

Friytor

Kvarteret Blanka kommer inte att innehålla några friytor. Rastgårdar tillhörande arrest och häkte kommer att placeras på byggnadernas tak. Mikaelplan är en liten park som ligger i närheten av planområdet men är svår att nå för dem som kommer att arbeta i kvarteret pga. av trafiken på Råbyvägen. Fyrisåns båda sidor har promenadstråk som kan nås från Svartbäcksgatans västra sida.

Gator och trafik

Gatunät,

Tomten har ur verksamheternas synpunkt ett strategiskt bra läge, både nu och för framtiden, nära stadskärnan och med en omedelbar närhet till de större trafiklederna.

Omgivande gator är starkt trafikerade och gatorna är utformade som trafikleder med många körfält och stora svängradier. Det är viktigt att trafiken även fortsättningsvis har god framkomlighet, speciellt med tanke på de långa köer som periodvis uppstår på Kungsgatan. Det finns mycket som talar för att det kan åstadkommas med en annan utformning än dagens. Planförslaget bygger på att gaturummen minskas och att en cirkulationsplats ersätter dagens korsning vid Kungsgatan, se illustration. Trafikberäkningar har genomförts för år 2010 och enligt dessa blir det inga försämringar i framkomligheten. Om gaturummen minskas kan det medföra att ytterligare byggrätter kan skapas i området söder om Råbyvägen.

Slänten norr om Råbyvägen kan flyttas till väggkant när gaturummet minskas.

Gångbanor samt Cykel- och mopedbanor

Tomten ligger inom gångavstånd till stadskärnan och nås via en gång- och cykeltunnel under Råbyvägen på Svartbäcksgatans västra sida. Nya övergångsställen över Svartbäcksgatan och Råbyvägen kan byggas i samband med att cirkulationsplatsen och ny korsning byggs. Under punkthusets arkader skall marken vara tillgänglig för allmän gångtrafik och om arkaden går till gatuliv, även för allmän cykeltrafik..

Cykelvägar finns redan längs gatorna. De ska bevaras och förbättras. Cykelbanan längs Råbyvägen kommer att få en marginellt ändrad dragning närmast järnvägen, men det är viktigt att den får en jämn höjdsättning. Den kommer även att förlängas mot Luthagsesplanaden. Den nuvarande cykelbanan flyttas i samband med att kvarteret bebyggs.

Parkering, angöring och utfart till och från fastigheten

Personalparkering ordnas på tomtmark längs järnvägen med infart från Svartbäcksgatan samt utfart mot Råbyvägen.

En ny utfart för uttryckningar kommer att behövas mot Råbyvägen och den kan inordnas i den föreslagna cirkulationsplatsen i Kungsgatans förlängning.

Vid besöksentrén är det nödvändigt med en separat infart från Svartbäcksgatan för färdtjänst och fordon med handikapptillstånd samt övriga besökare.

Det skall finnas väl tilltagna ytor för cykelparkering för såväl besökare som personal.

Pendelparkering

För närvarande har P-pendeln sin infartsparkering i kvarteret och den måste flyttas till ett annat läge.

Kollektivtrafik

Avståndet till järnvägsstationen är cirka 1 km. Svartbäcksgatan trafikerar av såväl stadsbussar som lokaltrafik. Utrymme ska finnas för en busshållplats på gatumark på Svartbäcksgatan utanför den tänkta entrén till Polishuset.

Järnvägstrafik

Det är viktigt att behålla möjlighet till dubbelspår längs Salabanen, även om Banverket för närvarande inte har några sådana planer. Kommunen behåller en remsa med nödvändig reservmark längs järnvägen. Ytan kan ändå användas till parkering för polishuset i avvaktan på andra beslut. Marken får en planbestämmelse som tillåter kontorsanknuten verksamhet fram till dess järnvägen eventuellt breddas.

Tillgänglighet

Byggnaderna kommer att rymma verksamheter som till stor del erbjuder service till allmänheten och det är av vikt att byggnaden är centralt placerad i staden. Detta gör verksamheterna lättillgängliga och integrerade i det dagliga stadslivet.

Alla offentliga byggnader skall vara tillgängliga för funktionshindrade. Infart skall placeras så att besöksentrén kan nås med färdtjänst.

Miljö- och riskfaktorer samt Folkhälsa

Buller och vibrationer

Hela området är stört av buller med mer än 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå från omgivande gator, järnväg och flyg. Fasader skall utformas så att ekvivalent bullernivå inomhus inte överstiger 40 dBA i kontor och 30 dBA i häktet ängs med järnvägen. Eventuella uteplatser på marken kan bli svåra att avskärma från trafikbuller även om muren mot Råbyvägen dämpar en del.. Takterrasser/ rastgårdar på tak kan inte heller avskärmats från buller. Bullerskydd i fasaden bör från början anpassas till en successivt ökande trafik på järnvägen.

Järnvägsbuller: Naturvårdsverkets och Banverkets gemensamt framtagna rapport, "Buller och trafikstörningar från spårburen linjetrafik" beaktas. Vid beräkning av bullernivåer skall det även tas hänsyn till att järnvägen kan komma att trafikeras ytterligare i framtiden

Vid uttryckningar kan sirenerna vara besvärande för kringboende. Polisen har som praxis att inte slå på sirenerna förrän en bit ifrån polishuset bl.a. för att inte störa de närmast boende.

Elektromagnetiska fält

Hänsyn tas till att järnvägen ger elektromagnetiska fält och därför bör försiktighetsprincipen tillämpas. Teknisk utrustning bör även placeras så att exponering begränsas.

Stenskott, elskydd mm från järnvägen

Parkeringsplatser som anläggs närmare än 15 meter från spårmitte skall ha skydd i form av plank. Detta för att undvika att parkerade fordon skadas t.ex. om makadam rivs upp av passerande tåg. Avståndet från spårmitte till parkeringsplatser får dock inte understiga 9 meter med hänsyn till gällande elskyddsföreskrifter.

Vid nyplantering av träd och buskar utmed järnvägsanläggningen får dessa inte placeras så nära järnvägen att de i fullvuxet tillstånd kommer att inkräkta på skyddszonen för elsäkerheten, d.v.s. nio meter från spårmitte.

Mark

I området har tidigare funnits olika typer av industrier, bl.a. ytbehandling har funnits någonstans i detta område. Området bör undersökas innan byggstart för att man ska kunna se vilka typer av verksamheter som funnits. Detta är särskilt viktigt med anledning av att inga ev. föroreningar bör sättas i rörelse med risk för fortsatt spridning via intilliggande Fyrisån.

Vatten och avlopp

Planområdet är beläget inom yttre skyddszon i vattenskyddsområdet för den kommunala vattentäkten med skyddsföreskrifter.

Det finns en mycket stora och betydelsefulla ledningar inom planområdet. Dessa läggs om så att de hamnar utanför husen för att möjliggöra den planerade utbyggnaden.

Värmeförsörjning

Byggnaderna kan kopplas till fjärrvärmenätet.

El

Ett område 10x10 m för en transformatorstation föreslås i planområdets västra kant..

Tele och bredband

Telia har en mycket viktig anläggning inom området som är omöjlig att flytta. Anläggningen kan efter samråd med Telia byggas in i kommande hus. Befintliga kablar måste flytas, extraslingor finns.

Sociala förhållanden

Kvarteret Blanka ligger isolerat av vägar och järnväg från omgivande bebyggelse. I kvarteret Blenda på andra sidan Salabanan finns ett bostadsområde, som har sin infart från Svartbäcksgatan. Söder om Råbyvägen finns ett kvarter med bostäder. Verksamheterna har inget behov av social service.

FÖRENLIGHET
MED ÖVERSIKTS-
PLAN OCH MILJÖ-
BALK KAP 3 OCH 4

Planförslaget bedöms vara förenligt med översiktsplanen och miljöbalkens hushållningsbestämmelser.

KONSEKVENSBESKRIVNING

Stadsbild och kulturmiljö

Nya byggnader

Den nya 10-vånings byggnaden kommer att bli ett landmärke i staden och fondmotiv för Luthagesplanaden. Från Svartbäcksgatan kommer byggnaden inte att skymma domkyrkan. Dess utseende från dessa är därför viktigt för stadsbilden, speciellt för Kungsgatan, som har sin ändpunkt här.

Häktesbyggnaden längs Kungsgatan kommer skymma sikten mot Fyrisån och domkyrkan för boende i kvarteret Blenda och tågresenärer.

Perspektiv från Svartbäcksgatan söderut



Ny utformning av gatorna

Gatorna får en mindre dominant roll i stadsbilden och samspelar bättre med innerstaden bebyggelsestruktur.

Vegetation och djurliv

Längs Råbyvägen finns en alléplantering (lind) i en gräsyta. Runt parkeringsytorna finns träd- och buskplanteringar. Mot järnvägen är vegetationen mer vildvuxen, med inslag av björk.

Vid en exploatering kommer vegetationen huvudsakligen att ersättas av byggnader, parkeringsytorna, gångvägar, gräsmattor, planteringar etc. Eventuellt kan en del träd sparas längs områdets ytterkanter, men i huvudsak blir det nya trädplanteringar.

Planområdet bedöms inte ha någon avgörande betydelse för stadsdelens biologiska mångfald.

Trafik

Framkomlighet

Det avsmalnade gaturummet och cirkulationsplatsen på Råbyvägen/Kungsgatan beräknas ge en tillräcklig framkomlighet för den beräknade trafiknivån 2010.

Säkerhet

Området kommer att ge en trafikökning på närliggande gator som är måttlig jämfört med dagens trafik. Säkerheten bedöms bli god men de föreslagna utfarterna mot Råbyvägen medför att konfliktpunkterna ökar.

Buller och vibrationer

Buller och vibrationer för brukare av den nya byggnaden beskrivs under rubriken förutsättningar.

Trafiktillskottet kommer inte att ge någon mätbar ökning av bullret, bortsett från uttryckningsfordons sirener, som dock normalt inte slås på förrän en bit från polisstationen.

Luft

Trafiken på gatorna och parkeringarna är den dominerande luftföroreningsskällan i området, varför den tillkommande bebyggelsen endast kommer att få en marginell inverkan.

Dagvatten och grundvatten

Marken kommer att hårdgöras på i stort sett hela kvarteret. Detta medför en ökning av dagvattenavrinningen eftersom det är omöjligt att infiltrera dagvatten här. Dagvattnet leds till Fyrisån.

Klimat

Solinstrålning och vindar

Planförslaget är utformat så att det ska ge så liten inverkan som möjligt på solförhållandena i kvarteret Blenda. Bostäderna närmast järnvägen får en minskning av eftermiddagssol under årets mörkaste månader, men det bedöms inte som en så stor skada att byggnadshöjden måste sänkas. Se bifogad skuggstudie.

Den föreslagna bebyggelsen kan komma att förstärka sydvästliga vindar på Luthagesplanaden/Råbyvägen. Det bedöms dock ha en så liten effekt att motivet med byggnader längs gatan bör behållas.

Nollalternativ

Nollalternativet kan vara av två slag: Det ena alternativet innebär som att ingen planändring sker. Det andra alternativet innebär att ingen förändring sker av befintliga förhållanden på plats.

I båda alternativ kan de omgivande gatorna byggas om så som illustreras i planbeskrivningen.

Ingen planändring

Kvarteret är planlagd som gatumark och kan utnyttjas för alla ändamål som är kopplad till trafik av olika slag. Befintlig skolverksamhet är egentligen inte förenlig med gällande plan men uppförda hus blir kvar.

Bevara befintliga förhållanden på plats

Marken bör planläggas för skolverksamhet i den del som är bebyggd.

Befintliga verksamheter (Fyrisskolans lokaler, kiosken och pendelparkeringen) kan då vara kvar, nya platser för dessa behöver inte sökas. Vegetationen påverkas inte, men är redan idag begränsad. Ingen trafikökning kommer att uppstå. Trafik till dagens verksamheter kvarstår. Påverkan på stadsbild, kulturmiljö och omgivande bebyggelse kommer att förbli oförändrad.

Om ingen annan tomt för polisstationen kan hittas, blir konsekvensen att verksamheten blir kvar i nuvarande otidsenliga lokaler, med dagens trafikproblem etc.

RISKANALYS

En riskanalys genomförs under april-augusti 2001. Den behandlar följande:

1. Vilka olyckor på järnvägen som kan inträffa och som kan orsaka utsläpp av farliga ämnen eller brand .

2. En *uppskattning* av sannolikheten för sådana olyckor, både med dagens transportmängd och prognos av framtida mängder. Det statistiska underlag som denna uppskattning bygger på skall redovisas.

3. En *beräkning* av konsekvenser av sådana olyckor för det område som detaljplanen omfattar. Konsekvens skall avse skador på människor och egendom. Förutom *beräkning* av konsekvens för personer som vistas utomhus skall också *bedömning* av konsekvenser för personer inne i det tänkta Polishuset ske.

REVIDERINGAR

På sidan 11 under rubriken klimat med texten "Det är inte uteslutet att bostäderna närmast järnvägen får en svag minskning av eftermiddagssolen ... " har ändrats till "Bostäderna närmast järnvägen får en minskning av eftermiddagssolen ... Se bifogad skuggstudie." samt på sidan 12 under rubriken riskanalys med texten "En riskanalys genomförs under april-juni 2001." har texten ändrats till "... april-augusti 2001."

MEDVERKANDE I PROJEKTET

I planarbetet har det medverkat tjänstemän från Stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret, kulturförvaltningen, brandförsvaret. Skanska, White arkitekter och Lars Örtenholm (trafikkonsult) har även bidragit med skisser och beräkningar.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i maj 2001, reviderad juli och augusti 2001

Björn Ringström
Planchef

Anneli Sundin
planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande
Antagen av kommunfullmäktige
Laga kraft

2001-01-18
2001-04-19
2001-08-23
2001-11-26
2002-03-14

Detaljplan för

Nytt förvaltningshus i kvarteret Blanka

Uppsala kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen ska vinna laga kraft i oktober 2000.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Avtal

Kommunen skall försälja tomten till blivande byggherre/exploatör. Försäljningsavtal skall upprättas.

Gestaltningssprogram

Byggherren skall upprätta gestaltningssprogram i samarbete med kommunen. Krav på gestaltningssprogram och säkerställandet av detta skall regleras i försäljningsavtalet.

Ett av byggnadsnämnden godkänt gestaltningssprogram skall föreligga i god tid innan bygglovbehandling.

FASTIGHETSRÄTT

Fastighetsbildning

En remsa lämnas som järnvägsreservat längs med järnvägen. Remsan är betecknad Tj (P) i detaljplanen.

Råbyvägens norra del och gång- och cykelbanan norr därom övergår till kvartersmark.

Ledningar

Ledningsreservat för vatten och avlopp på kvartersmark närmast järnvägen, för telekablar och elkablar längs Råbyvägen.

Mark skall reserveras för telestation, gärna inuti byggnaden.

Det är viktigt att byggherren kontaktar ledningsägarna i god tid, eftersom planerad bebyggelse medför ändring av ledningslägen.

Utsättning av befintliga kablar skall begäras innan arbetena sätts igång. Kostnader för flyttning eller ombyggnad av befintliga elledningar bekostas av byggherren. Befintliga anläggningar måste hålla stillgämpliga för ledningsägarna under byggtiden.

Trafik

Under arkader skall marken vara tillgänglig för allmän gångtrafik.

EKONOMI

I avtal som upprättas skall regleras åtaganden som skall åligga blivande byggherre/exploatör. Det gäller bl.a. flyttning av kommunala ledningar mm och ombyggnad av omgivande gator.

Ersättning

Tekniska beställarnämnden har ansvar för att ersättningslokaler, motsvarande den nuvarande, ordnas för flygteknikerutbildningen.

TEKNIK

Tekniska utredningar

Omfattande geotekniska undersökningar har inte genomförts men kommer att göras innan projektering.

Exploatören skall kontakta Banverket innan byggskedet och visa hur stabiliteten mot järnvägsanläggningen skall klaras.

Bullerberäkningar skall göras. Exploatören bekostar de eventuella åtgärder som krävs för att klara gällande riktvärden.

Risikanalys

Analys av risker med olyckor på järnvägen ska genomföras innan detaljplanen behandlas av kommunstyrelsen.

Masshantering

Överskottsmassor kan delvis användas för att flytta ut slänten mellan Råbyvägen och den parallella cykelvägen.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

I planarbetet har det medverkat tjänstemän från Stadsbyggnadskontoret, tekniska kontoret, kulturförvaltningen, brandförsvaret. Skanska, White arkitekter och Lars Örtenholm (trafikkonsult) har även bidragit med skisser och beräkningar.

REVIDERINGAR

Under teknik läggs följande mening till: "*Exploatören skall kontakta Banverket innan byggskedet och visa hur stabiliteten mot järnvägsanläggningen skall klaras.*"

Under rubriken Gestaltningsprogram med texten från "Gestaltningssprogram skall upprättas för detaljplanen och knytas till exploateringsavtalet." Ändras texten till:

"... Byggherren skall upprätta gestaltningsprogram i samarbete med kommunen. Krav på gestaltningsprogram och säkerställandet av detta skall regleras i försäljningsavtalet.

Ett av byggnadsnämnden godkänt gestaltningsprogram skall föreligga i god tid innan bygglovbehandling."

Under rubriken Fastighetsbildning med texten "En remsa lämnas som järnvägsreservat längs med järnvägen. Remsan är betecknad Tj (K) i detaljplanen." ändras texten till ".....är betecknad Tj (P) i detaljplanen."

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i maj 2001, reviderad juli och augusti 2001

Björn Ringström
Planchef

Anneli Sundin
planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande
Antagen av kommunfullmäktige
Laga kraft

2001-01-18
2001-04-19
2001-08-23
2001-11-26
2002-03-14