

Diarienummer:
2006/20042-1

Detaljplan för
Östra Fyrislund, del 1
Uppsala kommun



Laga kraft 2010-07-28



Handläggare: Pernilla Hessling, pernilla.hessling@ uppsala.se

Telefon: 018-727 46 87

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
Webbplats: www. uppsala.se

PLANBESKRIVNING.....	1
HANDLINGAR.....	1
Antagandehandlingar:.....	1
Läshänvisningar.....	1
Medverkande.....	1
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	1
MILJÖBALKEN.....	2
MB 5 kap.....	2
Miljöbedömning enligt MB 6 kap.....	2
MB övriga kap.....	2
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	2
Översiktsplan.....	2
Politiska styrdokument eller policier relevanta för planen.....	3
Strategiskt program för Fyrislund.....	3
Detaljplaner.....	3
STADSBYGGNADSVISION.....	4
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	5
Plandata.....	5
Kulturarv.....	6
Naturmiljö.....	6
Bebyggelse och gestaltning.....	7
Offentlig och kommersiell service.....	9
Tillgänglighet för funktionshindrade.....	9
Mark och geoteknik.....	9
Trafik och tillgänglighet.....	10
Hälsa och säkerhet.....	13
Teknisk försörjning.....	13
PLANENS KONSEKVENSER.....	19
Alternativ.....	19
Konsekvenser av huvudalternativ.....	19
Konsekvenser av alternativ.....	21
Konsekvenser av nollalternativ.....	22
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB.....	22
Översiktsplan 2010.....	22
Miljöbalken.....	22
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING.....	1
ORGANISATORISKA FRÅGOR.....	1
Tidplan.....	1
Genomförandetid.....	1
Huvudmannaskap.....	1
Försäljningsavtal.....	1
Arrendeavtal.....	1
Hyresavtal.....	1
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....	1
Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm.....	1
Dagvatten.....	2
Ledningar.....	2
Arkeologi.....	2
EKONOMISKA FRÅGOR.....	2
Planekonomi.....	2
Dokumentation och kontroll.....	2

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Antagandehandlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Fastighetsförteckning*
- Behovsbedömning för ställningstagande till betydande miljöpåverkan*
- Samrådsredogörelse*
- Utlåtande *

**Handlingar som finns att ta del av på stadsbyggnadskontoret.*

Läshänvisningar

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

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

Syftet med genomförandebeskrivningen är att säkerställa ett genomförande av detaljplanen. Den tillämpas som stöd vid fastighetsbildning, avtalsskrivning för fördelning av kostnader mellan berörda parter m.m. efter planens antagande.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra kommunala förvaltningar och sökanden. Övriga medverkande har varit:

- BBH Arkitekter & Ingenjörer som arkitekter för bussdepån
- Karavan Landskap & Arkitektur med ansvar för landskapsplaneringen inom bussdepån
- Ramböll som medverkande i framtagandet av övergripande struktur för området
- ÅF Ingemansson som ansvarig för bullerutredning
- Bjerking som ansvarig för geoteknisk utredning
- Upplandsmuseét med arkeologisk förstudie, utredning samt förundersökning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planens syfte är att skapa områden för verksamheter, framför allt inom transport och logistik och däribland en bussdepå (ca 86 000 m²), med tillhörande försörjande gator. Bussdepån innehåller uppställningsytor, personalparkering, verkstäder (karosseri/plåtverkstad, lackverkstad), tvätthallar, personalutrymmen, godsmottagning och anläggning för bränslehantering. Detaljplanen är ett första steg i utvecklingen av ett större verksamhetsområde. Förutsättningar ska ges för inordnande av bussdepån i en större områdesstruktur. Detaljplanen ska uppfylla krav ställda utifrån berört Natura 2000-område, Sävjaån.

MILJÖBALKEN

Följande kapitel i Miljöbalken berörs av aktuell detaljplan:

MB 5 kap

Detaljplanen inverkar på utsläpp till luft avseende kväveoxider och partiklar. Miljö-kvalitetsnormerna för luft berörs.

Miljöbedömning enligt MB 6 kap

Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning, daterad 13 november 2009, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att goda förutsättningar finns för att uppfylla de krav som ställs på dagvattenhantering utifrån läget i Sävjaåns (Natura 2000) avrinningsområde samt på hanteringen av bränsle (gas) utifrån risker för explosion. Krav ställs framför allt på uppsamling, rening och utjämning av dagvatten samt på skyddsavstånd för hantering av biogas.

Motiverat ställningstagande

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att ett genomförande av detaljplan för Östra Fyrislund del 1, inte medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6:11-6:18 inte krävs. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning (samrådsyttrande daterat 11 december 2009).

Byggnadsnämnden tog beslut om att detaljplanen inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan i samband med beslut om plansamråd den 25 februari 2010.

MB övriga kap

7 kap, Skydd av områden

Alla verksamheter eller åtgärder som kan tänkas påverka ett Natura 2000-område ska utformas med tanke på de värden som gjort att området ingår i nätverket. Tillstånd krävs för att bedriva verksamheter som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område.

Inom ett biotopskyddsområde får verksamhet inte bedrivas som kan skada naturmiljön. Om särskilda skäl finns får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet.

9 kap, Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

En bussdepå definieras som miljöfarlig verksamhet utifrån att det är en anläggning för tvättning av motorfordon dimensionerad för mer än 1000 tvättar av fordon så som lastbilar, traktorer eller andra vägfordon per år. Vidare är det en anläggning där mer än 1000 kubikmeter motorbränslen hanteras per år. Verksamheten är anmälningspliktig hos Miljökontoret.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

ÖP 2002

Översiktsplan för Uppsala stad 2002 pekar ut Östra Fyrislund som ett nytt bebyggelseområde med plats för industrier och miljöstörande verksamhet. Handel tillåts inte.

ÖP 2010

17 juni 2010 antogs ny översiktsplan för Uppsala kommun. Handlingsinriktningen för näringsliv och företagande är hög plan- och markberedskap som möjliggör nyetableringar och utökning av befintlig verksamhet. Fyrislund pekas ut som ett pågående utvecklingsområde för industri och verksamheter kopplade till transport och logistik. Området bedöms lämpligt för en framtida bussdepå. En pendlarparkering är också önskvärt. Rapskatan blir ett viktigt framtida gc-stråk samt, efter 2030, en gata med spårtaxi. Handeln i staden ska få utvecklas på egna villkor så att efterfrågan på nya typer av handel kan tillfredställas.

Politiska styrdokument eller policier relevanta för planen

<i>Policy för hållbar utveckling</i>	Kommunen ska jobba för att främja ett hållbart resande samt individens ansvar för att med sina levnadsvanor minska miljöbelastningen. Företag skall få möjligheter att etablera sig, stanna kvar och utvecklas.
<i>Klimatutmaningen</i>	De samlade utsläppen per capita inom kommunens geografiska område skall minska med 30 % till 2020 jämfört med 1990 års nivå.
<i>Miljöprogram</i>	Antalet tankställen i Uppsala som erbjuder förnyelsebara bränslen skall öka under programperioden. Utsläppen av växthusgaser skall minska i den takt som är nödvändig för att påverkan inte skall bli farlig. Bebyggelsestrukturer som gynnar gång-, cykel- och kollektivtrafik skall främjas.
<i>Trafikplan</i>	Kommunen skall stödja resvanor som inte sliter på miljön. Nollvisionen skall vara vägledande för utformning och reglering av gatumiljön. Cykelstråken skall göras sammanhängande, tydliga, bekvämare och tryggare. Kollektivtrafiken skall öka sin del av resandet. Biltrafiken skall ske på stadens villkor och trafiksäkerheten ges ökande betydelse.

Strategiskt program för Fyrislund

Enligt Översiktsplan 2010 ska programmet ligga till grund för utbyggnaden av Östra Fyrislund. I programmet anges följande mål för planområdet:

- Området öster om den förlängda Rapskatan reserveras för små/medelstora verksamheter.
- Rapskatan föreslås bli den sammanhållande och karaktärsskapande länken i området. På båda sidor om gatan finns trottoarer med dubbelriktade gc-banor. Lokalgatunätet ges en sammanhållande funktion.
- Gröna kullar som utgör karaktäristiska landskapselement bevaras och kan t.o.m. integreras i enskilda kvarter.
- Fördröjningsmagasin för dagvatten anläggs.

Detaljplaner

Område väster om planområdet är tidigare planlagt (Pl 96, 1968) med industriändamål och gata i förlängningen av Rapskatan samt med tvärgående väg ner mot väg 282.

STADSBYGGNADSVISION

Planläggningen av bussdepån är ett första steg i utvecklingen av ett större verksamhetsområde i enlighet med tidigare Strategiskt program för Fyrislund (Dnr 2002/20015). En vidareutveckling av strukturen i området har skett inom ramen för denna detaljplan (se bild 1) för att motivera placering och utformning av bussdepån och för att förbereda för planläggning av verksamhetsområdet i stort. Förslaget till övergripande struktur har utgått ifrån en stadsbyggnadsvision där några viktiga delar har varit:

- Goda utvecklingsmöjligheter i ett växande Uppsala.
- Stadsmässig kvarters- och gatustruktur
- God orienterbarhet
- God tillgänglighet
- Hög stadsbyggnadskvalitet i områden kring väg 282 som utgör del av en viktig entré till staden
- Möjlighet till indelning i funktionella verksamhetstomter och tydliga lösningar för angöring
- Möjligheter till annonsering av verksamheter ut mot områdets huvudgata
- Bibehållandet och skapandet av olika typer av rekreativa miljöer och servicefunktioner för i området kommande verksamheter
- Hantering av dagvatten ska kunna utgöra en kvalitet i området

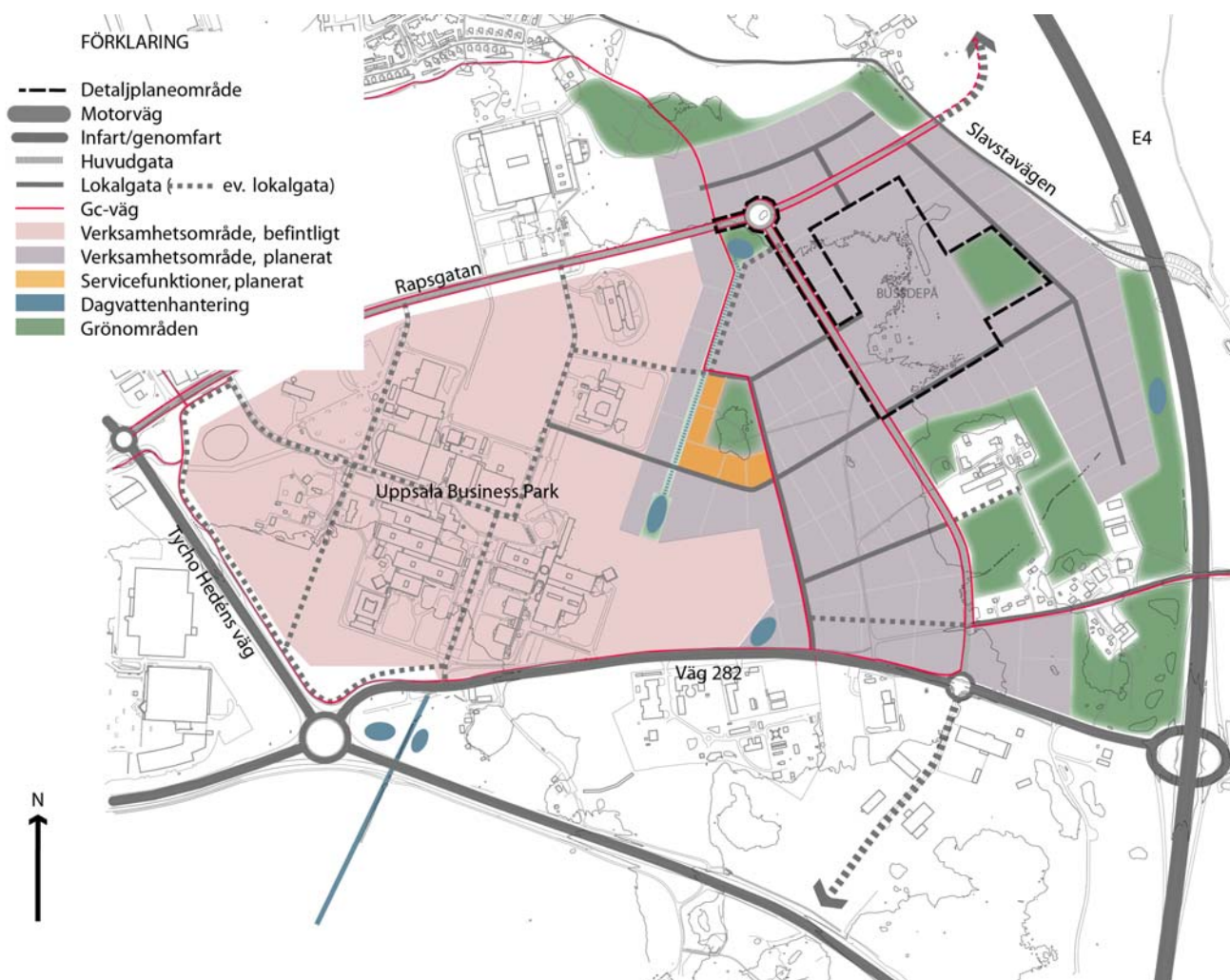


Bild 1: Strukturskiss över nytt verksamhetsområde i Fyrislund med aktuellt planområde inritat

OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Plandata

Geografisk läge

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Uppsala, strax norr om Uppsalas södra infart och väster om E4 (se bild 1).

Areal

Ca 140 000 m².

Markägoförhållanden

Marken ägs av Uppsala kommun.

Allmän områdesbeskrivning; Landskapsbild, stadsbild

Förutsättningar

Landskapet som omgärdar planområdet har olika karaktär. Från öster närmar sig det storskaliga och öppna kulturlandskapet och motorvägslandskapet, västerifrån staden med de moderna industrimiljöerna i ”gamla Pharmaciaområdet”, idag kallat Uppsala Business park. Starka visuella kopplingar finns till centrala byggnader som t.ex. domkyrkan och vattentornet. Områden i norr består av småskaliga bostadsmiljöer och områden i söder av utströdda verksamheter som tillkommit längs med väg 282. I planområdets direkta närhet dominerar det platta åkerlandskapet med inslag av åkerholmar och ett fåtal bostäder med tillhörande verksamheter intill dessa. Området känns otillgängligt för allmänheten trots att de visuella kopplingarna till omgivningarna är mycket starka.



Bild 2: Vy från planområdet in mot Uppsala Business Park

Förändringar

T₁

Ett genomförande av detaljplanen innebär att en depå för allmän busstrafik (T₁) uppförs med en tomtyta på ca 86 000 m² med möjlighet till hantering av ca 195 bussar. Bussdepån kommer att innehålla uppställningsytor för bussar, verkstadslokaler, tvätt-hallar, personalutrymmen, godsmottagning, personalparkering och anläggningar för bränslehantering. Runt området uppförs en avgränsning i form av staket/plank. Planen möjliggör även ett par verksamhetstomter (HJK) på ca 12 000 m² med möjlighet till handel, kontor eller industri på befintlig åkermark.

HJK



Bild 3: Fornlämningssmiljöer (med röd markering) inom eller i närheten av planområdet

Kulturarv

Förutsättningar

Inom aktuellt område finns befintliga fornlämningssmiljöer, med oklar utbredning, som lyder under Kulturminneslagen. Dessa är framför allt belägna i närheten av befintliga åkerholmar och i den planerade huvudgatans sträckning. Fornlämningarna utgörs av gravfält men även boplatser.

Förändringar

En utredning och förundersökning har genomförts av Upplandsmuseét. Resultatet visar att planerad verksamhet berör fornlämningar i områden intill Söderhällby (vid bussdepåinfart), vid planerad cirkulationsplats i norr (Inhåleskullen) samt kring befintlig åkerholme i väster (område för planerade ledningsdragningar utanför detaljplaneområdet). Exploatören kommer att söka tillstånd (enligt KML) för utgrävning av fornlämning intill Söderhällby samt vid Inhåleskullen. Upplandsmuseét ska, på uppdrag av Länsstyrelsen, utföra kompletterande förundersökning av fornlämningar intill åkerholmen i väster. Detta för att utreda om tillstånd för utgrävning krävs även här. Fornlämningar finns också i område bevarat som "NATUR/SKYDD". För att säkerställa att inga markingrepp sker utan Länsstyrelsen tillstånd har bestämmelsen "forn" lagts till.

forn

Naturmiljö

Förutsättningar

Naturmiljön består till största delen av åkermark och större och mindre åkerholmar med blandskog och stort inslag av en. Mindre åkerholmar, väster om område bevarat som "NATUR/SKYDD", berörs av biotopskydd. Åkerholmar i området har bedömts utgöra häckningsområde för råkkolonier.

Förändringar

Planens genomförande innebär att området till 70-90 % kommer att hårdgöras. Målet är att i stor utsträckning bevara gröna ytor i området och/eller införa nya där så är möjligt. Åkerholmen alldeles öster om bussdepån planläggs som allmän platsmark

**NATUR/
SKYDD**

n₂

NATUR/SKYDD. Dispens har sökts hos Länsstyrelsen för intrång i mindre åkerholmar med biotopskydd med särskilt skäl att kompensation av förlorade värden görs i och med byggandet av dagvattendammar och stråk (se bild 16). På bussdepåns tomt anläggs gröna ytor där så är möjligt. Längs med depåns huvudinfart planteras träd (n₂).

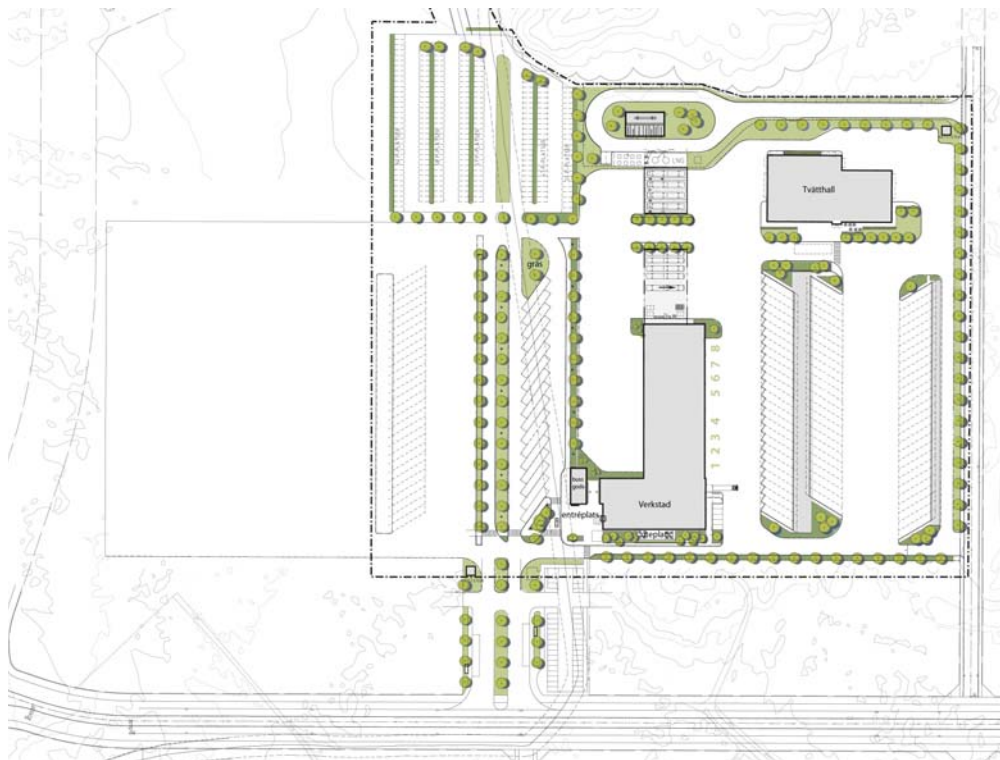


Bild 4: Gröna ytor inom bussdepåns tomt (Karavan arkitektur & landskap)

Bebyggelse och gestaltning

Förutsättningar

Bebyggelsen i och alldeles intill aktuellt detaljplaneområde består av en sommarbostad på kommunens mark vid föreslagen bussdepåinfart, en plantskola med tre, fyra intilliggande privatbostäder söder om planområdet samt en grupp med bostadshus, verksamheter i hörnet ner mot E4 och väg 282.

Förändringar och gestaltungsprinciper



Bild 5: Illustration av entrén till bussdepåns kontorsdel (Karavan arkitektur & landskap)

Befintlig sommarbostad, upplåten genom avtal på kommunens mark, kommer att rivas. Området intill planerad huvudgata planläggs istället för verksamheter med inriktning på handel, kontor och industri (HJK). Målsättningen vid planläggning av kvarteretsmark mot gatan (men även vid utformning av själva gatan) är:

HJK

- att skapa kvarteretsmark för verksamheter i behov av annonsering ut mot gatan
- att ge förutsättningar för ett tydligt gaturum där gatubredd och byggnadshöjder relaterar till varandra och skapar en känsla av att befinna sig i stadsbebyggelse
- att undvika att zoner för inlastning och därmed baksidor vänds ut mot gatan

P2

Ovan nämnda innebär en styrning i detaljplanen där byggnadsfasader (hela eller delar av) ska placeras i byggrättslinje mot gata (p₂). En total byggnadshöjd på 15 meter tillåts i kvarter mot gatan. Totalhöjden tillåts vara högre än i områdena en bit bort från huvudgatan. Planförslaget reglerar ej exploateringsgraden men målet i bygglovskedet ska vara att ej tillåta mer än att parkeringsbehovet kan klaras på egen tomtmark.



Bild 6: Illustrationsplan över bussdepån (BBH arkitekter och ingenjörer)

I en kvartersrad bort från planerad huvudgata planläggs för bussdepån (T₁). De övergripande gestaltungsprinciperna för bussdepån har varit:

T₁

- att anläggningen utförs med hög arkitektonisk kvalitet och genomarbetad gestaltning då den utgör upptakten för områdets utbyggnad och skapandet av en ny stadsdel
- att materialval för byggnader och anläggningar görs för att vara beständiga i ett längre perspektiv
- att anläggningens utformning mot anslutande allmänna gator utformas med tydlig rumslighet

e₁ 9000

p₁

Styrning sker inom depåområdet av byggnadsarea (e₁ 9000) för att se till att tillräckligt stora ytor finns för uppställning och manövrering av bussar och andra fordon. Utöver angiven byggnadsarea får skärmtak uppföras. Behov av att styra placering av enskilda byggnader finns ej förutom direkt mot intilliggande tomter ("p₁"). Byggnad skall placeras minst 4,5 meter från tomtgräns. Skärmtak och plank får placeras mot fastighetsgräns).

Offentlig och kommersiell service

Förutsättningar och förändringar

Ingen offentlig eller kommersiell service finns i nuläget inom planområdet. Planen ger förutsättningar för tillförsel av handel längs planerad huvudgata. Huvudgatan kommer att utgöra ryggraden i ett utbyggt verksamhetsområde. Genom att visuella och fysiska kopplingar skapas mellan gatan och omkringliggande områden lämpar sig kvarteren för utveckling av viss handel eller annan publik verksamhet.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Förutsättningar och förändringar

Nya byggnader som innehåller bostäder, arbetslokaler eller lokaler till vilka allmänheten har tillträde, samt även utemiljöer, ska enligt lag vara utformade så att de är tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Ovan nämnda beaktas vid bygglovprövningen och vid byggsamråd.

Mark och geoteknik

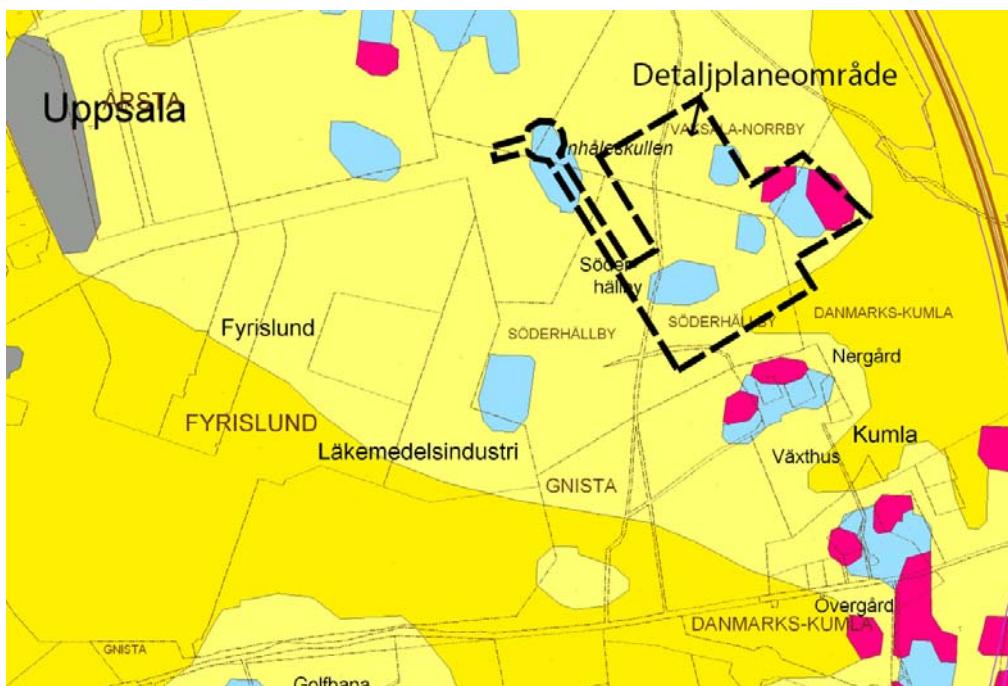


Bild 7: Geologiska förhållanden inom planområdet. (Ljusgult=glaciälla, mörkgult=postglaciäl lera, blått=morän, rosa=berg)

Förutsättningar

Under planarbetet har en geoteknisk utredning genomförts på tomten för bussdepån. Denna visar på att områdets övre skikt utgörs av ett tunnare lager jord som underlagras av mellan ett par till flera meter lera. På ett fåtal ställen ligger berg i dagen. Block, berg eller fast friktionsjord ligger på mellan 2-8 meter.

Förändringar

Uppställningsytor och flertalet byggnader kan grundläggas i mark utan geotekniska förstärkningsåtgärder. Den geotekniska utredningen föreslår att personal- och verkstadsbyggnaden grundläggs med stödpålar ner till fast mark.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Gatunät och trafikflöden

Aktuellt planområde för bussdepån ligger idag utanför befintligt gatunät.

Befintligt gatunät utgörs av:

- Väg 282 i söder, en infartsled till staden utformad med ett körfält i vardera riktning och med ca 11 000 fordon/dygn. Väg 282 har direkt koppling till befintligt trafikmot på E4.
- Rapskatan i väster, en lokalgata med vändplan som ansluter till Tycho Hedéns väg (genomfartsled genom staden med två körfält i vardera riktning och med ca 22 000 fordon/dygn). Tycho Hedéns väg är huvudinfarten till staden för söderifrån kommande trafik på E4.
- Slavstavägen i norr, en väg med karaktären av landsväg/byväg som slingrar sig genom småskaliga bymiljöer och över öppet åkerlandskap. Vägen trafikeras av ca 5000 fordon/dygn. Slavstavägen ansluter i öster till väg 282.

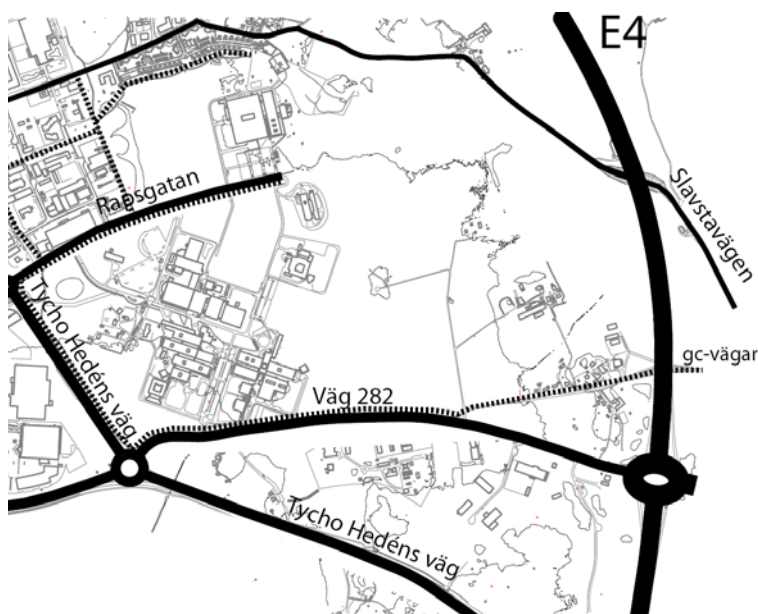


Bild 8: Befintliga större gator och gc-vägar i anslutning till aktuellt planområde.

Kollektivtrafik

Befintligt verksamhetsområde i Kv Fyrislund trafikeras av busslinjerna 11,13, 28 och 127. Bussarna ansluter från Tycho Hedéns väg, genom Uppsala Business park, mot vändplan på Rapskatan för att sedan köra samma väg ut. Turtätheten varierar från 2-5 gånger i timmen från tidig morgon till eftermiddag och kväll. Linje nr 127 trafikerar till/från Storvreta under morgon och eftermiddag.

Gång- och cykelväg, cykelparkering

Gång- och cykelvägar finns idag längs väg 282 samt längs Rapskatan i passage mellan Tycho Hedéns väg och infart till Uppsala Business park.

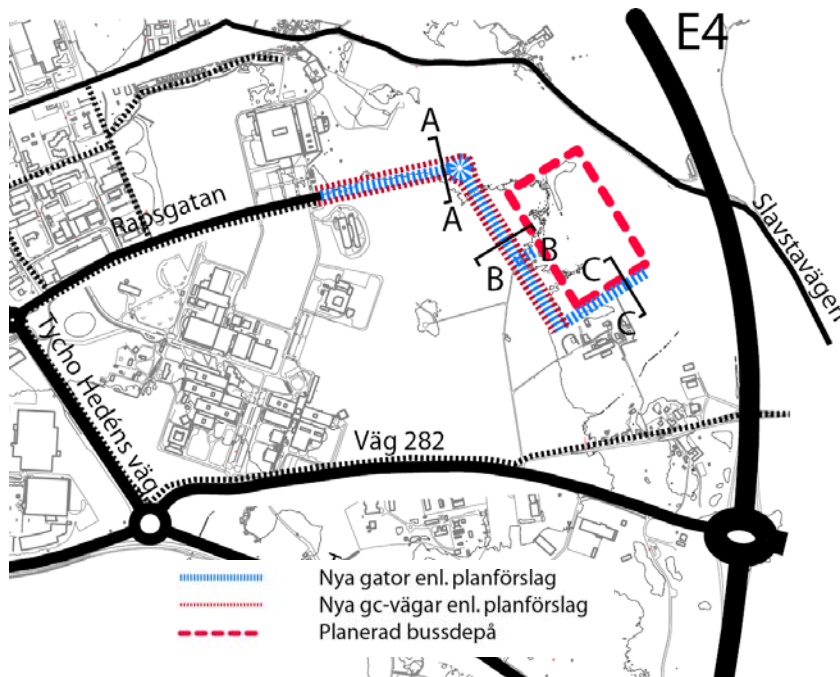


Bild 9: Tillkommande gator, gc-vägar enligt planförslag

Förändringar

Förlängning av Rapskatan

Förslag till övergripande struktur (se bild 1) för verksamhetsområdet visar på en förlängning av den befintliga Rapskatan mot Slavstavägen. I en framtid föreslås denna gata kunna ansluta vidare till ett eventuellt utbyggnadsområde norrut längs E4. Utbyggnaden kan ske i etapper där gatan i ett första steg (se bild 10) får karaktären av en lokal gata (dimensionerad för ca 10-15 000 fordon/dygn) med ett körfält i vardera riktning samt dubbla gc-stråk. En utbyggnad av ytterligare två körfält (se bild 11) med cirkulationsplats i korsningspunkten med ny huvudgata möjliggörs för att möta upp den trafikökning som kan tillkomma vid en bebyggelseutveckling norrut. Gatan utformas med en trädrad i mitten.

HUVUD-GATA

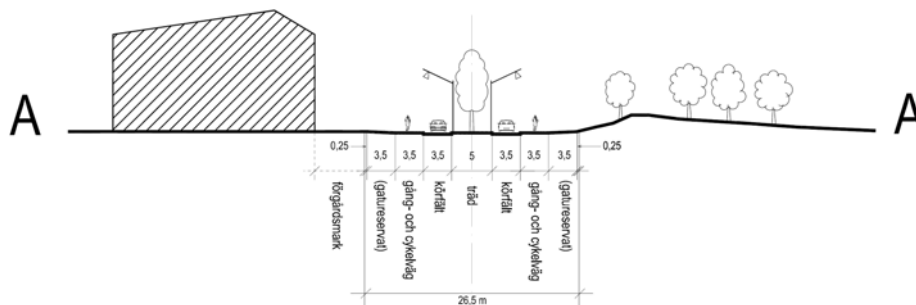


Bild 10: Gatusektion A-A enligt bild 9. Rapskatan etapputbyggnad 1

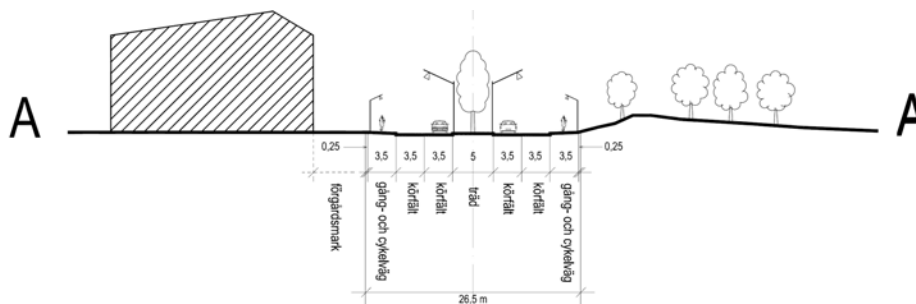


Bild 11: Gatusektion A-A enligt bild 9. Rapskatan etapputbyggnad 2

HUVUD-GATA

Ny huvudgata

Den förlängda Rapskatan kopplas mot väg 282 med en gata som i ett utbyggt område kommer att utgöra huvudgata (bild 12). Avsikten med gatans utformning är att den ska utgöra en tydlig och karaktärsskapande länk genom ett område mot vilken verksamheter med annonseringsbehov skall lockas att lägga sina byggnader väl synliga för förbipasserande. Gatan utformas med ett körfält i vardera riktning, kantstensparkering, dubbla gc-banor samt trädrad i mittremsa. Gatan dimensioneras för flöden kring 10-15 000 fordon/dygn. Kantstensparkering kan, vid eventuellt behov i framtiden, utgöra en körfältsreserv.

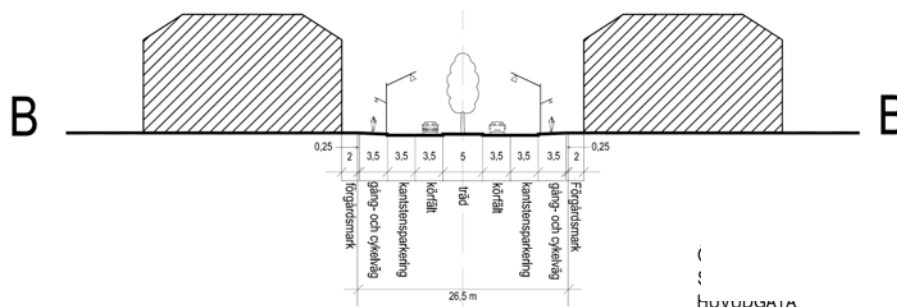


Bild 12: Gatusektion B-B enligt bild 9. Ny huvudgata

LOKAL-GATA

Lokalgator

Angöring till bussdepån och gasdepån kommer att ske via lokalgator från områdets huvudgata. Säkerhetsaspekten är anledningen till att angöring till gasdepån sker via separat lokalgata. Angöring till planlagd verksamhetstomt/er sker från lokalgata.

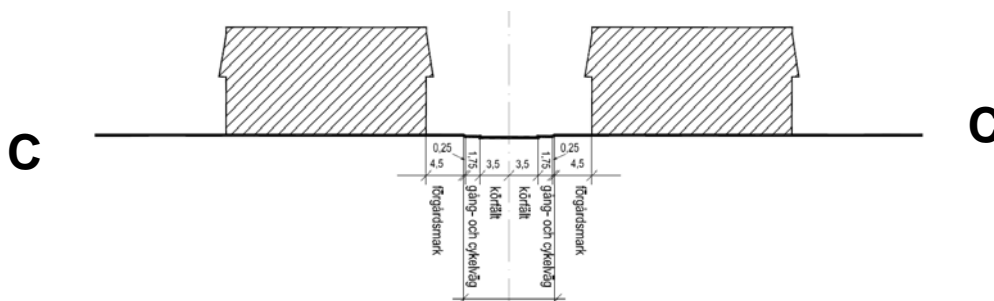


Bild 13: Gatusektion C-C enligt bild 9. Lokalgata

PARK-ERING

Parkering, kollektivtrafik

Parkeringsbehov som uppstår i och med bussdepåns aktiviteter löses på kvartersmark. I anslutning till angöringsgata mot bussdepån anläggs en pendlarparkering på allmän platsmark som samutnyttjas med besöksparkering till bussdepån. Planen ger förutsättningar för anläggning av busshållplatser i anslutning till pendlarparkeringen.

Gc-trafik

Längs med nytillkommen huvudgata inom området anläggs dubbelriktade gc-banor som skapar förutsättningar för nyttjandet av cykel i trygga, upplysta och väl befolkade gatumiljöer.

Hälsa och säkerhet

Buller, luft

Förutsättningar

I kilen mellan väg 282 och E4 ligger ett flertal bostadshus. I dagsläget utsätts dessa miljöer för buller från både E4 och väg 282. Bullernivåerna uppgår till mellan 50 och 55 dB (A) ekvivalent ljudnivå på 2-5 meters nivå över mark. Vid ett par bostadshus uppgår ljudnivåerna till 60 dB (A) ekvivalent ljudnivå. Störningskällan utgörs i det senare fallet framför allt av E4. Maximal ljudnivå ligger under 65 dB(A) för alla berörda bostäder.

Förändringar

Om hela bussdepån tas i bruk kommer bussar (195 st) samt personal (ca 2-300 personer) till depån trafikera ny huvudgata, huvudsakligen norrifrån, fram till bussdepåinfarten. Ett par transporter om dagen med gas beräknas komma att trafikera huvudgatan samt lokalgatan i söder. Ingen trafikökning sker i direkt anslutning till befintliga bostäder.

Explosionsrisker

Förutsättningar och förändringar

En gasdepå kommer att anläggas i bussdepåns östra del. Enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor ska ett skyddsavstånd inom bussdepåanläggningen på 25 meter till närmaste byggnad säkerställas. För intilliggande tomter gäller ett skyddsavstånd på 50 meter. Planförslaget säkerställer skyddsavståndet inom anläggningen genom förbud mot bebyggelse inom ett avstånd på 25 meter från gasdepån (m_1). Genom att låta bevarad naturmark fungera som skydd för framtida intilliggande verksamhetstomter säkerställs skyddsavståndet på intilliggande marker. Detta innebär inga begränsningar av nyttjandet av naturmarken.

m_1

**NATYR/
SKYDD**

Teknisk försörjning

Dagvatten

Förutsättningar

Planområdet ingår i huvudavrinningsområdet till Sävjaån, ett Natura 2000-område med förekomster av asp och utter. Värdet på objektet är känsligt för förändringar i vattnets kemiska sammansättning samt förändringar i vattenflöde.

Kraven utifrån Natura 2000-området innebär att man ej får utöva negativ påverkan på de värden som ligger till grund för att området utsetts till Natura 2000-område mer än vad som görs i dagsläget. Området utgörs idag av åkermark.

Förändringar

Stora delar av dagvatten som avleds från planområdet men även från hela det framtida verksamhetsområdet kommer att hamna i Sävjaån. Krav kommer därmed att ställas på allt dagvatten som lämnar det framtida verksamhetsområdet. Kraven innebär att utsläpp, avseende sammansättning och flödesintensitet, ej får avvika från dagsläget. För att klara kraven kommer åtgärder att krävas i flera olika steg både inom och utanför aktuellt planområde. De huvudsakliga stegen (se bild 14) kommer att innefattas av:

1. Fördröjning och rening på respektive verksamhetstomt. Ett övergripande mål bör vara att i första hand omhänderta dagvatten lokalt och därmed minska avledningen av dagvatten från tomterna. Diskussioner kring anläggande av gröna ytor på respektive verksamhetstomt bör finnas med vid försäljningstillfället.
2. Fördröjning och rening i dammar. Dagvatten från verksamhetstomter, gator samt allmän platsmark, natur, leds vidare ut i dammar anlagda på kommunal

mark.

3. Kompletterande fördröjning och rening i öppna diken mellan dammar. Öppna system för dagvattenhantering bidrar förutom fördröjning och rening även med viss avdunstning och infiltration som i sin tur minskar utförseln av dagvatten från området.

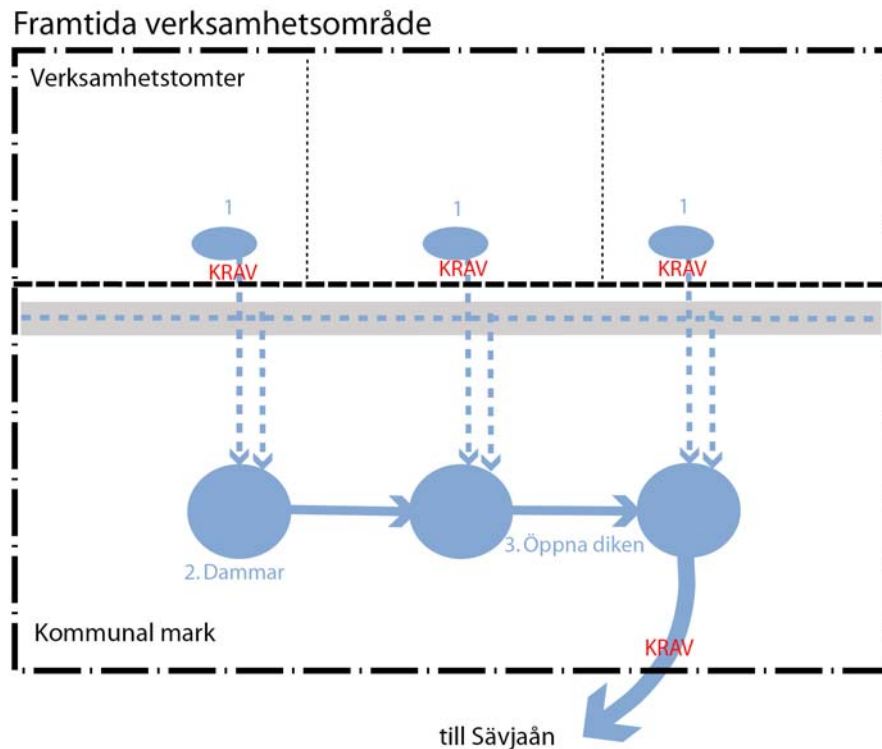


Bild 14: Principskiss för åtgärder (1-3) avseende dagvattenhantering inom verksamhetsområdet i sin helhet.

n₁

Det övergripande ansvaret för att dagvattenkraven uppnås vid utsläpp från området i sin helhet kommer att ligga på kommunen. Genom att belägga respektive verksamhetstomt med en planbestämmelse ("n₁" - Fördröjning och rening av dagvatten skall ske inom respektive fastighet. Max flöde från respektive fastighet får inte överstiga 45 l/sekund och hektar. Samråd ska ske med kommunens VA-huvudman") läggs dock ett stort ansvar även på respektive verksamhetsutövare. I bygglov/byggsamråd ska krav ställas på verksamhetsutövaren att ta fram en dagvattenutredning och presentera en dagvattenlösning som kan godkännas av kommunens VA-huvudman. Verksamhetsutövaren får ej koppla på dagvattensystemet förrän dagvattenanläggning godkänts.

Placering av öppna diken och dammar i ett fullt utbyggt verksamhetsområde redovisas i bild 15. En utbyggnad av dagvattensystemet kommer att ske i etapper. För aktuell detaljplan krävs uppförande av två dammar (1 och 2) med tillhörande dikessystem däremellan. Målet är att dagvattenhanteringen i området även ska fungera som ett rekreativt stråk med gc-bana, planteringar och sittmöjligheter i närheten av vattenansamlingar. Förslag till utformning av stråket visas i bild 16. Dagvatten från planområdet (verksamhetstomter respektive allmänna gator) får ej kopplas till dagvattensystemet förrän damm 1 och 2 är utbyggda (se genomförandebeskrivning). För utbyggnad av resterande områden inom planerat verksamhetsområde krävs dagvattendamm 3 och 4.

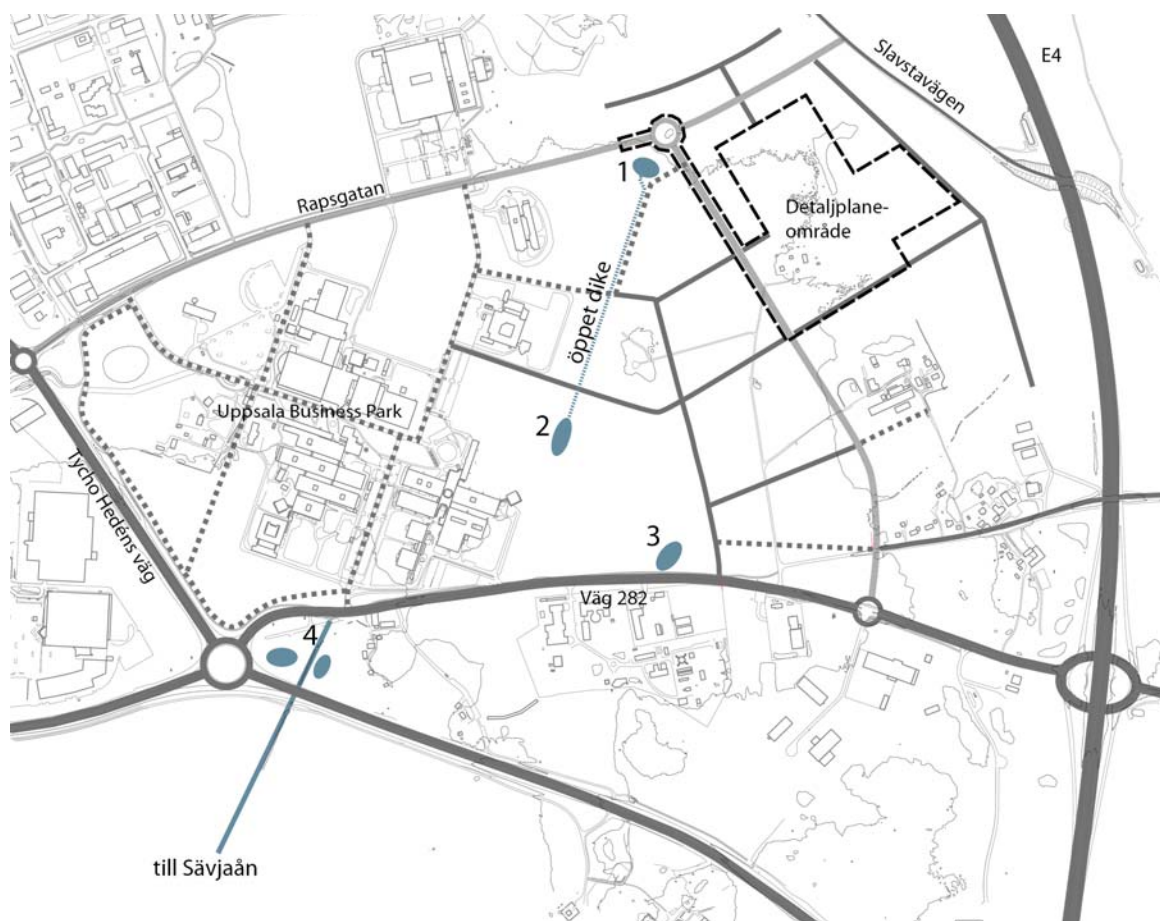


Bild 15: Ungefärlig placering av dagvattendammar (1-4) i ett fullt utbyggt verksamhetsområde



Bild 16: Förslag till utformning av dagvattenstråk

VA

Förutsättningar och förändringar

Planområdet ligger idag utanför kommunalt verksamhetsområde för VA men kommer att anslutas till detta.

Avfall

Förutsättningar och förändringar

Varje fastighet ansvarar för att själva ordna hämtställen för avfall alternativt tillsammans med grannfastigheter. Gemensamma hämtställen bör eftersträvas. Hämtning av avfall skall kunna ske utan att backrörelser krävs av hämtningsfordon samt ligga i markplanet. Trösklar och lutningar bör helst inte förekomma.

El

Förutsättningar och förändringar

u

Planområdet korsas av en 220 kV-ledning. Utformning av bussdepåområdet anpassas till ledningen då den inte är av sådan karaktär att den bör flyttas på. Ett u-område på 10 meter är inskrivet på plankartan för att möjliggöra att ledningen ska kunna ligga kvar i befintligt läge. Ledningsområdet kommer också att beröra mark mellan bussdepån och områdets huvudgata. Funktionen som ledningsområde samordnas här med en pendlarparkering.

Ytterligare en elledning korsar depåområdet. Ledningen kommer att behöva flyttas till ett läge i ny huvudgata.

E

Nya byggnader ansluts till det allmänna nätet för el. Mark avsätts inom planområdet för transformatorstationer (E). Avstånd från byggnad inom E-område till närmaste brännbara byggnadsdel ska vara minst 5 meter.

Gas

Förutsättningar och förändringar

J₁

Planerad bussdepå kommer inledningsvis innebära uppställning av regionbussar men i en framtid även stadsbussar. De olika bussarna kommer att köras med olika bränslen. Planen ska ge förutsättningar för att kunna driva bussar med olika typer av bränslen som diesel, RME, komprimerad samt flytande gas. Användning av komprimerad gas baseras på att det finns möjligheter att förlägga en gasledning mellan bussdepån och kommunens biogasanläggning på Kungsängen gård som också har en ledning till kommunens reningsverk. En föreslagen sträckning av en sådan ledning visas i bild 17. En nedläggning av gasledning är viktig att beakta redan vid anläggandet av ny huvudgata i planområdet. Användandet av flytande gas baseras på transporter med lastbil till depån. För avlämning och hantering av komprimerad respektive flytande gas inne på depåområdet krävs en anläggning för lagring av gas, J₁. Gasdepån anläggs på separat fastighet då gastransporter och lagring av gas hanteras av annan aktör än bussdepån. Angiven byggrätt får en angiven total byggnadshöjd på 20 meter. Transporter till och från gasdepån sker via lokalgata söder om bussdepåtomten.

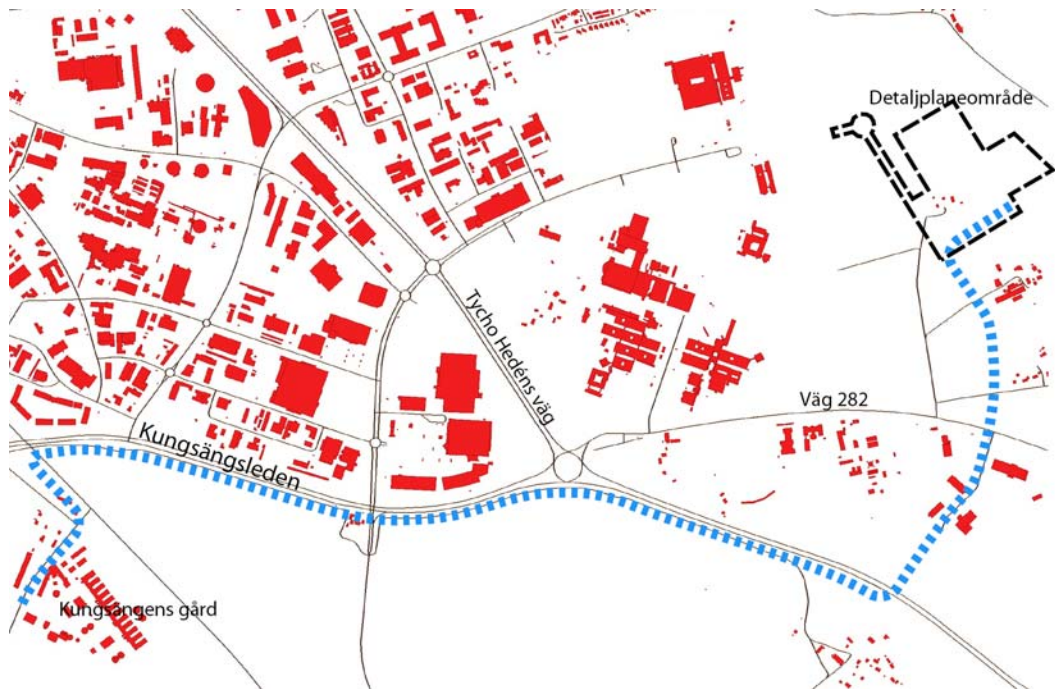


Bild 17: Ett förslag på sträckning av gasledning mellan bussdepå och biogasanläggning på Kungsängens gård.

Värme, Tele och Bredband

Planområdet kommer att anslutas till befintligt fjärrvärmeområde.

Förutsättningar för nedläggningar av ledningar för fjärrvärme, tele och bredband kommer att finnas i ny huvudgata.

PLANENS KONSEKVENSER

Alternativ

Nollalternativet innebär att aktuellt detaljplaneförslag inte genomförs. Ett scenario är att marken inom planområdet istället får fortsätta brukas och att den lantliga karaktären mellan Uppsala Business Park och E4 behålls.

Huvudalternativet utgörs av aktuellt planförslag.

Alternativ placering av bussdepån inom Fyrislund har studerats väster om föreslagen ny huvudgata mellan Rapsgatans förlängning och väg 282 (se bild 18).

Alternativ placering av ny gata (bild 18) genom området har studerats.

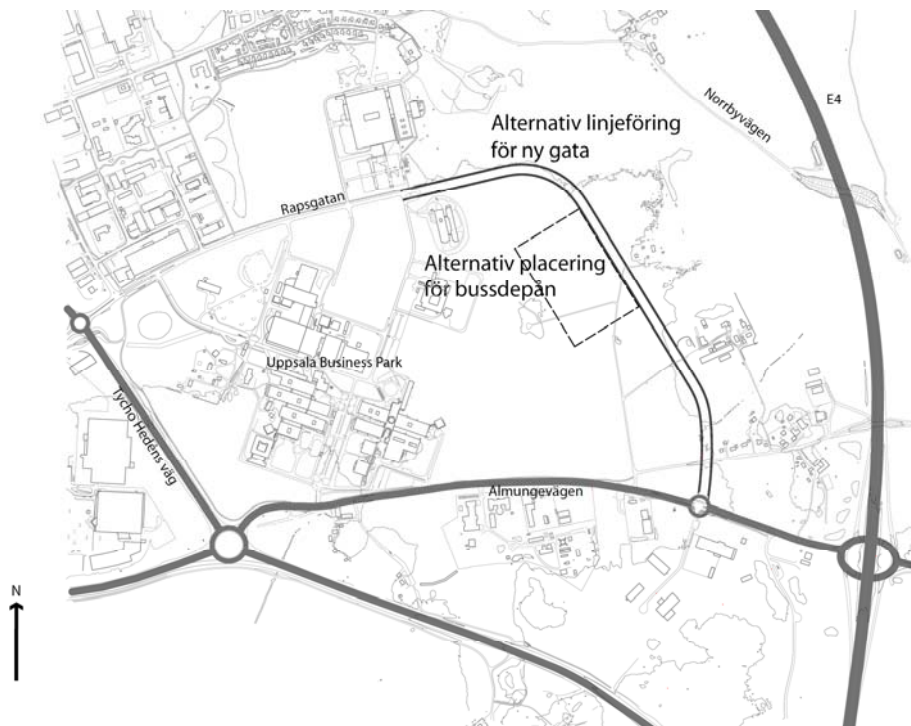


Bild 18: Alternativ placering av bussdepå samt i området ny gata.

Konsekvenser av huvudalternativ

Bedömning av konsekvenserna för respektive miljöaspekt görs enligt skalan: obefintliga, små, måttliga, stora eller mycket stora/betydande konsekvenser.

Landskapsbild

Bussdepån och bebyggelse på intilliggande verksamhetstomter kommer, under en viss tid innan verksamhetsområdet byggs ut i sin helhet, att upplevas som ett solitärt bebyggelsekvarter på i övrigt obebudd mark. Utblickar från E4, Almungevägen, Slavstävågen men även Uppsala Business Park kommer att domineras av bussdepån. Bebyggelseinslaget bör dock inte upplevas som särskilt främmande då intilliggande bebyggda miljöer är av samma karaktär (ytkrävande verksamheter). Konsekvenserna för landskapsbildningen bedöms bli måttliga.

Kulturarv

Ett genomförande av detaljplan kommer med stor sannolikhet kräva utgrävning av fornlämningsmiljöer som lyder under kulturminneslagen. Åtgärden gör att de tas ur

sitt geografiska sammanhang. Samtidigt innebär en utgrävning att ev. okända lämningar kan utforskas och kunskapen ökar. Konsekvenserna för kulturarvet bedöms bli måttliga.

Naturmiljö

Av tre befintliga åkerholmar/skogsdungar kommer endast en bevaras. Dessa utgör ett värdefullt inslag i ett område med mycket lite vegetation. Ett par av de icke bevarade åkerholmarna (mindre än 0,5 ha) har biotopskydd. Borttagandet av dessa miljöer kompenseras med skapandet av nya miljöer i samband med hantering av dagvatten i öppna dammar och diken. Befintlig större åkerholme väster om aktuellt planområde utgör häckningsområde för råkkolonier. Konsekvenserna bedöms bli små till måttliga.

Rekreation och friluftsliv

Planförslaget exploaterar obebyggda områden av mindre värde för den stora allmänheten och till vilka tillgången är mycket begränsad. Befintligt sommarboende på föreslagna verksamhetstomt försvinner. Planförslaget tillför området dubbelriktade gc-banor längs planerad huvudgata. Kvarvarande grönområden blir därmed mer lättillgängliga för allmänheten. Genomfartsmöjligheterna för fotgängare, cyklister ökar. Konsekvenserna bedöms bli måttligt positiva.

Mark och vatten

Föreslagna åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten i flera olika steg bedöms inte leda till någon negativ påverkan på Sävjaån, ett Natura 2000-område. Konsekvenserna bedöms bli obefintliga till små.

Resurshushållning

Platsen aktuell för detaljplaneläggning berör inget område med större betydelse för hushållning med resurser i form av mark- och vattenresurser. Ett genomförande av detaljplaneförslaget innebär dock utbyggnad av kommunalt VA och därefter stora uttag av vatten. Inom ramen för bussdepåns projektplanering bör möjligheterna för återvinning av vatten från olika processer utredas.

Från de olika typerna av verkstäder inom depåområdet kommer förorenat spillvatten att produceras. Utan lämplig rening kan den kumulativa effekten av verksamheterna inom depåområdet leda till negativ påverkan. Frågan bör utredas inom ramen för bussdepåns projektplanering.

Konsekvenserna bedöms bli små till måttliga.

Hälsa och säkerhet

Genomförande av detaljplaneförslaget innebär för området ökade utsläpp till luft, ökade bullerstörningar, risker för explosion vid hantering av bränslen och framför allt biogas samt ökat tryck på befintliga omkringliggande trafikleder.

Buller, luft

Den trafikökning som planförslaget innebär kommer ej att ske i direkt närhet till befintliga bostäder. Bullervärdena för befintliga bostäder bedöms inte förändras i förhållande till dagens värden. Miljökvalitetsnormen för luft bedöms inte överskridas vid utbyggnad av enbart bussdepån.

Explosionsrisk

Explosionsrisken vid hantering av biogas bedöms vara mycket liten. Föreslagna gasdepå har placerats med hänsyn till gällande skyddsavstånd både inom (25 m) och utan-

för (50 m) bussdepåtomten. Gasdepån har placerats i skuggan av befintlig större åkerholme som genom att den bevaras också kommer att fungera som skydd för i framtiden intilliggande verksamhetstomter. Angöring till gasdepån kommer att ske via separat infart.

Trafiksäkerhet

Omkringliggande trafikleder (Tycho Hedéns, Väg 282) bedöms vara väl rustade för en viss trafikökning och trafiksäkerheten bedöms ej äventyras.

Sammantaget bedöms konsekvenserna bli små.

Sociala aspekter

Planförslaget möjliggör arbetstillfällen.

Under en period då enbart planförslaget är utbyggt och inte resterande delar av verksamhetsområdet kan området komma att upplevas otryggt. Ny huvudgata inklusive gator kommer dock att förses med belysning. Människor som arbetar i området kommer att behöva ta sig hit ut samt de som väljer att nyttja pendlarparkeringen. Bussdepån kommer dock att vara inhägnad och skyddad.

Konsekvenserna bedöms bli obefintliga till smått positiva.

Konsekvenser under byggtiden

I och med en pressad tidplan för bussdepån byggs en tillfällig angöring till depån enligt bild 19. Byggtrafik och ev. också bussar kommer inledningsvis när depån tas i bruk (max 80 bussar) att nyttja denna eftersom gator enligt planförslaget ej hinner färdigställas. Åtgärden kommer att innebära konsekvenser i form av ökade trafikmängder på Slavstavägen samt viss ökning av buller. Konsekvenserna bedöms bli måttliga.

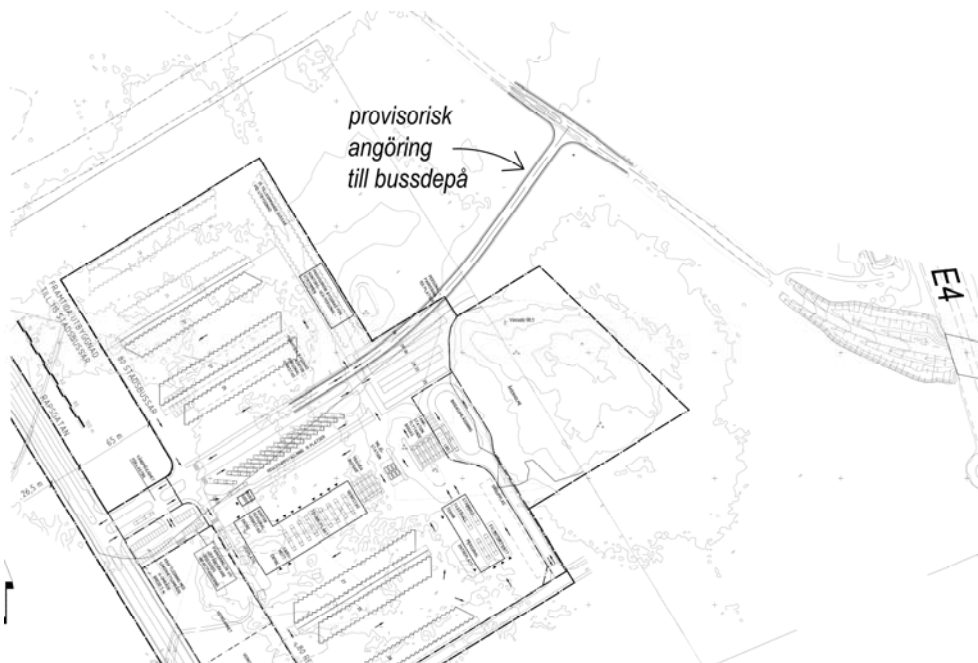


Bild 19: Förslag till placering av tillfällig väg för angöring av bussdepån

Konsekvenser av alternativ

Konsekvenserna för en placering av bussdepån väster om ny huvudgata samt en förlängning av Rapskatan enligt alternativ bild 18 skiljer sig mycket lite från konsekven-

serna av huvudalternativet vad gäller alla de ovan angivna miljöaspekterna. Avgörande för val av placering av depån men även val av vägsträckning har därför ej varit skillnader i miljökonsekvenser utan snarare:

- möjligheterna att på ett bra sätt kunna ordna de funktioner som en bussdepå för med sig
- möjligheterna till att inordna bussdepån i en övergripande funktionell struktur med andra typer av verksamheter
- markvinster
- trafikmässiga fördelar bl.a genom bättre kopplingar till framtida utvecklingsområden i norr och söder men även bättre trafiksäkerhet då huvudalternativet förvärrar för genomfartstrafik med höga hastigheter.

Konsekvenser av nollalternativ

Ett nollalternativ skulle innebära obefintliga konsekvenser avseende landskapsbild, kulturarv, naturmiljö, mark och vatten, resurshushållning samt hälsa och säkerhet i jämförelse med nuläget. Nollalternativet bidrar till små negativa effekter med hänvisning till arbetstillfällen samt i fråga om tillgängligheten till området för fotgängare och cyklister.

PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB

Översiktsplan 2010

Planförslaget bedöms vara förenligt med intentionerna i pågående översiktsplanarbete.

Miljöbalken

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5 (miljökvalitetsnormer) p.g.a. de relativt låga trafikflöden planen kommer att innebära samt att planerad gata inte kommer att ligga omsluten av annan bebyggelse.

Planförslaget bedöms vara förenligt med miljöbalkens kapitel 7 (skydd av områden). Planförslaget har ej bedömts påverka miljön i aktuellt Natura 2000-område på ett betydande sätt. Nödvändiga åtgärder har vidtagits för att uppfylla kraven avseende flödesintensitet och rening av områdets dagvatten.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i juli 2010

Ulla-Britt Wickström
Planchef

Pernilla Hessling
Planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd 2010-02-25
- utställning 2010-05-06
- antagande 2010-07-01
- laga kraft 2010-07-28

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen ska antas under hösten 2010.

Genomförandetid

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

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Försäljningsavtal

Den största delen av kvartersmarken inom planområdet kommer att säljas till huvudmannen för bussdepån. Övrig kvartersmark kommer kommunen att sälja till idag ej kända intressenter.

Arrendeavtal

Stora delar av planområdet är idag utarrenderat. Ett genomförande av planen innebär förändringar av arrendeförhållandena.

Hysesavtal

Inom planområdet finns en hyresgäst som nyttjar en sommarstuga. Bostadsändamål är inte förenligt med omkringliggande verksamheter och i genomförandet avser kommunen att avsluta hyresförhållandet.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

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

Marken kommer att delas in i fastigheter och byggas ut i etapper.

Markområdet med planbestämmelse T₁ kommer eventuellt att fastighetsbildas till två fastigheter. Angöringen till en av fastigheterna kommer då att ske via den andra fastigheten. Servitutsrätt kommer att krävas för att fastigheterna ska bli ändamålsenliga. Vid fastighetsbildningen säkerställs nödvändiga rättigheter.

Om fler än två fastigheter bildas av kvartersmark mot gata behöver tillfartsrättigheter säkerställas vid fastighetsbildningen.

Samfälligheten Danmarks-Kumla S:1 ska fastighetsregleras till omgivande fastigheter. Alla delägande fastigheter ägs av Uppsala kommun. Förrättning är sökt.

UTREDNINGAR

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen/bygganmälan.

Dagvatten

I samband med bygglov/byggsamråd ska, för respektive fastighet, redovisas hur fördröjning respektive rening av dagvatten kommer att ske. Vald dagvattenlösning ska godkännas av kommunens VA-huvudman. Fördröjning kan t.ex. ske genom att dagvattenmagasin anläggs på fastigheten. Fördröjningsmagasinets storlek kan påverkas av den anlagda delen grönyta på fastigheten.

Ledningar

Detaljplanen berör en 220 kV-ledning (ledningsägare Svenska kraftnät) samt ytterligare en elledning (ledningsägare Vattenfall Eldistribution). Det kan finnas ytterligare, av stadsbyggandskontoret okända, ledningar som berörs av detaljplanen. Det är byggherrens ansvar att undersöka om ytterligare ledningar finns.

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

Arkeologi

Arkeologisk förundersökning har genomförts och har bekostats av markägaren.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar under förutsättning att markpriset för kvartersmarken inom planområdet uppgår till samma nivåer som inom detaljplanen för Säby-Kumla arbetsområde.

Kostnaderna för flytt av eventuella ledningar och transformatorstation regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Dokumentation och kontroll

Respektive fastighet får ej koppla på områdets dagvattensystemet förrän kommunens VA-huvudman har godkänt dagvattnets beskaffenhet.

För att kommunen ska tillåta att kvartersmarken ansluts till VA-huvudmannens dagvattensystem krävs, förutom åtgärder på kvartersmark, anläggning av två nya dammar på kommunal mark enligt beskrivning under dagvattenavsnittet i planbeskrivningen.

Verksamhetsutövaren ansvarar för eventuell kontroll/uppföljning av flödesintensitet och föroreningsgrad från respektive verksamhetstomt. Miljönämnden är tillsynsmyndighet för dagvattenanläggningar på kommunal mark.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i juli 2010

Ulla-Britt Wickström
Planchef

Pernilla Hessling
Planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd 2010-02-25
- utställning 2010-05-06
- antagande 2010-07-01
- laga kraft 2010-07-28