

Handläggare  
Sundin, Anneli  
Vikström, Anton

Datum  
2017-12-05

Diarienummer  
GSN-2017-2640

Gatu- och samhällsmiljönämnden

## Detaljplan för Nytt kraftvärmeverk i Boländerna

### Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

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

### Sammanfattning

Gatu- och samhällsmiljönämnden tillstyrker detaljplanen förutsatt att:

- Användningsområdet GATA utökas och förlängs ända ner till den sydligaste delen av plangränsen. Möjligheten att i framtiden bredda Stålgatan (två körfält i vardera riktningen) ska säkerställas.
- Den nya in-och-utfarten längs Stålgatan utformas på ett trafiksäkert sätt och god framkomlighet säkerställs för gående och cyklister.

### Ärendet

#### Detaljplanens innehåll utifrån gatu- och samhällsmiljönämndens ansvarsområden (innehåll från planbeskrivningen)

##### *Planens syfte*

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett nytt kraftvärmeverk intill det befintliga i Boländerna. Det 60 meter höga pannhuset med sin 100 meter höga skorsten kommer att bli ett nytt inslag i Uppsalasiluetten. Arkitekttävlingens vinnande förslag är grunden för anläggningens gestaltning.

##### *Översiktsplan (ÖP 2016)*

Planområdet ligger i de centrala delarna av Boländerna och kommer, enligt översiktsplanen att, ”fortsatt att innehålla industriverksamhet med långa skyddsavstånd. Denna del bör, givet sitt centrala läge i staden, utvecklas med en högre bebyggelsetäthet med förhållandevis personintensiva verksamheter.” När det gäller kopplingen mellan innerstaden/resecentrum och handelsområdet öster om Stålgatan anges följande: ”En stärkt koppling till innerstaden via stadsstråk längs Bolandsgatan är viktig.”

### Program för Boländerna

Program för Boländerna (dnr 2004–20078) antogs av kommunfullmäktige 2014-05-26. I programmet förslås att de stora industrietableringarna i centrala Boländerna huvudsakligen reserveras för industriändamål.

### Program för lokalisering av ett nytt kraftvärmeverk

Kommunstyrelsen genomförde under 2012 samråd om förslag till planprogram för lokalisering av nytt kraftvärmeverk. Huvudfrågan gällde vilket av de tolv alternativa lägena (se kartan till höger) som var lämpligast för ett värmeverk. Det visade sig då att det möjliga enda läge som inte ratades av försvarsmakten, var en lokalisering i Boländerna intill Vattenfalls befintliga anläggning. Kommunfullmäktige beslutade därför i december 2012 att förorda det läget.

### Detaljplan

#### Trafik och tillgänglighet

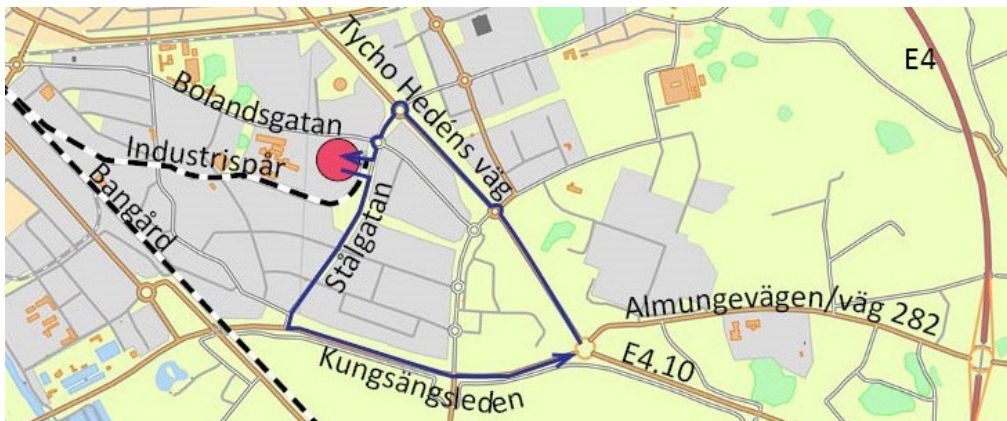


Väg- och järnvägsnät av betydelse för planområdet

#### Transportbehov

Transporterna sker vintertid, då värmeverket är i drift. Det nya kraftvärmeverket kommer att eldas med bibränsle och det medför att huvuddelen antagligen kommer att fraktas med lastbil och en mindre andel kommer att fraktas på järnväg. Det beror på att pellets ofta framställs i små mängder på många olika platser, vilket lämpar sig mer för vägtransporter.

Efter energiutvinningen återstår träaska/biobränsleaska som kan återvinnas där det finns avsättning för materialet. Transporter ut från värmeverket kommer troligen alltid att ske med bil.



I ett kompletterande Trafik-PM (Ramböll 2014-03-28) tillhörande miljökonsekvensbeskrivningen som togs fram 2014 anges att:

- Kraftvärmeverkets maximala behov av bibränsle är cirka 4500 m<sup>3</sup>/dygn under vintermånaderna.
- Cirka hälften av bibränslet kommer att transporteras på järnväg och hälften med lastbil.
- En del av transporterna utgörs av lastbilar med släp som kan orsaka punktvisa framkomlighets- och tillgänglighetsproblem under maxtimmarna under för- och eftermiddagen. Transporterna är dock spridda över dygnet, varför påverkan/belastningen på trafiksystemet bedöms vara liten.
- Transporterna till och från kraftvärmeverket bör styras till tider utanför timmarna med mest trafik under för- och eftermiddagen för att minska eventuella punktvisa tillgänglighets- och framkomlighetsproblem.

### **Järnvägstransporter och riksintresse för järnvägstrafik**

Bränslet till det befintliga kraftvärmeverket fraktas med järnvägstransporter som rangeras om på bangården och sedan körs till Vattenfalls anläggning på ett industrispår som korsar Björkgatan och Danmarksgatan. Torv levereras huvudsakligen från en torvtäkt i Härjedalen samt med båt från torvtäkter i Baltikum och därför kommer stora mängder från samma plats vilket bidrar till att tågtransporter är lämpliga. Tågtransporterna på industrispåret kan ibland störa på trafiken på Björkgatan och Danmarksgatan. Anledningen är långa tåg i kombination med låga hastigheter. Av klimatskäl är det dock viktigt att bränslet även i framtiden kan transporteras med tåg.

Det nya kraftvärmeverket kommer att eldas med bibränsle och det medför att en mindre andel kommer att fraktas på järnväg eftersom pellets ofta framställs i små mängder på många olika platser.

Rangeringen sker på Uppsala bangård, som är av riksintresse för järnvägstrafiken. På lång sikt kan det bli aktuellt att flytta rangeringen till en annan plats eftersom rangeringen av persontåg kan komma att utökas. Olika alternativ diskuteras, bland annat en överlämningsbangård på Vattenfalls fastighet i Boländerna eller en rangering på annan plats än i Uppsala.

## Vägtransporter

### Gatunät och trafikflöden

Planområdet gränsar till Stålgatan som i sin tur ansluter till Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden, samtliga huvudgator med plats för tunga transporter och stora trafikmängder. Trots det kan gatunätet vara hårt belastat ibland. Dels gäller det under vardagseftermiddagarna, när många samtidigt lämnar arbetsplatserna i Boländerna och Fyrislund och dels gäller det på helgerna när handelsområdet i östra Boländerna har många bilburna besökare. Kommunen planerar att bygga om Stålgatan så att den rymmer två körfält i vardera riktningen. Någon projektering av ombyggnaden finns inte ännu.

Tillgängligheten och framkomligheten på gatunätet varierar under dygnet. Med de prognosticerade trafikflödena kommer belastningsgraden under maxtimmarna på för- och eftermiddagen att vara hög på Almungevägen, Kungsängsleden och Stålgatan. Köbildning och lägre hastigheter kan förväntas på dessa gator och dess korsningar under maxtimmarna.

Uppsala kommun har nyligen tagit fram nya trafikprognoser med översiktsplanen som underlag. Det finns två scenarier för 2030 och två för 2050. Prognoser skiljer sig alltid något beroende på antaganden om förutsättningarna och därför visar dessa nya scenarier och prognoser andra flöden än de som legat till grund för tidigare trafikutredningar. De olika scenarierna visar även på spännvidden mellan olika alternativ.

Gatusträcka	Fordon per årsmedeldygnstrafik (ÅDT)				Prognos från 2014 för år 2030*
	Prognosåret 2030		Prognosåret 2050		
	Scenario 0	Scenario 2	Scenario 2	Scenario 4	
Bolandsgatan vid Vattenfall	10 700	9 700	10 900	10 300	
Stålgatan vid Vattenfall	14 900	12 800	16 000	15 200	18 000
Stålgatan norr mellan Bolandsgatan och Tycho Hedéns väg	19 800	16 800	20 800	19 600	
Tycho Hedéns väg mellan Stålgatan och Rapskatan	11 200	9 300	13 100	11 400	Cirka 20 000
Kungsängsleden öster om Stålg.	17 100	15 400	20 300	16 700	25 000
Kungsängsleden väster om Stålg.	30 500	26 700	34 400	30 500	30 000
Almungevägen	11 700	10 200	12 500	11 000	22 000 – 25 000

2017 års sammanställning av trafikflödena (f/ådt) på utvalda gator för prognosåren 2030 och 2050.

\*Dessa trafikprognoser var underlag till ett Trafik-PM (Ramböll 2014) där anläggningens transportbehov redovisades. Av tabellen framgår att prognosunderlaget till Trafik-PM:et är beräknat på en högre trafikering år 2017 års scenarier. Det finns med andra ord marginal i prognosen från 2014.

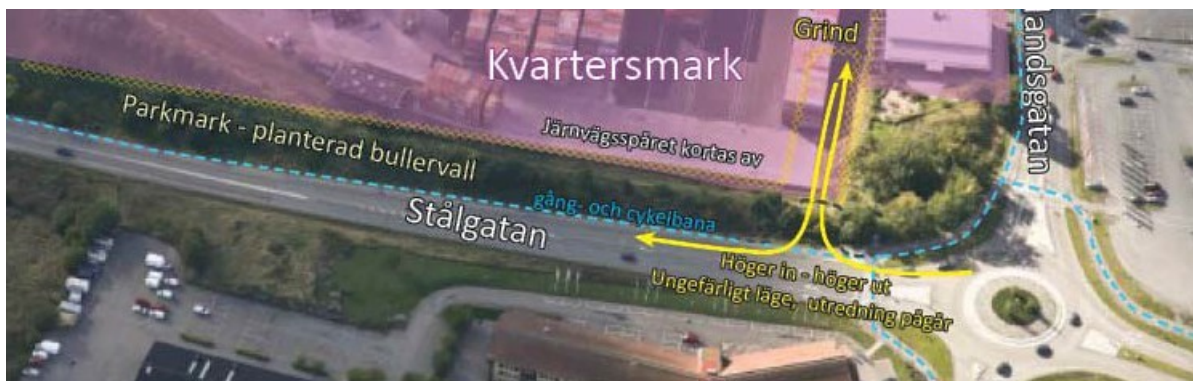
### Angöring

Det nya kraftvärmeverket kommer det att alstra maximalt 360 fordonsrörelser per dag under de vintermånader då det är i drift. Ungefär hälften av dessa kommer att utgöras av tunga transporter. Detta ska jämföras med det befintliga kraftvärmeverket som alstrar cirka 300 fordonsrörelser per dygn. Under högsäsong, dvs under årets två kallaste månader, kan bränsletransporterna till det nya kraftvärmeverket utgöras av upp till fyra lastbilar per timme.

Fordonen ska angöra via Tycho Hedéns väg och med en ny infart för enbart högersväng på Stålgatan. Utfarten mot Stålgatan får endast ske med högersväng söderut på Stålgatan och sedan vidare via Kungsängsleden. Motivet till att en ny angöring från Stålgatan är att den – till skillnad från Bolandsgatan – enbart omges av industriverksamheter och inte har så många in-

och utfarter för övrigt. Bolandsgatan däremot, har ett stort inslag av handel samt skola och en busslinje, vilket innebär ett betydligt större antal besökare som till fots och med cykel korsar bland annat Vattenfalls utfarter.

För att möjliggöra en infart från Stålgatan måste en öppning skapas i den planterade vällen mellan Vattenfalls tomt och gatan. Planteringen är, enligt gällande detaljplan, parkmark, och den yta av parkmarken som behövs för utfarten bör istället planläggas som gatemark. Den del av utfarten som ligger på kvartersmark ska även fortsättningsvis vara planlagd som kvartersmark i paritet med den utfart som Vattenfall har mot Bolandsgatan.



Föreslagen angöring från Stålgatan, schematisk visad på foto snett uppifrån över befintliga förhållanden

Utfarten måste utformas så att två mötande lastbilar med släp kan stå mellan värmeverkets grindar och gång- och cykelbanan på Stålgatan. Infarten måste även placeras så att den inte hindrar de gående och cyklister som korsar Stålgatan invid cirkulationsplatsen på Bolandsgatan.



Gång- och cykelbanan bör ha en annan utformning än vad som visas på illustrationen ovan, se Rubriken gång- och cykeltrafik på följande sida samt bilden till höger. Illustration WSP

### **Sammanfattning av Trafikutredning: Vattenfalls framtida angöring från Stålgatan (WSP 2017)**

Vattenfall har tagit fram trafikutredningen *Vattenfalls framtida angöring från Stålgatan* (WSP 2017- 05-29). Den grundas på direktiv från Uppsala kommuns trafikplanerare.

- Ingen uppställning av fordon längs Stålgatan. Trafiken på Stålgatan får inte störas av väntande fordon.
- Utredningsområdet omfattar Stålgatan/Verkstadsgatan - cirkulationsplatsen vid Tycho Hedéns väg
- Utredningen ska redovisa resultatet för tre olika situationer med bland annat följande förutsättningar:
  - Närtid: Stålgatan kommer att byggas om till 2+2 körfält + dubbelsidiga, dubbelriktade gång- och cykelbanor samt med dike för dagvattenhantering, träd och cykelbana. Dvs samma utformning som den södra delen av Stålgatan.
  - År 2030 med prognosticerade trafikmängder och borttagna cirkulationsplatser söder om Bolandsgatan (ersätts med signalreglerade korsningar).
  - År 2050 med prognosticerade trafikmängder och även cirkulationsplatsen vid Bolandsgatan borttagen (ersatt med signalreglerad korsning).
  - Trafikflöden för bil, gång och cykel enligt kommunens beräkningar
  - Lastbilsandelen antas vara 10 %.
  - Bränsletransporter motsvarande de två mest trafikerade månaderna på året, dvs 3–4 lastbilar per timme till anläggningen.

#### *Resultat av simuleringen*

Simuleringen visade att lastbilstransporterna kommer att ha en mycket begränsad inverkan på framkomligheten och köbildningen. Kommunen bedömer därför att inverkan på den övriga trafiken är acceptabel.

#### **Kollektivtrafik**

Planområdet kan nås via den grå busslinjen, som trafikerar Bolandsgatan.

#### **Gång- och cykeltrafik**

Planområdet kan nås via det väl utbyggda gång- och cykelvägnätet i stadsdelen. Vattenfalls huvudentré mot Bolandsgatan har dock visat sig utgöra en fara för cyklister som korsar utfarten på gång- och cykelbanan. Det kan delvis bero på att gång- och cykelbanan är dubbelriktad och dessutom svagt sluttande vilket medför att cyklister, som kommer i nedförsbacke från höger, kan bli påkörda av fordon från Vattenfalls område, som inte har förväntat sig cyklar från höger. Samma situation kan uppstå på Stålgatan som för närvarande också har en dubbelriktad gång- och cykelbana på gatans västra sida.

Angöringen från Stålgatan ska därför utformas med trafiksäkerhet i fokus för de gående och cyklister som kommer att passera in- och utfarten på den korsande gång- och cykelbanan. Det medför bland annat att gång- och cykelbanan bör dras så att de oskyddade trafikanterna blir väl synliga för de korsande lastbilar som enligt trafikreglerna ska lämna företräde åt dem, se schematisk skiss intill. Det är viktigt att angöringen utformas så att det tydligt framgår att det är en in-/utfart och inte en gata. En bilist som kör in till eller ut från kvartermarken ska alltid stanna för korsande trafik på gatemarken, såsom gående och cyklister på gatans gång- och cykelbana samt för andra bilar på gatans körbanor.



Det finns en risk att lastbilar som inväntar korsande gående och cyklister fastnar med bakdelen av släpet på det övergångsställe som korsar Stålgatan invid cirkulationsplatsen. Det skulle i sin tur utgöra ett hinder för de gående och cyklandes framkomlighet, men det kommer inte att hända så ofta att olägenheten blir oacceptabelt stor.

### **Pågående ärende en ny angöringsväg mot Stålgatan (PBN 2016-3633)**

I november 2016 sökte Vattenfall lov för stödmur och marklov för en ny infartsväg mellan Boländerna 13:5 (rubricerade planområde) och Stålgatan. Marklovet handläggs av stadsbyggnadsförvaltningens bygglovenhet. Utformningen i marklovet är densamma som i planförslaget, med avsikten att vägen ska kunna användas som den permanenta angöringen när det nya kraftvärmeverket är uppfört. Marklovet föregriper planprocessen, vilket är ovanligt, men anledningen är att det pågår andra om- och tillbyggnader inom Vattenfalls område som redan nu är beroende av en ny angöring från Stålgatan. Kravet på marklov beror på att det behövs en lång och hög stödmur för att klara höjdskillnaderna mot norr. Delar av en ny stödmur blir högre än vad som är tillåten enligt *gällande* detaljplan och en mindre del av den placeras på prickmark, men det kan troligen hanteras som en *liten avvikelse* och i sådana fall hörs även berörda grannar inom ramen för marklovärendet. För att vägen ska kunna anslutas till Stålgatan krävs förutom marklov även tillstånd från kommunen som markägare (bullervallen) och som väghållare.

Trafiksituationen på Stålgatan och Bolandsgatan var inte utredd när Vattenfall inkom med sin ansökan om marklov år 2016. Beslutet om marklov inväntar därför resultatet av de trafikutredningar som har tagits fram inom ramen för det pågående detaljplanarbetet (se planförslaget samt bilagor). Stadsbyggnadsförvaltningens bygglov-, plan- och trafikhandläggare hade 2017-10-03 ett gemensamt möte med Vattenfall rörande marklovet för den nya vägen. Vid mötet tydliggjorde stadsbyggnadsförvaltningen att den nya angöringsvägen ska projekteras enligt anvisningarna i planbeskrivningen i planförslaget till nytt kraftvärmeverk (dvs rubricerat detaljplaneförslag). Gång- och cykelbanan längs Stålgatan bör till exempel dras några meter längre västerut för att minska risken för att lastbilarna inte ser de oskyddade trafikanterna vid högersväng från Stålgatan. Gång- och cykelbanan ska dessutom ligga kvar ovanför kantstenen så att det blir tydligt att gc-trafiken tillhör Stålgatan och ska ges företräde av korsande fordon på angöringsvägen. Andra exempel på åtgärder är att Vattenfalls grindar ska placeras så långt in att lastbilar kan svänga in och vänta på grindöppning utan att blockera Stålgatan.

Handläggare  
Sundin, Anneli  
Vikström, Anton

Datum  
2017-12-05

Diarienummer  
GSN-2017-2640

Gatu- och samhällsmiljönämnden

## Yttrande för Detaljplan för Nytt kraftvärmeverk i Boländerna

Gatu- och samhällsmiljönämnden tillstyrker detaljplanen förutsatt att:

- Användningsområdet GATA utökas och förlängs ända ner till den sydligaste delen av plangränsen. Möjligheten att i framtiden bredda Stålgatan (två körfält i vardera riktningen) ska säkerställas.
- Den nya in-och-utfarten längs Stålgatan utformas på ett trafiksäkert sätt och god framkomlighet säkerställs för gående och cyklister.

Gatu- och samhällsmiljönämnden

Johan Lundqvist  
Ordförande

Susanna Nordström  
Sekreterare