

Diarienummer  
2002/20042-1



Detaljplan för  
**Västra Nantuna**  
Uppsala kommun

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Anna Hellgren, telefon: 018-7274631, e-post [anna.hellgren@ uppsala.se](mailto:anna.hellgren@ uppsala.se)

Stadsbyggnadskontoret

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15  
Telefon: 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 727 46 61 • E-post: [stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se)  
[www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)

Detaljplan för  
**Västra Nantuna**  
Uppsala kommun

## **PLANBESKRIVNING**

---

*Revideringar efter planens utställning:*

*Detaljplanen har reviderats i enlighet med utlåtandet avseende bostadsgata i norra delen av planområdet, illustration av tomtindelning, högsta tillåtna byggnadsarea för ett flerbostadshusvarter samt avseende ansvarsfördelning och avtalsfrågor. Se vidare under planbeskrivningens rubrik Ändringar efter utställningen, sid 3. Revideringar markeras i kursiv stil (gäller inte redaktionella ändringar).*

*Revideringar gällande avtal och ansvarsfördelning återfinns i genomförandebeskrivningen.*

### **HANDLINGAR**

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Illustrationer
- Bilaga: Bullerutredning

### **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Planen syftar till att bereda plats för låg bostadsbebyggelse (ca 140 lägenheter i småhus och små flerbostadshus) på huvudsakligen jordbruksmark.

### **PLANDATA**

#### **Lägesbestämning**

Planområdet är beläget väster om nuvarande Nantuna i stadens södra del, öster om Fyrisån. Planområdet gränsar i norr, väster och söder mot Lilla Djurgårdsskogen och hagmark. I öster gränsar planområdet till befintliga kvarter och går till del in i befintlig park- och gatumark.

#### **Areal**

Ca 11 ha

#### **Markägoförhållanden**

Marken ägs av Uppsala kommun

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktliga planer och Program

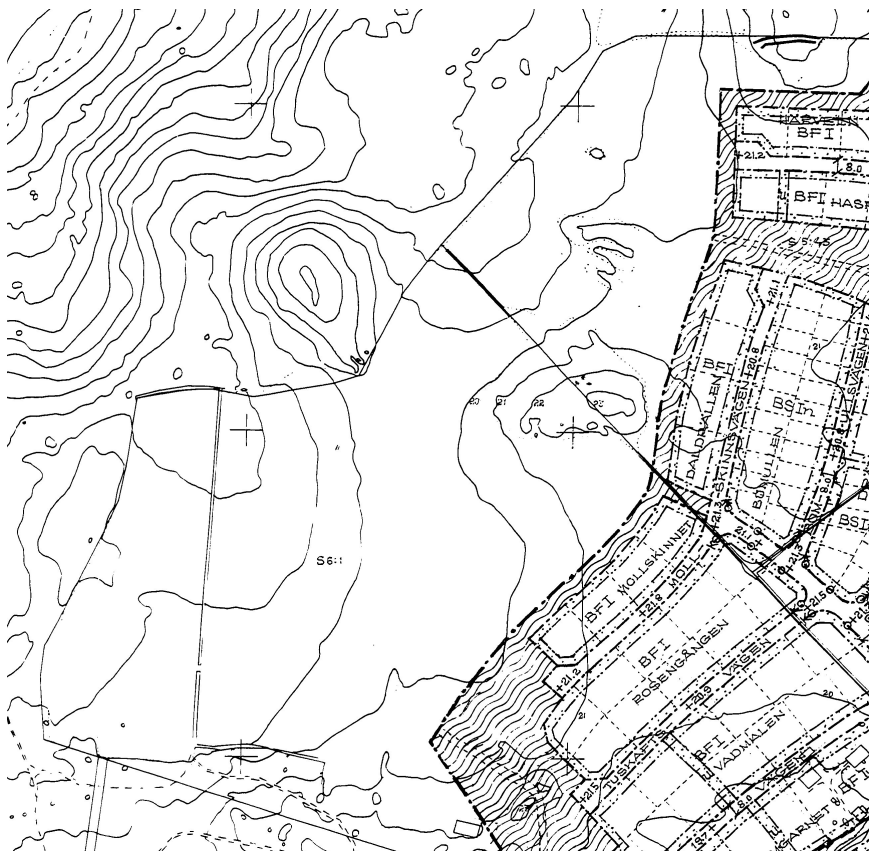
Översiktsplanen för staden har angett området som aktuellt för bebyggelse, med följande riktlinjer:

”Området är lämpligt att bebyggas med låga bostäder, gärna med inslag av små flerbostadshus som komplement till nuvarande bebyggelse. Befintligt grönstråk, som går söder om Nämndemansvägen från Linnés Sävja till Lilla Djurgården, ska bevaras, liksom brynzoner och åkerholmar. Infarter kan ordnas från Kamgarnsvägens och Rörbäcksvägens förlängningar. Omfattningen på tillkommande bebyggelse måste prövas mot trafiktåligheten på dessa vägar.”

I och med att området behandlas i översiktsplanen har inget särskilt detaljplaneprogram upprättats.

### Detaljplaner, Områdesbestämmelser och Förordnanden

Huvuddelen av planområdet saknar detaljplan. En liten del av plan 101A från 1973 berörs avseende park- och gatumark.



Bilden visar gällande plan öster om planområdet. Scaffrad yta är parkmark.

Området berörs av skydd för landskapsbilden enligt 19§ Naturvårdslagen, vilket innebär att tillstånd krävs från länsstyrelsen för byggnationer mm. I samband med att detaljplan upprättas kan detta skydd släckas ut av länsstyrelsen, efter ansökan från kommunen.

Planområdet ligger vidare inom yttre skyddsområde för grundvattentäkt. Markarbeten får inte ske till lägre nivå än 1 meter ovan högsta naturliga grundvattennivå utan länsstyrelsens tillstånd.

## **Kommunala beslut i övrigt**

Byggnadsnämnden gav 2004-02-19 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta förslag till detaljplan för området.

Fastighetsnämnden har beslutat om markanvisning till JM AB och Uppsalahem AB, innebärande att dessa aktörer samarbetar med kommunen för att förbereda en exploatering av området. I markanvisningsbeslutet anges att minst 50% av bostäderna skall upplåtas med hyresrätt samt att 10-15 självbyggeritomter om möjligt skall tillskapas.

## **Ändringar efter samråd**

Ett planförslag sändes ut på samråd hösten 2004. De synpunkter som då kom in har föranlett vissa förändringar, de viktigaste är som följer:

- En förskoletomt utgår ur planen. Istället har tillkommit några småhustomter.
- Rörbäcksvägen matar nu en något större del av planområdet, men trafikbelastningen blir ändå marginellt lägre än i det tidigare planförslaget eftersom ingen förskoletrafik dras in.
- En lucka skapas i den sydligaste villaraden för att bibehålla en möjlighet att i framtiden mata trafik även från söder, via Hemslöjdsvägen.
- Planens flexibilitet har minskats. Planbestämmelserna låser nu helt och hållet fast vilka kvarter som får användas till småhus, radhus eller flerbostadshus.

## **Ändringar efter utställning**

*Det bearbetade planförslaget ställdes ut för granskning under mars-april 2005. De synpunkter som då kom in har föranlett vissa förändringar av planen, de viktigaste är som följer:*

- *Rundkörningsgatan i norra delen av planområdet ändras till en gata med vändplats. De justeringar mellan kvartersmark, parkmark och gatemark som föreslås påverkar främst dispositionen inom det nya området men bedöms ge positiva effekter även utanför planområdet: att det norra grönstråket kan vidgas mot skogen samt att förutsättningarna för eventuellt markförvärv av delar av den skrickmarken mot den norra delen av Mollskinnsvägen blir något bättre.*
- *Illustrationslinjer för nya villatomter i anslutning till befintlig bebyggelse tas bort på plankartan för att tydligare visa att tomtindelning och fastighetsbildning ännu inte skett för nya tomter som gränsar direkt mot befintliga fastigheter.*
- *Högsta tillåtna maximala byggnadsarea för bostadshus i ett flerbostadshuskvarter höjs med 75 kvm till 750 kvm för att ge större flexibilitet för hustyper och lägenhetsstorlekar inom kvarteret. Lägenhetssammansättningen bör göras med beaktande av trafikgenereringen inom området.*

## FÖRUTSÄTT- NINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Planidé

Planområdet ges en låg, relativt tät bebyggelse med friliggande villor, radhus och små flerbostadshus i 1-2 våningsplan. Den nya bebyggelsen trafikförsörjs huvudsakligen från Kamgarnsvägen som har högst kapacitet. Ett tjugotal småhustomter matas från Rörbäcksvägen. Befintlig gräns mot skogsmarken hålls intakt och ges ett respektavstånd från tomtmark. Den stora gröna kullen sparas till allra största delen som allmän mark. Det gröna stråket i norr förbinds med skogen genom en gångväg genom den tillkommande bebyggelsen, och ytterligare två gångstråk mot skogen vidmakthålles/etableras.

### Mark och vegetation

Planområdet består av åker/öppen mark och ett par trädklädda kullar. Åkermarken sluttar svagt mot skogen, med en lokal höjdrygg i öst-västlig riktning ungefär i mitten. Ett dike skär genom den sydvästra delen från hagmarken i söder. I stort sett all åkermark förslås med förslaget tas i anspråk för exploatering. Smala zoner sparas dock mot skogen och hagmarken i söder för att möjliggöra passage och skogsvård.

Åkerholmarna är moränbackar. Den större har blandskogsvegetation med delvis höga träd. Den mindre har huvudsakligen lövträd. Den större kullen sparas huvudsakligen som allmän plats.

En hög ensamväxande björk i nordväst föreslås sparas, liksom en tall strax norr om fårhagens stängsel i söder.



Vänster: planområdets södra del mot väster. Höger: de gröna kullarna sett från änden av Rörbäcksvägen

I norr vid Rörbäcksvägens nuvarande slut är väg och tomter bankade någon meter upp i förhållande till marken närmast åt öster. Denna höjdskillnad måste utjämnas med ytterligare fyllning så att en mer jämn sluttning erhålls och vägen kan förlängas.

### Geoteknik

Lergrunden har förmodligen en mäktighet och beskaffenhet som inte kräver markstabiliserande åtgärder för bebyggelsen. Grundundersökning bör göras i samband med byggprojekteringen.

### Markföroreningar

Det finns inga indikationer på markföroreningar i området.

## Radon

Radonhalter får bedömas och hanteras i samband med byggprojekteringen.

## Lokalklimat

Planområdets belägenhet mellan skogsområdet och befintlig bebyggelse med uppvuxna trädgårdar gör det skyddat för vindar. Skogen i väster skuggar kvällssolen för den närmast belägna bebyggelsen (se bilagd solstudie).

## Kulturmiljö

Inga kända fornminnen finns i området. Omedelbart norr om planområdet finns dock ett fornminne i form av en skärvtenshög. Bebyggelsemiljön i närområdet har inte klassats som kommunalt kulturmiljöområde.

Lilla Djurgården minner om Uppsala slotts försörjning och skogen ingår i ett större område (C40A Uppsala) av riksintresse för kulturmiljövården.

## Bebyggelse och gestaltning

Planområdet saknar idag bebyggelse, men gränsar omedelbart till friliggande 1,5-planshus på relativt stora tomter i öster. I närområdet finns också inslag av tätare småhus, dock i högst 1,5 plan.



Bebyggelsen vid Mollskinnsvägens södra del längs planområdets gräns



Bebyggelsen vid Rörbäcksvägens ände mot planområdet

Planområdet föreslås få en relativt tät, men ändå luftig karaktär. Merparten av den nya bebyggelsen föreslås få uppföras i två fulla våningar men utan tillåtelse till vindsinredning. Nya byggnadskvarter adderas direkt mot befintliga småhustomter vid Mollskinnsvä-

gen och Rörbäcksvägens nuvarande vändplan, varefter fylls på med gator och kvarter i huvudsakligen nord-sydlig orientering.



Planillustration. Vita linjer markerar gränser för planområdet, kvartersmark, tomter och p-platser. Huskroppar illustreras också i vitt. Gula linjer visar tillkommande GC-vägar. Ringen i öster markerar en korsning som bör hastighets-säkras.

I de delar som gränsar direkt mot existerande kvarter förläggs friliggande småhus i högst 1,5 plan på förhållandevis stora tomter, vilket anknyter till den befintliga bebyggelsen. Ytterligare två sådana tomter tillkommer vid den norra kullen/dungen. Befintlig husrad vid Mollskinnsvägen förlängs med en tomt väster om den södra vändplanen, med infart från denna. Tillsammans blir det 14 tomter, vilka avses i första hand förmedlas genom kommunens tomtkö.

Resterande delar förväntas gruppbebyggas av JM och Uppsalahem, där Uppsalahem tar hand om de mest centrala kvarteren närmast Kamgarnsvägen. Mot väster förläggs friliggande småhus och små flerbostadshus med ca 2-6 lägenheter. De yttre kvarteren mot söder/sydöst reserveras helt och hållet för friliggande småhus. I de centrala delarna läggs friliggande småhus, radhus och små flerbostadshus. Huvudbyggnader (bostadshus) ska rikta sig mot, och placeras på samma avstånd (4,5 m) från, gatan för att ge ett intimt och harmoniskt gaturum.

Det kan finnas behov av ett gruppboende inom området. Planbestämmelsernas utformning gör det möjligt att förlägga ett sådant i två plan på flera olika platser inom ramen 400-500 kvm bruttoarea



Perspektiv från Kamgarnsvägens förlängning i ett parti med flerbostadshus på ömse sidor. Illustration: Arosgruppen Arkitekter



Perspektiv i södra delen med småhus till vänster och flerbostadshus till höger. Illustration: Arosgruppen Arkitekter

### **Sociala förhållanden**

Närområdet innehåller enbart ägarbostäder i småhus. Inriktningen för planområdet är att bebygga det med ca hälften av bostäderna i hyresrätt och resterande delar i äganderätt och bostadsrätt. Ett tillskott med hyresrätter och lägenheter i bostadsrättsform bidrar till att skapa variation i området. Tillskottet av bostäder ger i sig en ökning av antalet barnfamiljer.

### **Trygghet och Säkerhet**

Planutformningen ger trygga vistelserum och förflyttingsstråk inom planområdet, genom närheten till bostäder. Småskaligheten och husens placering nära gatan ger goda förutsättningar för igenkännande och sociala kontakter. Gång- och cykelstråket över den södra gröna kullen kan behöva förses med belysning.



## Barn

Det är troligt att området får många barnfamiljer vid inflyttningen. Planområdet och dess närområde är väl försörjt med varierande lekmiljöer för olika åldrar (se nedan under "Friytor"). Trafikmiljön görs säker främst genom att biltrafiken får låg hastighet. Rena GC-stråk finns, men gator med och utan trottoar kommer också att användas av barnen. Barnsäkerheten blir därmed inte lika hög som vid en mer fullständig separering av trafikslagen. Istället erhålls mer befolkade och från bostaden synliga gatumiljöer, vilket ger bättre trygghet och säkerhet på annat sätt.

## Tillgänglighet för funktionshindrade

Planområdets flacka karaktär ger förutsättningar för god tillgänglighet för exempelvis personer med rörelsehinder. Planbestämmelserna tillåter emellertid tvåvåningshus, vilka inte omfattas av hisskrav, vilket får ses som en nackdel för personer med nedsatt rörlighet. Här har ambitionen att erhålla en förhållandevis hög täthet i ett område väl lämpat för markbostäder fått gå före. En annan nackdel för personer med rörelsehinder är ett förhållandevis långt avstånd till busshållplats.

## Offentlig service

Nåntunaskolan och Myrgångens förskola söder om planområdet ligger inom gångavstånd. Därutöver finns en enskild förskola. I Sävja/Bergsbrunna, inom cykelavstånd öster om väg 255, finns ytterligare skolor, bibliotek och vårdcentral. Skolkapaciteten förväntas vara tillräcklig, sett över storstadsdelen som helhet. På förskolesidan krävs en förstärkning. Föreliggande planområde har bedömts sakna trafikmässiga förutsättningar för en förskola, varför Byggnadsnämnden uppdragit åt stadsbyggnadskontoret att pröva andra platser i stadsdelen för detta ändamål i ett separat planarbete.

## Kommersiell service

Dagligvaruhandel med bank- och postservice finns vid Nämndemansvägens anslutning till väg 255. Apotek finns i Sävja.

## Friytor

### Lek och rekreation

Öster och sydöst om planområdet finns väl tilltagna öppna gräsytor lämpliga för bollek mm. Läget vid lilla djurgårdsskogen och närheten till Nåntuna Lund, scoutgården mm ger mycket goda förutsättningar för lek och rekreation.

Inom planområdet förutsätts att plats för småbarnslek anordnas centralt på kvarteretsmark i den södra delen. Naturområdet på och mellan kullarna i norr ger en större lekmiljö med tydliga gränser. I områdets västra del löper i dagsläget en ridstig. På grund av allergiskerna måste denna tas bort när bostäder etableras. Istället får användas den ridväg som finns i skogens västra utkant.

## Park och natur

Merparten av den större gröna åkerholmen blir allmän plats med beteckningen "natur". Områdets norra del får med kullen och en del öppen mark ett centralt grönstråk som löper ned till Kamgarnsvägen. Genom området etableras/bibehålls tre öst-västliga stråk mot skogen: grönstråket söder om Rörbäcksvägen, elljusspåret med start vid den södra åkerholmen samt ett smalare gång- och cykelstråk som etableras i södra delen med anslutning till befintliga GC-vägar i öster. Ett släpp för gående ges också mellan småhustomterna mot fårhagen/grillplatsen i söder.



Elljusspåret över den södra gröna kullen.

## Natur- och kulturmiljö

Lilla Djurgårdsskogen och Nántuna Lund med Linnés exkursionsväg Danmarksstigen ger god tillgång till promenadmark och närströvmark. Därutöver finns den vidsträckta Lunsenskogen inom cykelavstånd.

## Trafik och trafiksäkerhet

### Gatunät

Området planeras för att biltrafikförsörjas huvudsakligen via Kamgarnsvägen som har högst trafiktålighet. Kamgarnsvägen ansluter till Nántunavägen varifrån man når väg 255 på tre olika platser. En mindre del av trafiken kan ledas in från Rörbäcksvägen, som har lägre trafiktålighet på grund av direktutfarter från villatomter och avsaknad av separat gångbana. Rörbäcksvägen löper ut i Nämndemansvägen och Nántunavägen för vidare transport mot väg 255.

Gatunätet i omgivningen präglas av "måsvingegator", återvändsgator varefter bostadshus med utfarter är placerade. Dessa måsvingegator sammanbinds av uppsamlingsgator, av vilka Kamgarnsvägen är en.

Planområdets södra del planeras med en mer nätliknande gatustruktur, som matas via Kamgarnsvägen. Kamgarnsvägens förlängning (ca 9 meter bred) förses med dubbelsidig trottoar, övriga gator får 7 meters bredd utan trottoar. Rörbäcksvägen förlängs in i området

och matar drygt 20 småhus. Gatunätet medger inte genomfart mellan Kamgarnsvägen och Rörbäcksvägen så att trafikbelastningen hålls nere på den senare. Den nuvarande vändplanen vid Rörbäcksvägen läggs igen och ges sådan planbeteckning att den kan överföras till angränsande tomtmark.

Alla gator inom planområdet, samt deras tillfartsvägar (Rörbäcksvägen och Kamgarnsvägen) förutsätts få den tillåtna hastigheten begränsad till 30 km/timme för att erhålla hög trafiksäkerhet och hålla nere bullernivåerna.

För att inte låsa bort möjligheten att i framtiden mata motorfordonstrafik söderifrån från Hemslöjdsvägen har lagts ut ett markreservat i den södra villaraden på plankartan (se även under alternativdiskussionen s 16-17).



Kamgarnsvägens ände sett från planområdet (vänster). Kamgarnsvägen österut från korsningen med Mollskinnsvägen (höger).



Rörbäcksvägen mot planområdet.

### Trafikflöden

Trafikgenereringen i villaområden i detta läge bedöms vara ca 6 fordonsrörelser per bostad och vardagsmedeldygn, vilket bekräftats genom mätning på Kamgarnsvägen i juni 2004. Nuvarande trafikflöde ligger på 550 fordon per vardagsdygn där Kamgarnsvägen löper ut i Nántunavägen. Där Rörbäcksvägen delar sig bedöms flödet ligga på ca 115 fordon.

För den tillkommande bebyggelsen har för säkerhets skull räknats med något högre genereringstal: 8 fordonsrörelser per friliggande småhus som försörjs från Rörbäcksvägen och drygt 6 för den mer blandade bebyggelsen som försörjs från Kamgarnsvägen. Det lägre

talet motiveras av att den delen av området planeras innehålla en förhållandevis stor andel små lägenheter, vilka erfarenhetsmässigt genererar mindre biltrafik. Planen låser inte fast lägenhetsstorlekarna, men om enbart större lägenheter uppförs minskar istället antalet och därmed trafikgenereringen. Det faktum att knappt hälften av lägenheterna planeras upplåtas med hyresrätt innebär också erfarenhetsmässigt lägre genereringstal än för ägarbostäder. Upplåtelseformen styrs emellertid inte i detaljplanen, varför vi här måste utgå från en situation där alla lägenheter skulle kunna vara ägarbostäder/bostadsrätter.

Rörbäcksvägen förväntas få ett tillskott på 185 fordon. Kamgarnsvägen kan få ett tillskott på 715 fordon. Tillsammans med nuvarande trafikbelastning skulle då Kamgarnsvägen vid korsningen med Nántunavägen få 1265 fordon och Rörbäcksvägen vid sin delning 300 fordon per vardagsmedeldygn. Den belastningen bedöms dessa gator ha kapacitet för.

#### Gång- och cykeltrafik

Stadsdelen har ett nät av separata gång- och cykelvägar som planområdet ansluts till i norr och söder. Från planområdets norra del kan grön- och skolområdena i södra delen av Nántuna nås via lugna lokalgator och separata GC-partier. Den södra delen av planområdet får ett genomgående GC-stråk från väster till befintligt nät i sydöst. Inom planområdet används till stor del lokalgatunätet. Utanför planområdet bör anläggas en sammanbindande GC-väg i grönstråket öster om Bomullsvägen och en hastighetssäkring av passagen för GC-trafikanter över Nántunavägen i grönstråket söder om Nämndemannavägen (se markering på bilden s 6). På så vis erhålls trafiksäkra GC-stråk från planområdet i alla riktningar ut mot det övergripande nätet, inkluderande stråk mot skolor öster om väg 255.

En del av de illustrerade gångvägarna på plankartan utformas just som gångvägar – inte cykelvägar. Särskilt viktigt är det att hålla undan cyklister från skogsområdet.

#### Trafiksäkerhet och skolvägar

Kamgarnsvägen bör med hänsyn till dess nuvarande utformning och den ökade trafiken hastighetssäkras till 30 km i timmen med fysiska åtgärder på delen utanför planområdet. Dessa bör förläggas så att trafiksäker passage för GC-trafikanter på ”måsvingegatorna” erhålls. Dessa används bland annat som skolvägar till och från Nántunaskolan i söder och även mot skolor i Sävja/Bergsbrunna. Även inom planområdet kan hastighetssäkring behövas, främst i samband med den GC-passage (skolväg) som förläggs invid första korsningen österifrån sett. I övrigt går skolvägarna inom planområdet via lugna lokalgator och separata GC-stråk, samt på ett parti GC-bana invid gata.

Hastighetssäkrande åtgärder som kan komma ifråga på Kamgarnsvägen är exempelvis:

- Avsmalning/port mot korsningen med Nántunavägen (markerar gräns för område med sänkt hastighet och dämpar i sig ingångshastighet/acceleration).
- ”Buskuddar” eller förhöjning av någon korsning på sträckan mellan Nántunavägen och Mollskinnsvägen. (Buskuddar är gupp som inte täcker hela gatubreddens Förhöjd korsning dämpar både hastigheten och gör korsningen extra tydlig.)
- Platågupp vid GC-överfarten precis när man kommer in i det nya området (dämpar hastighet och tydliggör korsningen).

### Kollektivtrafik

Busshållplats för stadstrafiken finns vid Nántunavägen norr om korsningen med Kamgarnsvägen. Den nås genast via Kamgarnsvägen eller grönstråket söder om Rörbäcksvägen. Avståndet till hållplats blir förhållandevis långt från den sydvästligaste delen av planområdet, ca 700 meter. Det tilltänkta området för hyresrätter, vars innevanare erfarenhetsmässigt i högre grad använder buss, har en närmare placering. Det finns inte förutsättningar för att dra in en busslinje i området.

### Parkering, angöring och utfart

Parkering och angöring till småhus ordnas på traditionellt sätt på respektive tomt. Utfart medges längs alla lokalgator. För flerbostadshus görs små grupparkeringar. Parkering kan också medges på lokalgatornas körbanor, dock ej Kamgarnsvägens. Kamgarnsvägens matarfunktion gör att backande utfart skall undvikas på denna. För kvarteret på Kamgarnsvägens norra sida måste dock finnas möjlighet till utfart. Där ska därför parkering/angöring ordnas på tomtmark på ett sådant sätt att backningsrörelser ut på gatan undviks.

Nära entrén till planområdet, där stigen leder in mot elljusspåret, ges utrymme för några parkeringsfickor längs Kamgarnsvägen, främst tänkta för motionärer. För samma ändamål anordnas ett antal parkeringar även vid de två vändplanerna närmast skogen.

### Teknisk försörjning

#### Vatten och avlopp

Nuvarande ledningsnät har tillräcklig kapacitet för vatten- och spillvattenförsörjningen. Anslutning kan göras i Rörbäcksvägens och Kamgarnsvägens nuvarande ändar. Spillvattnet måste pumpas. För ändamålet har i planen lagts ut en flexibel byggrätt för en pumpstation i sydväst där områdets lägsta punkt ligger. Dagvatten får ledas ut i Lilla Djurgårdsskogen genom översilning vid de båda lågpunkterna i väster. Om så behövs kulverteras flöden där de korsar större stigar i skogen.

### Värmeförsörjning

Den nya bebyggelsen planeras att försörjas med fjärrvärme. Anslutning till fjärrvärmenätet kan ske i Kamgarnsvägen.

### El

Genom området löper i öst-västlig riktning en jordförlagd 10 kV-kabel från transformatorstationen vid Damastvägens norra ände. Den avses flyttas och förläggas i mark under allmän plats (gata, naturmark). För områdets egen elförsörjning krävs en ny transformatorstation som förläggs på Kamgarnsvägens norra sida strax innan första korsningen österifrån sett (inom planområdet).

### Tele och bredband

Försörjning för telenät/bredband förutsätts kunna ske via befintliga nät i anslutande gator.

### Avfall

Återvinningsstation finns i dagsläget vid dagligvarubutiken vid väg 255. Inom planområdet finns dock utrymme för att anordna källsortering på kvartersmark, där så är lämpligt som gemensamhetsanläggning för flera fastigheter.

### Miljöstörningar, hälsa och säkerhet

Planområdet påverkas i mycket ringa grad av utifrån kommande miljöstörningar. Trafiken inom området förväntas inte ge upphov till hälsovådliga störningar i termer av buller, vibrationer och luftföroreningar.

På grund av allergirisken måste ridstigen i väster tas bort/flyttas så att den kommer minst 200 meter från närmsta tomt. Beteshagen söder om planområdet används av får, vilka inte ger problem för allergiker.

### Administrativa frågor

Planens genomförandetid är 10 år från den dag planen vunnit laga kraft.

### **FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTS- PLAN OCH MILJÖBALKEN 3 OCH 4 KAP**

Planen är förenlig med översiktsplanen och står inte i strid med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

### **BARN- KONVENTIONEN**

Barnens intressen och behov med anknytning till boende, fritid och skola har alltmer uppmärksamats, inte minst i stadsbyggnads-sammanhang. 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.

Under planarbetet har barnperspektivet särskilt uppmärksammat i överväganden avseende vistelseytor, trafiksäkerhet, trygghet och säkerhet i övrigt. Däremot har inte barn deltagit i planarbetet.

## **INVERKAN PÅ MILJÖN**

Enligt plan- och bygglagen skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om en detaljplan medför en betydande påverkan på miljö, hälsan eller hushållning med mark, vatten och andra resurser.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförande av detaljplanen inte innebär någon betydande påverkan i den betydelsen som avses i PBL och att det därmed inte föreligger behov att upprätta en sådan omfattande miljökonsekvensbeskrivning. De mest väsentliga miljökonsekvenserna redovisas dock nedan.

## **MILJÖ- KONSEKVENSER**

### **Vegetation och djurliv**

Den öppna markens ekologi förändras självfallet radikalt, så att en ny flora och fauna uppstår genom anläggning av trädgårdar och hårdgörningar (hus, gator etc). Åkerholmarna förändras delvis, dels genom ökat slitage och anläggning av en ny gång- och cykelväg, dels genom att en del trädbevuxen mark överförs till tomtmark och kan bli del av trädgårdsanläggningar eller i något fall bli hårdgjord.

Lilla Djurgårdsskogen påverkas också, främst i de närmast den tillkommande bebyggelsen belägna delarna. Dessa blir viktiga lek-områden för barn, säkerligen inkluderande en del kojbyggen och andra projekt som lämnar påtagliga spår. Slitaget på naturmarken kan här bli tydligt. Den ökade närvaron av människor i denna zon påverkar naturligtvis också djurlivet. Det påverkas också av att buffertzonen mellan skogen och bebyggelsen krymper.

### **Klimat**

#### **Solinstrålning**

De befintliga husen närmast planområdet påverkas i viss mån av skuggning på kvällstid från de nya huskropparna. Husplacering/-höjder och tomtstorlekar har dock anpassats för att hålla nere denna påverkan (se bilagd solstudie)

#### **Vindar**

Det nya bebyggelseområdet kommer att än mer bromsa vindarna, särskilt när trädgårdarnas grönska vuxit upp

### **Trafik**

#### **Säkerhet**

Trafiken ökar på både Kamgarnsvägen och Rörbäcksvägen, vilket minskar säkerheten. Det förutsätts kompenseras genom sänkning av skyltad hastighet till 30 km/timme samt, på Kamgarnsvägen, genom fysiska åtgärder. På övriga delar av gatunätet i stadsdelen förväntas den ökade trafiken inte kräva trafiksäkerhetsåtgärder.

## **Hälsa**

### **Buller**

Den ökade trafiken medför också ökat buller. En bullerutredning har gjorts och finns bilagd planhandlingarna. Sammanfattningsvis kan konstateras att bullret vid fasad längs Kamgarnsvägen med den föreslagna hastighetssänkningen efter genomförandet skulle få en ekvivalent bullernivå (dygnsgenomsnitt) på som mest ca 52 dB(A) (längst ut vid Nántunavägen), en ökning på ca 3 dB(A). Den förväntade nivån underskrider med god marginal riktvärdet som är 55 dB(A) vid fasad och uteplats. Den maximala ljudnivån (ljudtoppar då fordon passerar) påverkas inte av den ökade trafiken. Rörbäcksvägen får ekvivalenta nivåer långt under riktvärdet.

Trafikökningen påverkar också bullerförhållandena vid det övergripande gatunätet i stadsdelen. Den största ökningen av trafik får Nántunavägens norra del före korsningen med väg 255. Här beräknas de ekvivalenta nivåerna hamna på 54 dB(A) (tillåten hastighet 30 km/timme). Vid kvarteren närmast de övriga två utfarterna till väg 255 (Nämndemansvägen och södra änden av Nántunavägen) hamnar nivån på 55 dB(A), dvs precis på gränsen för rekommenderad högsta nivå. Genomsnittshastigheterna ligger emellertid lägre än de tillåtna 50 km/timme (mätt i juni 2004) vilket påverkar bullernivåerna nedåt.

### **Luft**

Fordonsmängderna medför inte någon hälsovådlig försämring av luftkvalitén.

### **Vibrationer**

Ökningen av tung trafik på gatunätet blir mycket liten, vilket gör att även vibrationer kommer att öka i mycket liten omfattning.

## **Landskap och stadsbild**

Det öppna odlingslandskapet ersätts med byggd miljö fram till skogsranden som bevaras intakt. Hushöjderna blir betydligt lägre än skogssilhuetten som fortfarande kommer att vara synlig på håll. Förändringen blir mest påtaglig från de gröna kilarna i öster och för de boende med husen gränsande mot planområdet.

Planutformningen innebär att ny bebyggelse adderas direkt till den befintliga, med tomtmark omedelbart inpå, vilket gör att det nya området kommer att upplevas som en direkt fortsättning på nuvarande bostadsmiljö. De kvarter som förläggs närmast det befintliga området får också en anslutande utformning med stora tomter och hus i maximalt 1,5 plan, dock med något högre (0,5 meter) tillåten byggnadshöjd. Hushöjder i två fulla plan kommer minst ett kvarter in i området och där blir husstorlekarna mer varierade.



## **Sociala konsekvenser**

Några boende kommer att uppleva tydliga förändringar in på den egna tomten. För de boende närmast planområdet innebär det att utsikt över öppen mark och mot skogen byts mot bebyggelse och nya grannar. För boende närmast befintliga gator kommer trafikökningen att märkas. I ett fåtal fall kommer både utblickarna att förändras och biltrafik att föras på en sida av husen där det nu inte finns någon alls.

Utbudet av nya upplåtelseformer och lägenhetsstorlekar i närområdet kan ge möjlighet att byta till bättre anpassat boende vid behovsförändringar utan att man för den skull behöver flytta från stadsdelen. Vidare kan befolkningssammansättningen förväntas bli mer allsidig.

Nåntunaskolan har inte tillräcklig kapacitet för alla barn i Sävsja/Nåntuna i och med tillskotten av bostäder i föreliggande planförslag. Det innebär att en del barn i närområdet istället kommer att erbjudas plats i skola på östra sidan väg 255, förmodligen Uppsävaskolan.

## **Övrigt**

Fornminnet omedelbart norr om planområdet som består av en skärvstenshög kan komma att påverkas av slitage. De närmaste delarna av skogsområdet kan bli intensivt använda lekmiljöer.

## **Genomförandet**

Under genomförandet av planen kommer mer tung trafik att belasta infartsgatorna, rimligen huvudsakligen Kamgarnsvägen. Den trafiken kan komma att medföra högre omgivningspåverkan av vibrationer. Även trafiksäkerheten kan påverkas. Det bör övervägas om provisoriska trafiksäkerhetshöjande åtgärder kan sättas in under genomförandetiden. I övrigt medför genomförandet en del buller från byggplatserna.

## **Alternativ**

Det finns givetvis ett stort antal alternativ till utformning och exploateringsnivå i planområdet. Under planarbetets gång har också ett antal varianter prövats och förkastats. Både före och under samrådtiden har vidare ett antal alternativa förslag inkommit från närboende. Det som står i fokus är främst trafikföring, exploateringsgrad och avstånd mellan befintlig bebyggelse och tillkommande.

I ett sådant förslag föreslås trafikmatning (inkluderande buss) söderifrån från hemslöjdsvägen över de öppna fälten, med viss exploatering även söder om föreliggande planområde, samtidigt som man föreslår en lägre exploatering och en parkremsa på 70-80 meter mellan befintlig och tillkommande bebyggelse. En sådan lösning står dock i strid med översiktsplanens intentioner om ett grönområde för aktivt bevarande som inkluderar de södra fälten. Under planarbetet har inte någon väsentligen ny information framkommit som ger anledning att ompröva översiktsplanen i detta avseende.

Med en lägre exploatering enligt ovan, säg hälften av lägenheterna, skulle trafikgenereringen minska och därmed med trafikökningen förknippade olägenheter hållas nere, exempelvis bullernivåerna för boende längs infartsvägarna till området. Vidare skulle det vara möjligt att upprätta en respektzon på 50-80 meter i form av parkmark mellan befintliga villatomter och nyttillkommande bebyggelse och/eller undvika bebyggelse nära skogen i väster så att alla tomter kan ha kvällsol åtminstone fram till klockan 19 sommartid. Nackdelen är att vi får en mindre effektiv markanvändning, med bland annat större anläggnings- och driftskostnader för allmänna platser räknat per lägenhet. En av intentionerna i översiktsplanen är vidare att genom ökad täthet i staden låta befolkningen växa men ändå hålla nere resavstånd och därmed sammanhängande miljö- och resursproblem. Föreliggande planförslag upprätthåller en relativt hög exploatering samtidigt som friytor och släpp mot skogen tillförsäkrats och trafikökningen håller sig inom gatunätets kapacitet och dess bullerkonsekvenser under rådande riktvärden.

Ett annat förslag handlar om att bygga ny infartsväg i grönområdet söder om Rörbäcksvägen. Den skulle då avlasta Rörbäcksvägen helt och Kamgarnsvägen till del. Grönstråket som löper genom hela Nántuna mot Lilla Djurgårdsskogen skulle emellertid då skäras av, vilket står i strid med översiktsplanen och innebär att en viktig och utmärkande kvalitet försvinner. Upplevelsen av störningar från tillkommande trafik skulle vidare flyttas till befintliga hushåll längs den nya infartssträckan, flera hushåll skulle få gatumiljö på ömse sidor om tomten. Dessutom ger detta alternativ extra kostnader för anläggning/drift av ny gata.

Ett tredje alternativ innebär återigen trafikmatning med förlängning från Hemslöjdsvägen men delvis på befintlig vägbank (nu cykelbana) och utan exploatering av de södra fälten. En sådan lösning behöver inte strida mot översiktsplanen. Alternativets fördelar är att en matning söderifrån helt eller delvis tar bort ny biltrafik, från Kamgarns- och Rörbäcksvägarna och att ordinär busstrafik skulle kunna dras upp så att avståndet till busshållplats blir ringa. Vidare skulle Nántunaskolan och Myrgångens förskola kunna matas från denna väg istället för på nuvarande gator genom småhuskvarter, vilket skulle upplevas som en lättnad för de närboende. Syskontransporter till förskola/skola skulle underlättas. Slutligen skulle parkeringsplatser för friluftslivet kunna anordnas. Nackdelarna är att den nya vägen skulle skära av ett viktigt grönstråk och upplevas som en barriär, att vägen enligt förslaget skulle dras nära befintlig bebyggelse och mellan skolan och scoutgården, vilket innebär gatumiljö på ömse sidor för vissa hushåll och risk för upplevelse av otrygghet vid skola/scoutgård. Det sistnämnda kan undvikas genom att dra vägen längre åt väster, men då skulle landskapsbilden runt Nántuna lund påverkas negativt vilket kan stå i strid med översiktsplanens intentioner. Med detta förslag skulle också trafikföringen mot planområdet bli ogen, någon km i extra körsträcka. En grov uppskattning visar att länken skulle kosta ca 6 Mkr att bygga (exklusive anslutning till skolområdet). Till det skall läggas årliga



Detaljplan för  
**Västra Nantuna**  
Uppsala kommun

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

---

*Revideringar efter planens utställning:*

*Genomförandebeskrivningen har reviderats när det gäller ansvarsfördelning och avtal i enlighet med utlåtandet. Revideringarna är gjorda efter samråd med fastighetskontoret.*

*Den tidigare skrivningen byggde på att ett exploateringsavtal skulle upprättas mellan kommunen och exploatören. Det korrekta är att kommunen har huvudansvar för genomförandet och istället skriver försäljningsavtal med exploatörerna. Delar av texten som tidigare fanns under rubriken Avtal återfinns efter revideringen istället under rubriken Ansvarsfördelning.*

*Ett försäljningsavtal har, till skillnad från ett exploateringsavtal, inte någon koppling till tidpunkten för planens antagande. Denna punkt utgår under rubriken Avtal.*

*Genomförandebeskrivningen har också reviderats under rubriken Tidplan avseende antagandet i kommunfullmäktige. I enlighet med kommunfullmäktiges delegationsbeslut 2005-01-31 ska detaljplanens antagande ske i byggnadsnämnden.*

*Revideringarna markeras i texten nedan med kursiv stil.*

### **ORGANISATION**

#### **Tidplan**

Planarbetet bedrivs med sikte på att byggnadsnämnden skall kunna anta planen under första halvåret 2005

#### **Genomförandetid**

10 år

#### **Ansvarsfördelning**

*Ansvaret för genomförandet fördelas mellan Uppsala Kommun, som ansvarar för genomförandet på allmän platsmark, och byggherrarna som ansvarar för genomförandet på kvartersmarken.*

Respektive byggherre ansvarar för att åtgärda uppkomna skador som uppstått på näraliggande fastigheter på grund av bygget.

*Uppsala kommun ansvarar för iordningsställande av allmänna platser inom planområdet, inkluderande de på plankartan illustrerade gångvägarna och GC-vägarna på naturmark och parkeringsplatserna på gatumark.*

*Kommunen ansvarar vidare för nyanläggning av GC-bana söder och norr om Mollskinnsvägen samt öster om Bomullsvägen, sammanknytning av befintliga stigar i Lilla Djurgårdsskogen med nyanlagda inom planområdet, passage typ färst/grind in till beteshagen i söder från planområdet, eventuell nyanläggning av ridstig och kulvertering av dagvattenflöden under viktiga stigar, omskyltning till 30 km/timme på tillfartsvägarna, hastighetssäkring på Kamgarnsvägen samt vid GC-passage över Nántunavägen i grönstråket söder om Nämndemansvägen.*

Slutligen *ansvarar kommunen* för flytt av den 10 kV jordkabel som genomkorsar området. Kostnaden skall inte belasta ledningsägaren.

### **Huvudmannaskap**

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats i området.

### **Avtal**

*Försäljningsavtal skall upprättas mellan kommunen och byggherrarna. Försäljningsavtalet skall bland annat reglera tomtmarkspris och i ordningsställande av småbarnslekplats på kvartersmark.*

### **Markanvisning**

Fastighetsnämnden har givit markanvisning till JM AB och Uppsalahem AB gemensamt med inriktningen att minst hälften av bostäderna skall upplåtas med hyresrätt och att 10-15 småhustomter om möjligt skall förmedlas via den kommunala tomtkön.

## **FASTIGHETS RÄTT**

### **Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm**

Området kommer att delas upp i ett flertal fastigheter på kvartersmark. Källsortering kan vid behov inrättas som gemensamhetsanläggning på kvartersmark.

## **UTREDNINGAR**

### **Tekniska utredningar**

Bullerutredning har genomförts. Geoteknisk utredning bör göras senast i samband med byggprojekteringen och bekostas av byggherrarna gemensamt.

## **ÖVRIGT**

Området är beläget inom yttre skyddsområde för grundvattentäkt. Markarbeten får inte ske till lägre nivå än 1 meter ovan högsta naturliga grundvattennivå utan länsstyrelsens tillstånd.

Planområdet ligger inom område med skydd för landskapsbilden. För byggnation mm krävs tillstånd av länsstyrelsen. I samband med antagande av planen kan kommunen till länsstyrelsen lämna in ansökan om hävande av landskapsbildsskydd i de planlagda delarna.

Provisoriska trafiksäkerhetsåtgärder inför byggtrafiken bör övervägas. Vidare bör beslut fattas om ändring av lagstadgad hastighet på infartsvägarna samt om ändrad gatuhållning innebärande att snö forslas bort istället för att läggas upp på trottoar.

**MEDVERKANDE I  
PROJEKTET** Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadskontoret i samråd med ett flertal andra kommunala förvaltningar samt med JM AB, Uppsalahem AB och Arosgruppen arkitekter.

## **STADSBYGGNADSKONTORET**

Uppsala i februari 2005. *Reviderad i maj 2005.*

Margaretha Nilsson  
Planchef

Anna Hellgren  
Planarkitekt

Godkänd av byggnadsnämnden för	samråd	2004-08-26
	utställning	2005-02-17

Antagen av byggnadsnämnden 2005-06-09  
Laga kraft 2006-08-31