

Handläggare  
Sofie Andersson Rosell  
018-727 47 85

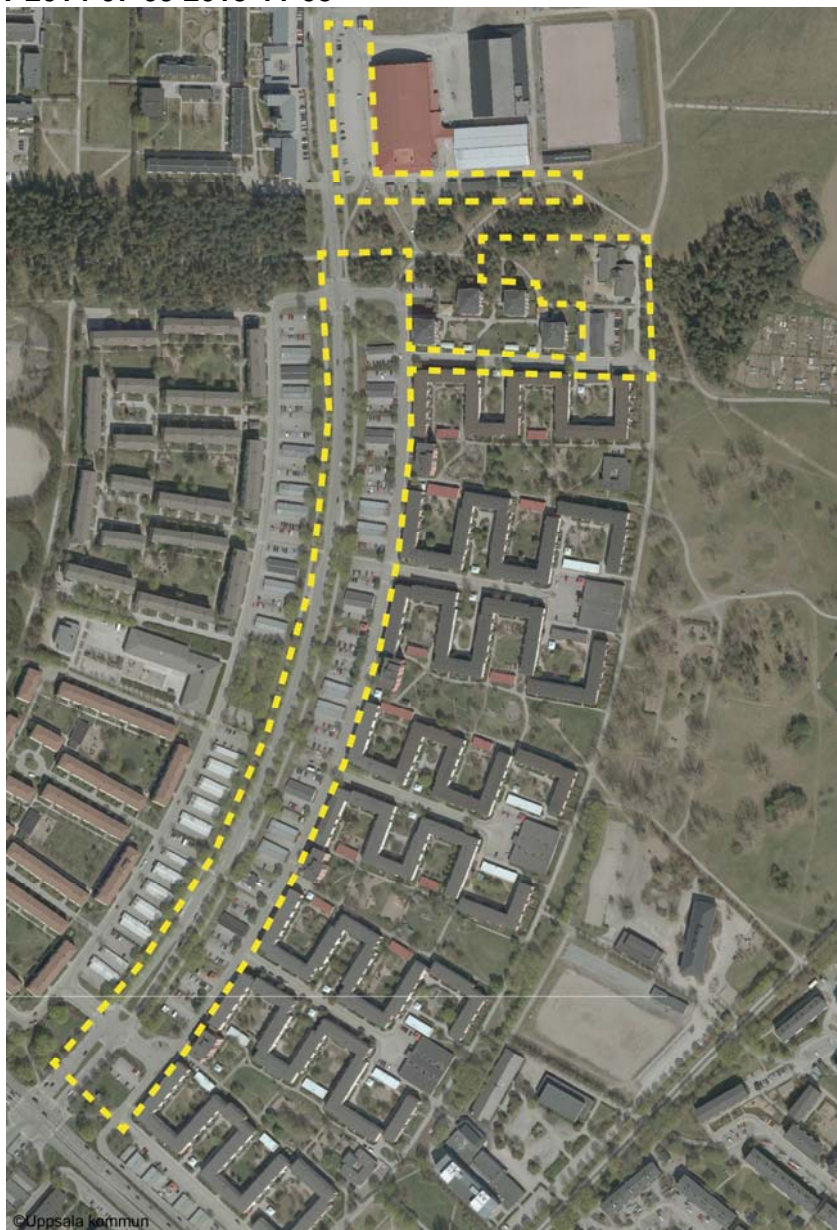
Diarienummer  
PLA 2012-20209

Nytt laga kraft datum ersätter tidigare datum enligt beslut från Högsta domstolen 2015-07-08 om återställande av försutten tid.

Den del av detaljplanen som omfattas av planbestämmelsen GATA och som redovisas med röd skraffering på plankartan har utgått ur detaljplanen i enlighet med länsstyrelsens beslut 2015-10-09.

## Planbeskrivning Detaljplan för Bruno Liljeforsgatan

LAGA KRAFT 2014-07-09 2015-11-03



## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>HANDLINGAR .....</b>	<b>3</b>
Antagandehandlingar .....	3
Övriga handlingar .....	3
Läshänvisningar .....	3
Medverkande .....	3
<b>PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG .....</b>	<b>4</b>
<b>MILJÖBALKEN (MB).....</b>	<b>4</b>
Miljöbalken 3, 4 och 5 kap .....	4
Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap.....	4
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>5</b>
Översiktsplan.....	5
Utredning om utvecklingen av Råbyvägen.....	5
Detaljplaner .....	5
<b>STADSBYGGNADSVISION .....</b>	<b>5</b>
<b>OMRÅDEFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR .....</b>	<b>5</b>
Plandata.....	5
Allmän områdesbeskrivning .....	7
Landskapsbild, stadsbild .....	7
Kulturarv .....	9
Park- och naturmiljö.....	13
Bebyggelse och gestaltning .....	15
Offentlig och kommersiell service.....	17
Frieror.....	18
Tillgänglighet för funktionshindrade.....	19
Mark och geoteknik .....	19
Miljökvalitetsnormer för ytvatten (Fyrisån) och dagvatten.....	19
Trafik och tillgänglighet.....	20
Hälsa och säkerhet.....	24
Teknisk försörjning .....	32
<b>PLANENS GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>33</b>
Organisatoriska åtgärder .....	33
Tekniska åtgärder.....	33
Ekonomiska åtgärder.....	34
Fastighetsrättsliga åtgärder .....	34
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet.....	35
<b>PLANENS KONSEKVENSER .....</b>	<b>36</b>
Nollalternativ .....	36
Miljöaspekter .....	36
Sociala aspekter .....	36
<b>PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN .....</b>	<b>37</b>
Översiktsplan.....	37
Miljöbalken.....	38

## HANDLINGAR

### Antagandehandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer

Utlåtande\*

### Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 behovsbedömning
- Bullerutredning
- Solstudier
- Dagvattenutredning
- Översiktlig geoteknisk utredning

### Läshänvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som t ex ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras m.m. 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.

### Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av kontoret för samhällsutveckling i samarbete med andra kommunala förvaltningar och byggherren Rikshem, samt arkitektkonsultföretaget White architects. Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av White architects och Bjerking AB.

## **PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG**

Detaljplanen syftar till att skapa attraktiva bostäder i ett kollektivtrafiknära läge. Bebyggelsen tillåts vara fyra till sju våningar hög med möjlighet att även bygga högre punkthus i det nordliga läget mot Gränbyparken.

Detaljplanen möjliggör byggnation av cirka 900 lägenheter utmed Bruno Liljeforsgatan. Den nya bebyggelsen lokaliseras på befintliga markparkeringar. Bebyggelsen ska till största delen bestå av bostäder, lokaler för verksamheter i bottenvåningen och förskolor ska finnas i strategiska lägen.

Detaljplanens syfte är också att möjliggöra en angoring till ishallarna samt parkering på kvartersmark.

## **MILJÖBALKEN (MB)**

### **Miljöbalken 3, 4 och 5 kap**

Detaljplanen berör miljö kvalitetsnormerna enligt 5 kap, då planområdet ligger inom avrinningsområdet till Fyrisån.

### **Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kap**

Miljöbalken 6:1–6:18 och 6:22 tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (EU-direktiv 2001/42 EG). Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras under vars process en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. En behovsbedömning utifrån förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, bilaga 2 och 4, görs för att ta ställning till om ett genomförande av en detaljplan kan antas leda till en betydande miljöpåverkan eller inte.

### **Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan**

En behovsbedömning, daterad 2013-03-22, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att ett genomförande av detaljplanen överensstämmer med översiktsplanens intentioner och innebär en utveckling av stadsbilden i positiv riktning. Avstegsfall från Boverkets huvudregel kommer att behövas och tyst eller ljuddämpad sida ska uppfyllas.

Plan- och byggnadsnämnden tog beslut om att planen inte leder till betydande miljöpåverkan i samband med beslut om samråd.

### **Motiverat ställningstagande**

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att ett genomförande av detaljplan för Bruno Liljeforsgatan inte medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6:11–6:18 inte krävs.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och framför i samrådsyttrande daterat 2013-05-02 att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### Översiktsplan

I översiktsplanen från år 2010 pekas Råbyvägen ut som ett stomlinjestråk. I dessa lägen föreslås en mer intensiv markanvändning. De norra delarna av planområdet pekas i översiktsplanen ut som park med högt naturvärde. Grönområdet bedöms i översiktsplanen ha sociala och/eller ekologiska värden.

### Utredning om utvecklingen av Råbyvägen

Under 2011 togs en utredning fram för Råbyvägen, ”Råbyvägen – utredning om utveckling av stråket”, vars syfte är att belysa hur en utveckling av ny bebyggelse längs Råbyvägen kan ske och hur Råbyvägen ska fungera och utformas som stomlinjestråk i en växande stad. De utgångspunkter som gäller för detaljplanen avseende Råbyvägen är:

- Råbyvägen ska ha ett sektionmått på 31 meter och inrymma separata kollektivtrafikkörfält, bilkörfält, kantstensparkering, trädplantering och gångzoner samt cykelbanor.
- Råbyvägen utgör ett utpekad stråk för stomlinjetrafik med 5- till 10-minuterstrafik, och ett hållplatsläge planeras på sträckan förbi aktuellt planområde.

### Detaljplaner

För det föreslagna planområdet gäller en detaljplan från 1966, stadsplan för Råbyvägen (söder om von Bahrska häcken). I detaljplanen regleras markanvändningen med G, endast garageändamål, bebyggelse får endast uppföras i två våningar, och med P, endast parkeringsändamål. Det finns också en liten detaljplan som vann laga kraft 2000, *Detaljplan för del av Gränby 11:1*. Denna detaljplan möjliggör kiosk eller affärsverksamhet. Idag används marken inom planområdet för parkering, det finns både garage och markparkering. Inom området som är planlagt för handel finns det en kiosk. I de norra delarna av planområdet gäller detaljplan P1 70 U, som vann laga kraft 1975-09-10. Marken inom planområdet är planlagd som park.

## STADSBYGGNADSVISION

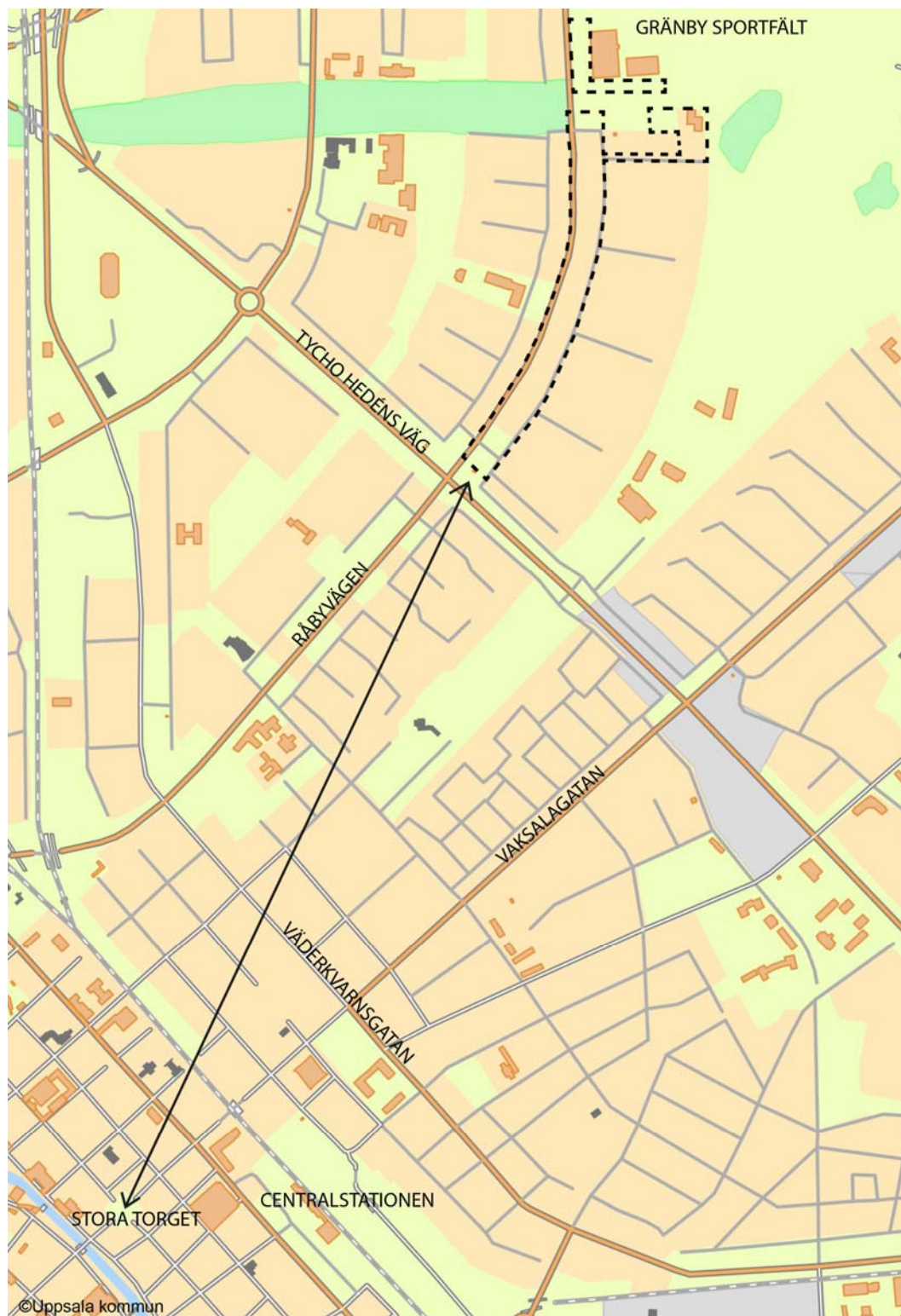
Stor uppmärksamhet ägnas i arbetet med detaljplanen åt stadsrummet och mellanrummen mellan husen. Varje kvarter och byggnad ska tillföra kvaliteter till det offentliga rummet samt bidra till dess upplevelse och användning. I bottenvåningarna mot Råbyvägen ska verksamheter möjliggöras i strategiska lägen som på både kort och lång sikt kan ge liv till gaturummet. Dessa strategiska lägen utgörs av lägen intill hållplatserna för kollektivtrafiken.

## OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Plandata

#### Geografiskt läge och areal

Detaljplaneområdet avgränsas av Råbyvägen och Bruno Liljeforsgatan. Planområdet ligger i de nordöstra delarna av Uppsala cirka 2,5 km från stadens centrum. Planområdet omfattar ca 5,5 hektar. I planområdet ingår delar av Gränby sportfält.



*Planområdet i förhållande till Uppsala centrum.*

### **Markägförhållanden**

Rikshem äger fastigheterna Gränby 9:3, 7:4 och 6:6, vilka utgör största delen av planområdet. Park- och gatumark är i kommunal ägo. Uppsala kommun sport- och rekreationsfastigheter äger fastigheten Gränby 11:29.

## **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft. Motivet till en genomförandetid på 5 år är att kommunen vill att bostadsbyggnationen ska komma igång fort.

## **Allmän områdesbeskrivning**

Det aktuella området ligger utmed Råbyvägen, som i översiktsplanen föreslås bli ett stomlinjestråk. Planområdet utgörs huvudsakligen av parkeringsytor och garage. Bebyggelsen intill planområdet består av byggnader från 1960-talet i tre till fem våningar. Intill planområdet ligger Gränby sportfält med stora lokaler för idrott samt Gränbyparken, som både har sociala och ekologiska värden.

## **Landskapsbild, stadsbild**

### **Förutsättningar**

På båda sidorna av Råbyvägen mellan von Bahrskas häcken och Tycho Hedéns väg utgörs marken av markparkeringsplatser och garagelängor. Detta gör att gaturummet upplevs som mycket brett och inbjuder därmed till höga hastigheter. Till största delen utgörs planområdet av kvartersmark, men gator och vissa parkeringsplatser utgörs av allmän plats. I området där ny bebyggelse ska prövas finns markparkeringsplatser och garage. Stadsrummet har karaktär av infartsled och förort.

Parkens förskola ligger i förlängningen av von Bahrskas häcken, alldeles invid Gränbyparken. Gränbyparken är utpekad i översiktsplanen som ett särskilt bevarandevärdt grönt område.

Vid ishallarna på Gränby sportfält utgörs marken av impedimentytor med asfalt och små komplementbyggnader som tillhör sportverksamheten. Delar av fastigheten som är planlagt som park, används som parkering.

Utmed Råbyvägen finns en allé med etablerade lönnar som ger gaturummet stadga och karaktär.

### **Förändringar**

Stadsbilden kommer att påverkas i en positiv riktning då dagens parkeringsplatser bebyggs. För att få en mer intensiv markanvändning föreslås ny bebyggelse i fyra till sju våningar utmed Råbyvägen. I de norra delarna av planområdet föreslås en högre bebyggelse, i form av två punkthus med sexton våningar samt ett punkthus i åtta våningar. Ett av punkthusen i sexton våningar lokaliseras vid Råbyvägen, det andra mot Gränbyparken. Punkthuset i åtta våningar lokaliseras omkring 50 meter öster om Råbyvägen, vid länken mellan von Bahrskas häcken och Gränbyparken. Höga hus i detta område används för att markera Gränbyparken och för att stärka identiteten i Gränby. Identiteten stärks genom att byggnaderna får en intressant arkitektur och skapar något unikt för Gränby. Utvecklingen utmed Råbyvägen bedöms kunna tillföra sociala, ekonomiska och stadsbyggnadsmässiga värden.



*Illustration som visar hur bebyggelsen utmed Råbyvägen kan utformas. Illustrationen har gjorts av White architects.*



- BS<sub>2</sub>, B**      *Bostäder.*  
*Förskola får finnas i bottenvåningen.*  
Utmed Råbyvägen möjliggörs cirka 900 nya bostäder. Bebyggelsen kommer att generera ett behov av en ny förskola. Planen möjliggör byggande av en förskola i bottenvåningen på två av punkthusen. Parkering får finnas i garage under mark.
- PBCE**      *Parkeringshus.*  
*Bostäder.*  
*Lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåningen.*  
*Teknisk anläggning om 40 m<sup>2</sup> i en våning får finnas.*  
*Bottenvåningen ska ha en invändig höjd på minst 3,6 meter från färdigt golv till undersidan på nästa våningsbjälklag. Lokalerna ska ansluta mot gatumark med färdigt golv.*  
I parkeringshusen ska det finnas lokaler för verksamhet i bottenvåningen mot Råbyvägen. Detta för att möjliggöra ett levande gaturum.
- C**      *Centrumändamål ska finnas i bottenvåningen.*  
Vid de båda hållplatslägena, som ligger i förlängningen av Almqvistgatan och Levertinsgatan, möjliggörs knutpunkter där det ska finnas lokaler för centrumändamål i bottenvåningen. Detta innebär att det finns möjlighet att skapa knutpunkter, med god tillgänglighet till kollektivtrafik och lokaler för verksamhet som handel eller kontor.
- e<sub>4</sub> 000**      *Minsta bruttoarea i m<sup>2</sup> för lokaler för centrumändamål.*  
Lokalerna för centrumändamål i bottenvåningen av bostadsbebyggelsen ska minst utgöras av 200 m<sup>2</sup>, detta för att säkerställa att det blir möjligt att ha en fungerande verksamhet i bottenvåningarna vid hållplatslägena. I bottenvåningen på parkeringshuset ska det finnas lokaler för verksamheter om 400 m<sup>2</sup>, detta för att skapa en levande bottenvåning mot Råbyvägen.
- R**      *Sportfält*  
För att möjliggöra en angoringsgata till ishallarna samt en parkering på kvartermark, planläggs delar av fastigheten Gränby 11:29 för idrottsändamål istället för park.

## **Kulturarv**

### **Förutsättningar**

Inom planområdet förekommer inga utpekade kulturhistoriska värden. Däremot uppträder kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i områdets omedelbara närhet. Öster om planområdet förekommer kvarter med särskilt miljö- och stadsbildsvärde. Bebyggelsen utmed Bruno Liljeforsgatan, Levertinsgatan, Atterbomsgatan, Almqvistgatan och Albert Engströmsgatan är bebyggelse från 1951–1979 som har ett särskilt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde. Detta enligt en inventering som gjorts av Upplandsmuseet. Enligt samma kunskapsunderlag har även bebyggelsen i kvarteret Bellmans södra del särskilt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde.

### **Förändringar**

Den nya bebyggelsens utformning har inspirerats av befintlig bebyggelse. Därmed får även den nya bebyggelsen en slingrande form med smala lamellhus och ett visst inslag av punkthus. I de norra delarna av planområdet mot Gränbyparken kan högre hus uppföras, då den befintliga strukturen i denna del av planområdet är mer storskalig.

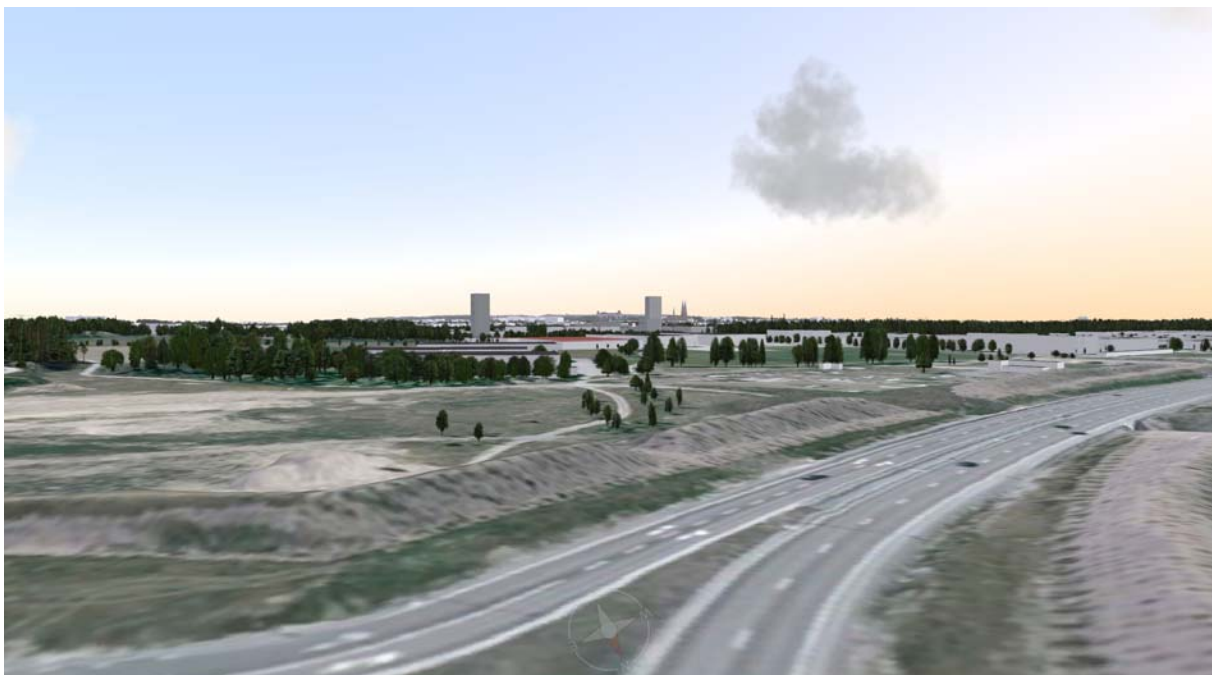
En siktstudie har gjorts av White architects och kontoret för samhällsutveckling för att studera hur byggnaderna kommer att påverka sikten mot domkyrkan och slottet från två platser på Bärbyleden

(norr och nordväst om planområdet) samt från E4:an i söder. I siktstudien har inte sikten från nordost tagits med, då det tidigt konstaterades att byggnaderna inte kommer att påverka sikten mot domkyrkan eller slottet. Detta gjordes i en 3D-modell av staden. I siktstudien kan man se att byggnaderna inte kommer att påverka Uppsalas klassiska siluett.

Punkthusen kommer att synas från Bärbyleden när man åker in mot staden norrifrån, här är det dock svårt att se den klassiska siluetten och punkthusen kommer snarare att öka orienterbarheten när man närmar sig Uppsala. Det är först när man kommer upp cirka 20 meter ovan marken (d.v.s. ovan ögonhöjd när man färdas i en bil) som byggnaderna syns i förhållande till den klassiska siluetten.



*Siktstudie från Bärbyleden, norr om ishallarna, ögonhöjd. Siktstudien är gjord av White architects.*



*Siktstudie från Bärbyleden, norr om ishallarna, cirka 20 meter upp i luften. Siktstudien är gjord av White architects.*



*Siktstudie från Bärbyleden, norr om ishallarna, inzoomad bild (20 meter upp i luften). Siktstudien är gjord av White architects.*

Från Tycho Hedéns väg kommer punkthusen att skymta ovan trädtopparna. Detta är inte heller något som påverkar den klassiska siluetten.



*Siktstudie från Tycho Hedéns väg, norrväst om Gränby, strax innan korsningen med järnvägen (Ostkustbanan). Siktstudien är gjord av White architects.*



*Siktstudie från Tycho Hedéns väg, norrväst om Gränby, strax innan korsningen med järnvägen (Ostkustbanan). (20 meter upp i luften) Siktstudien är gjord av White architects.*

Inte heller från E4:an, i söder med riktning mot staden, kommer punkthusen att påverka Uppsalas siluett. Här kommer det att bli mycket svårt att upptäcka de nya byggnaderna, då de är långt borta och hamnar bakom både vegetation och bebyggelse.



*Siktstudie från E4:an, söder om Uppsala. Siktstudien är gjord av White architects.*



*Siktstudie från E4:an, söder om Uppsala. Siktstudien är gjord av White architects.*

Det är först när man kommer cirka 20 meter ovanför vägbanan som punkthusen kan skymtas mot horisonten.



*Siktstudie från E4:an, 20 meter upp i luften. Siktstudien är gjord av White architects.*

## **Park- och naturmiljö**

### **Förutsättningar**

Strax norr och öster om planområdet ligger Gränbyparken. Parken är utpekad i översiktsplanen som grönt område som är särskilt bevarandevärd. Länken mellan von Bahrskas häcken och Gränbyparken är utpekad som gröstruktur med sociala och/eller ekologiska värden.

Råbyvägen och Bruno Liljeforsgatan kantas av en etablerad lönnallé. För denna lönnallé kan biotopskydd gälla.

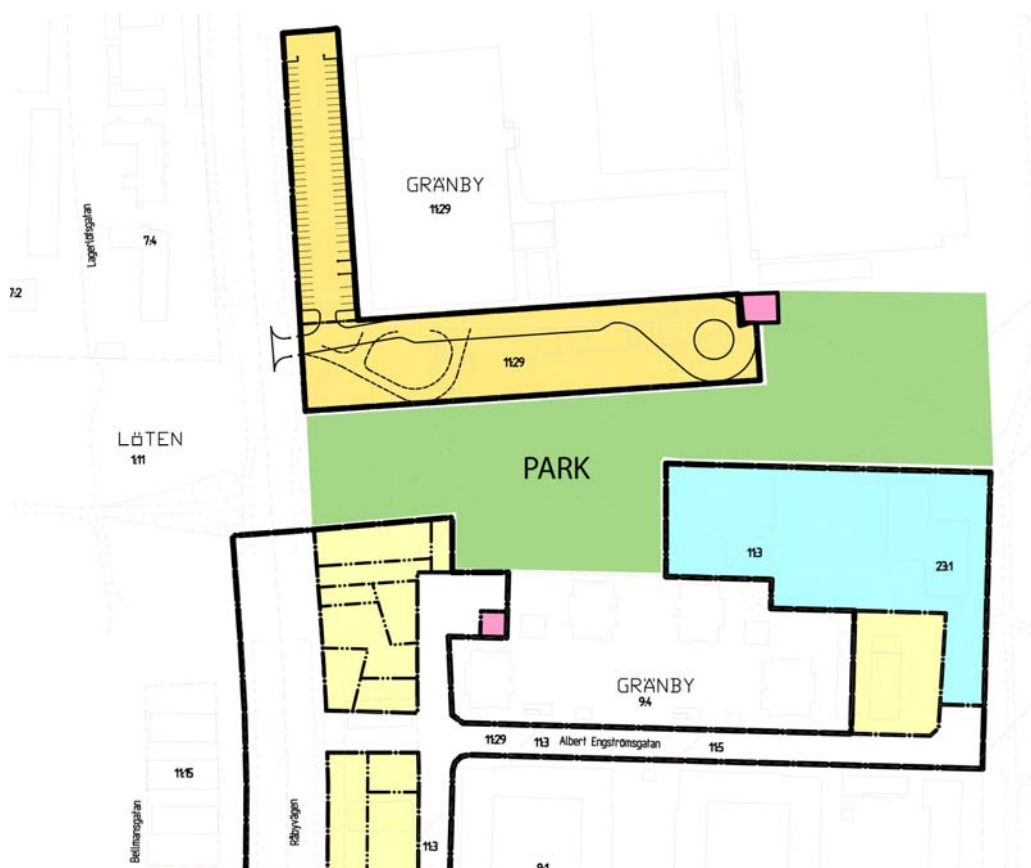
I de norra delarna av planområdet är marken planlagd som park, delar av denna används dock som parkeringsplats av besökande till ishallarna på Gränby sportfält. Parken här har därmed inga rekreativmässiga eller ekologiska värden.

### Förändringar

Länken mellan von Bahrska häcken och Gränbyparken består av yngre vegetation av olika kvalitet. Området vid tunnelmynningen kan upplevas som otryggt, då vegetationen är tätvuxen och svårgenomsiktig. Bebyggelse kommer att lokaliseras i förlängningen av von Bahrska häcken. Det är dock viktigt att det finns en vegetationskorridor mellan von Bahrska häcken och Gränbyparken. I detta läge har länken låga sociala och ekologiska värden. Intill befintliga punkthus föreslås ytterligare två punkthus i varierad höjd. I punkthusens bottenvåning föreslås en förskola med gård inom länken mellan von Bahrska häcken och Gränbyparken.

En utbyggnad av Parkens förskola, som redan ligger i länken mellan von Bahrska häcken och Gränbyparken, möjliggörs i planförslaget. Utbyggnaden innebär att delar av parken tas i anspråk för utökad förskolgård.

Söder om ishallarna på Gränby sportfält möjliggörs en angöringsgata. Detta innebär att mark som idag är planlagd som park, tas i anspråk. Området används redan till stora delar som en del av sportanläggningen. Angöringsgatan innebär att mindre delar av von Bahrska häcken tas i anspråk. Detta innebär att det även fortsättningsvis kommer att vara ett grönstråk mellan parkerna samt att området blir mer befolkat, vilket kan innebära att området upplevs som tryggare.




*Illustrationen visar hur parkeringen och angöringsgatan vid ishallarna kan komma att utformas.*

Lönnallén utmed Råbyvägen kan bevaras i samband med byggnationen. Detta eftersom det är möjligt att anpassa Råbyvägens sektion efter befintliga träd.

**parkering** *Parkeringsplats får finnas.*  
Motivet till denna bestämmelse är att en parkeringsplats behövs i närheten av ishallarna.

**R** *Sportfält*  
Motivet till bestämmelsen är att det ska vara möjligt att bygga en gata för angöring till ishallarna samt att befintlig parkering ska ligga på kvartersmark.

 *Marken får bebyggas med komplementbyggnad.*  
Motivet till bestämmelsen är att komplementbyggnader ska kunna uppföras intill ishallarna, om behov skulle uppstå.

## Bebyggelse och gestaltning

### Förutsättningar

På den mark där ny bebyggelse möjliggörs finns idag asfalterade parkeringsplatser, både markparkering och garage.

### *Befintlig bebyggelse inom planområdet*

Området är trafikseparerat, vilket gör att boende kan ta sig till skola, förskola, lekplatser och en befintlig centrumanläggning utan att behöva korsa någon bilväg. Det finns mindre parkeringshus inne på gårdarna, dit det går små gator för biltrafik.

Närliggande bostadshus består till största delen av lamellhus i tre våningar som formar slingor som avskärmar grönskande gårdar. Varje slinga med lameller kröns av ett punkthus i fem våningar som markerar entréerna till kvarteren från Bruno Liljeforsgatan. Bebyggelsen utgörs till största delen av hyresrätter. Det finns också nyare inslag i stadsbilden, bland annat utmed Albert Engströmsgatan, där bebyggelse uppfördes under 1990-talet. Dessa byggnader utgörs av punkthus i fem våningar.

### Förändringar

Den nya strukturen anpassar sig till den befintliga, samtidigt som utformningen ska ha en tydlig nutida och mer varierad karaktär. Våningshöjden varierar mellan fyra och sju våningar där husen närmast Bruno Liljeforsgatan är lägst. De nya gårdarna öppnar sig mot Bruno Liljeforsgatan vilket gör den livligare och mer grön. Siktlinjerna in i området från Råbyvägen är viktiga för att länka ihop området i östvästlig riktning så att den nya bebyggelsen inte bildar en barriär. Gröna stråk leder från Råbyvägen in mot Bruno Liljeforsgatan, genom de stora gårdarna och vidare ut mot Gränbyparken.

Den nya bebyggelsen ska utformas med stor omsorg för att berika området och visa en nutida och lockande arkitektur. Materialval, detaljutformning och variation i husvolymerna ska studeras noga.

Den föreslagna bebyggelsen ska i sin utformning och volym både fånga upp det storskaliga stadsrummet utmed Råbyvägen samt förhålla sig till den intilliggande bebyggelsen.



*Illustration som visar Råbyvägen. Illustrationen är gjord av White architects.*



*Illustration som visar Bruno Liljeforsgatan. Illustrationen är gjord av White architects.*



- IV-VII *Lägsta respektive högsta antal våningar som bebyggelsen ska variera mellan.*  
Utmed Råbyvägen får bebyggelsen vara som mest sju våningar hög. Våningsantalet ska variera utmed gatan för att skapa ett mer spännande stadsrum. Det genomsnittliga våningsantalet utmed Råbyvägen ska vara fem och en halv våning.
- II, VIII, XVI *Högsta antal våningar.*  
I det norra läget vid Gränby sportfält möjliggörs tre punkthus, ett om åtta och två om sexton våningar. Högre byggnader annonserar och stärker identiteten i Gränby. En utveckling av stadsdelen på detta sätt bedöms kunna tillföra sociala, ekonomiska och stadsbyggnadsmässiga värden. Bebyggelsen ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet. Bottenvåningen kan inrymma en förskola i två våningar.
- IV *Högsta antal våningar*  
De lamellhus som ligger i de södra delarna av kvarteren tillåts bli högst fyra våningar höga. Detta för att få en bättre solinstrålning på gårdarna.
- V *Högsta antal våningar*  
De lamellhus som ligger i de norra delarna av kvarteren tillåts bli fem våningar höga. Detta för att skapa variation inom kvarteren.
- e<sub>3</sub> 000 *Största tillåtna byggnadsarea i m<sup>2</sup>.*  
Utnyttjandegraden vid ett av punkthusen i sexton våningar regleras, för att tillskapa en smal huskropp. Det är viktigt att byggnaden får en gracil framtoning.
- f<sub>1</sub> *Byggnader ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet och ges ett modernt uttryck.*  
Motivet till denna bestämmelse är att bebyggelsen lokaliseras intill kulturhistoriskt värdefull bebyggelse samt i ett entréläge till staden. Det är därför viktigt att den nya bebyggelsen är av hög arkitektonisk kvalitet.
- f<sub>2</sub> *Fasader mot allmän plats ska ges en utformning som skapar variation i gaturummet.*  
Detta för att skapa ett gaturum med hög kvalitet utmed Råbyvägen, där variationen medverkar till att skapa en intressant stadsmiljö.
- v<sub>2</sub> *Hörnavskärning i bottenvåningen mot Råbyvägen, endast i korsning med allmän plats. Lägsta frihöjd över markplanet är 3 meter.*  
För att förbättra sikten för gående och cyklister i korsningspunkter ska hörnen vara avskurna i bottenvåningen. Anledningen till att bestämmelsen endast gäller i korsningar där Råbyvägen korsas av lokalgator är att det inte finns risk för konflikt mellan olika trafikslag vid kvartersmarken. Sikten är i dessa lägen redan tryggad, då det endast är möjligt att gå eller cykla på kvartersmarken samt att gång- och cykelstråket inte ligger vid fasaden.
- v<sub>3</sub> *Portik ska finnas. Lägsta frihöjd över markplanet är 4 meter.*  
Det ska finnas en portik i kvarteret. Detta för att underlätta tillgången för de boende att nå gårdar och entréer. Portiker lättar också upp byggnadskroppen och skapar på så vis ett bättre gaturum.

## Offentlig och kommersiell service

### Förutsättningar

Bebyggelsen lokaliseras i ett läge med god tillgång till rekreativsmöjligheter, både sommartid och vintertid. Det är också nära till service, både kommersiell, som Gränby köpcentrum, och offentlig, som skolor och förskolor. En annan stor målpunkt i närområdet är Gränby sportfält. Det finns en kiosk med närservice i planområdets södra delar, i övrigt finns inga lokaler för verksamhet utmed Råbyvägen.

### *Parkens förskola*

Parkens förskola ligger i förlängningen av von Bahrskas häcken, alldeles invid Gränbyparken. Parkens förskola utgörs av en envåningsbyggnad med sadeltak.

### **Förändringar**

I översiktsplanen pekas Råbyvägen ut som ett stomlinjestråk, detta innebär att stråket kommer att trafikeras med tät kollektivtrafik. Längs dessa stråk prioriteras tillskott av bostäder, verksamheter och besöksfunktioner.

**C** *Lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåningen. Bottenvåningen ska ha en invändig höjd på minst 3,6 meter från färdigt golv till undersidan på nästa våningsbjälklag. Lokalerna ska ansluta mot gatumark med färdigt golv.*  
Vid hållplatslägen och i parkeringshusen ska det finnas lokaler för verksamhet i bottenvåningen. Detta för att möjliggöra ett levande gaturum.

**S<sub>1</sub>** *Skola, förskola*  
I detaljplanen blir det möjligt att både ha skola och förskola på den fastighet som idag inrymmer Parkens förskola. Detta för att skapa en flexibel lösning, där förskolan kan byggas om till skola i framtiden om behovet uppstår. För att möjliggöra en utbyggnad av Parkens förskola utökas fastigheten och bygggrätten och park tas i anspråk. I förslaget finns en tillräckligt bred grön länk för att skapa en ekologisk koppling.

**e<sub>1</sub> 0000** *Största bruttoarea i m<sup>2</sup> för huvudbyggnad.*  
Bygggrätten för huvudbyggnad utökas till 3 000 m<sup>2</sup> bruttoarea för att möjliggöra en flexibel förskola eller skola, där antalet avdelningar kan variera.

**e<sub>2</sub> 000** *Största bruttoarea i m<sup>2</sup> för komplementbyggnad.*  
Komplementbyggnad om 120 m<sup>2</sup> bruttoarea får uppföras. Detta för att möjliggöra byggnation av förråd eller liknande som krävs för förskolans verksamhet.

**II** *Högsta antal våningar.*  
Det blir möjligt att bygga en förskola i två våningar. Detta för att det behövs ytterligare förskoleplatser i området.

**S<sub>2</sub>** *Förskola får finnas i bottenvåningen och på första våningen. Lokalerna ska ansluta till gatumark med färdigt golv.*  
I de norra delarna av planområdet blir det möjligt att bygga en förskola i bottenvåningen på bostadsbebyggelsen. Detta eftersom den nya bebyggelsen kommer att generera ett behov av förskoleplatser. Anledningen till att lokalerna ska ansluta till gatumark med färdigt golv är för att de ska vara tillgängliga för alla.

### **Friytor**

#### **Förutsättningar**

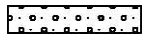
Vid befintlig bebyggelse finns stora gårdar med möjligheter för rekreation och lek. Dessutom ligger planområdet nära Gränbyparken där det finns stor tillgång på öppna ytor för lek och rekreation.

#### **Förändringar**

Gränbyparken och befintliga gårdar kommer inte att påverkas av planändringen.

**gård** *Bostadsgård. Planteringar, plats för utevistelse och lek ska finnas.*

Planens utformning ger tydliga gårdsrum som kan utrustas med t.ex. lekplatser, planteringar och sittplatser. Motivet till bestämmelsen är att säkerställa en god utomhusmiljö för de boende i området.



*Marken får underbyggas med planterbart bjälklag.*

I kvarteren ska det finnas släpp utan byggnation som möjliggör för gående och cyklister att röra sig i östvästlig riktning mellan Råbyvägen och Bruno Liljeforsgatan. I dessa släpp ska det inte vara möjligt att parkera med bilar. Det är möjligt att underbygga dessa områden med garage.

## Tillgänglighet för funktionshindrade

Ny byggnad ska enligt lag utformas så att den är tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Tillgängligheten prövas i detalj vid bygglov och tekniskt samråd.

**entréer** *Entréer till bebyggelsen ska vara markerade och i huvudsak genomgående mellan gata och gård.*

Utöver entré mot Råbyvägen ska det också finnas entré mot gården, så att så många boende som möjligt ska kunna nå gården utan att gå via gatan. Entréerna ska vara markerade. Entréer ska nås via Råbyvägen eller Levertinsgatan, Atterbomsgatan samt Almqvistgatan.

## Mark och geoteknik

En geoteknisk undersökning har utförts av Bjerking AB (2013-05-07). Undersökningen visar att lermäktigheten inom aktuellt område varierar från några enstaka meter till upp mot cirka 20 meter. Generellt minskar lermäktigheten mot nordost, det vill säga mot det parti med fastmark som finns strax nordost om planområdet.

Ytskiktet utgörs av ca 0,5 meter fyllning alternativt mulljord. Under ytskiktet finns 10–20 meter lera och sedan följer friktionsjord ovan berg.

Med hänsyn till lermäktighet samt dess variation i flera riktningar är det rimligt att en belastningsökning inom området kommer att leda till sättningar.

## Miljö kvalitetsnormer för ytvatten (Fyrisån) och dagvatten

### Förutsättningar

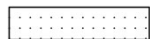
Planområdet berörs av miljö kvalitetsnormerna för Fyrisån enligt MB 5 kap. Fyrisån har idag en måttlig ekologisk status och en god kemisk status. Enligt Sveriges Vatteninformationssystem's riskbedömning finns en risk att åns ekologiska status inte uppfyller miljö kvalitetskraven till år 2015. Det finns även en risk att målet för Fyrisåns kemiska status inte nås till år 2015. Vattenmyndigheten har därför bedömt att det finns skäl att fastställa miljö kvalitetsnormen till god ekologisk status med tidsfrist till 2021, medan miljö kvalitetsnormen till god kemisk status fastställs med tidsfrist till 2015 då denna idag är klassad som god. De miljöproblemen som idag finns i Fyrisån är exempelvis övergödning och olika typer av miljögifter.

Undersökningar inom närområdet visar att grundvattennivån ligger cirka fyra till sex meter under befintlig marknivå. Ytvatten avbördas idag med befintligt dagvattensystem eller sjunker ner i fyllning och mulljordslager. Vid riklig nederbörd eller tjälade förhållanden kan även ytavrinning ske i terrängens lutningsriktning.

### Förändringar

Dagvattnet avleds via ledning till Fyrisån. En dagvattenutredning har gjorts av Bjerking (2013-05-13). Denna utredning visar att eftersom andelen hårdgjord yta minskar vid exploatering minskar

dagvattenflödet från området. Efter planerad utbyggnad av området beräknas utflödet av dagvatten vara cirka 355 liter/sekund, det vill säga en minskning med cirka 23 liter/sekund jämfört med dagens utflöde. Anledningen till att dagvattenflödet minskar är att andelen hårdgjord yta minskar vid utbyggnaden. Utbyggnaden ökar inte heller föroreningshalterna i dagvattnet jämfört med nuvarande bebyggelse. Dessutom kommer marken att saneras i samband med nybyggnation. Detta innebär att dagvattnet från området inte kommer att bidra till ökad risk för att Fyrisån inte uppnår eller uppfyller miljökvalitetskraven 2015 respektive 2021.



*Byggnad får inte uppföras.*

Under parkeringsplatsen vid sportfältets ishallar finns ett dagvattenmagasin, där är det inte lämpligt att byggnader uppförs.

## Trafik och tillgänglighet

### Förutsättningar

#### *Råbyvägen*

Råbyvägen är bred och rak och kan uppfattas som en trafikled. Vägen omges till stora delar av parkeringsplatser. I översiktsplanen är Råbyvägen utpekad som stomlinjestråk för kollektivtrafiken samt huvudgata 1. Huvudgator är viktiga länkar i gatunätet. De förmedlar kollektiv- och biltrafik mellan olika stadsdelar och stadens in- och utfarter. Huvudgata 1 behöver ha god framkomlighet, men inte för så stora trafikmängder och höga hastigheter som trafikleder.

Råbyvägen hade 2008 ett trafikflöde på 5 100 fordon/veckomedeldygn mellan Tycho Hedéns väg och Bruno Liljeforsgatan samt 3 100 fordon/veckomedeldygn, mellan den södra och norra infarten till Bruno Liljeforsgatan.

#### *Tycho Hedéns väg*

Råbyvägen mynnar ut i den starkt trafikerade och flerfiliga Tycho Hedéns väg (tidigare E4:an), som har karaktär av en motorled mitt i staden. Enligt översiktsplanen ska Tycho Hedéns väg omvandlas till en gata med en mer stadslig karaktär. Trafikmängderna på Tycho Hedéns väg bedömdes 2008 vara runt 20 000 fordon/veckomedeldygn.

#### *Lokalgator*

Bruno Liljeforsgatan är en uppsamlingsgata som leder trafiken till gatorna Albert Engströmsgatan, Almqvistgatan, Atterbomsgatan och Levertinsgatan. Idag finns det två in- och utfarter till bebyggelsen utmed Bruno Liljeforsgatan, en i söder vid Bruno Liljeforsgatan och en i norr vid Albert Engströmsgatan.

Trafiken på Bruno Liljeforsgatan, norr om Albert Engströmsgatan, utgjordes vid en mätning 2013 av 1 208 fordon/veckomedeldygn, norr om Liljeforstorg av 2 331 fordon/veckomedeldygn och söder om Atterbomsgatan av 2 408 fordon/veckomedeldygn.

#### *Kollektivtrafik*

Råbyvägen utgör stomlinjestråk för kollektivtrafiken. Stomlinjer har hög kapacitet, är snabba och har hög turtäthet. Målet för medelhastigheten är 24 km/h och detta ska åstadkommas med kollektivtrafikkörfält och signalprioritering. Turtätheten varierar mellan fem och tio minuter. På Råbyvägen finns idag två hållplatslägen, ett vid Almqvistgatan och ett vid Levertinsgatan. Utmed Bruno Liljeforsgatan finns också tre hållplatslägen för Mjuka linjen.

#### *Parkering och angöring*

Parkering sker idag utmed Råbyvägen, i garage och på mark. Det finns även parkeringshus inne på befintliga gårdar. Planområdet angörs via Bruno Liljeforsgatan.

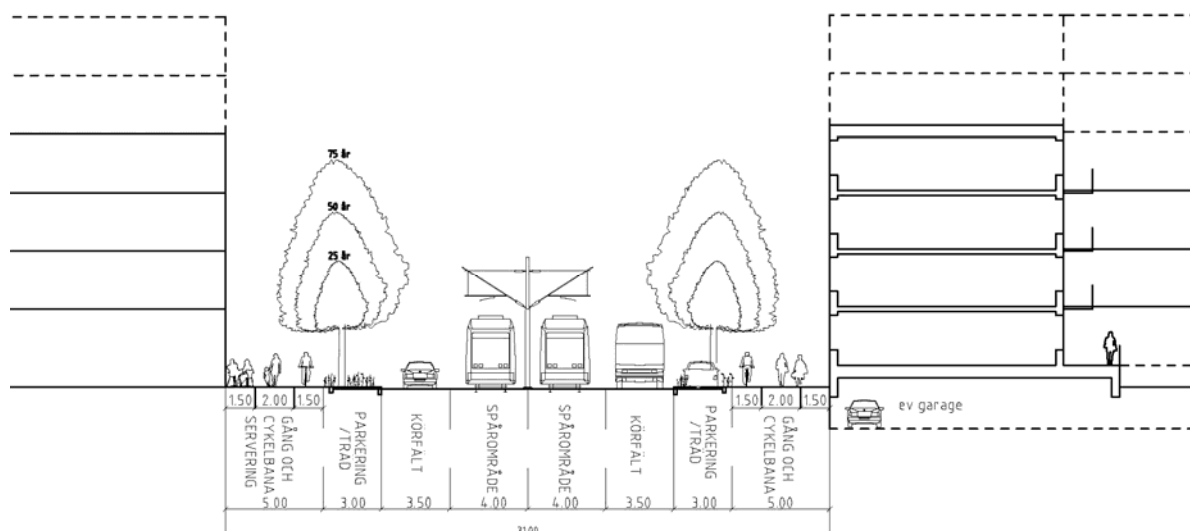
### *Gång- och cykelväg, cykelparkering*

Gång- och cykelvägnätet är separerat från biltrafiken enligt de stadsbyggnadsideal som rådde vid tiden för områdets utbyggnad. Gång- och cykelvägnätet är väl utbyggt, men det kan upplevas som svårt att orientera sig i området på grund av trafiksepareringen. Under Råbyvägen finns en gång- och cykeltunnel i höjd med von Bahrska häcken. Idag sker cykelparkering på kvarteretsmark, framförallt i anslutning till portarna. Det finns också möjlighet att parkera cykeln i källare eller i cykelförråd på gården.

## **Förändringar**

### *Råbyvägen*

Råbyvägen kommer att planläggas i enlighet med den utredning om Råbyvägens utveckling som tagits fram, "Råbyvägen – utredning om utveckling av stråket" från 2011. Detta innebär att gatusektionen blir 31 meter bred. Inom måttet ryms ytor för gående och cyklister, ytor avsedda för gatuservering, ytor för trädplantering, kantstensparkering, angöring, separata körfält för kollektivtrafiken samt plats för hantering av dagvatten. Det är också möjligt att bygga om gatan, för att rymma spårväg, om detta skulle bli aktuellt i framtiden.



*Sektion för Råbyvägen, illustration av White architects.*

### *Tycho Hedéns väg*

Tycho Hedéns väg kommer inte att påverkas av detaljplanen. Enligt översiktsplanen ska Tycho Hedéns väg omvandlas till en gata med en mer stadslik karaktär.

### *Lokalgator*

Både den nya bebyggelsen och befintlig bebyggelse kommer att angöras via Bruno Liljeforsgatan. Bredden på gaturummet utmed Bruno Liljeforsgatan ändras inte, utan gatan kommer även fortsättningsvis vara runt 12 meter bred. Inom detta mått ryms två gångbanor, en på vardera sidan av körbanan, enkelsidig kantstensparkering samt förgårdsmark till befintliga bostäder.

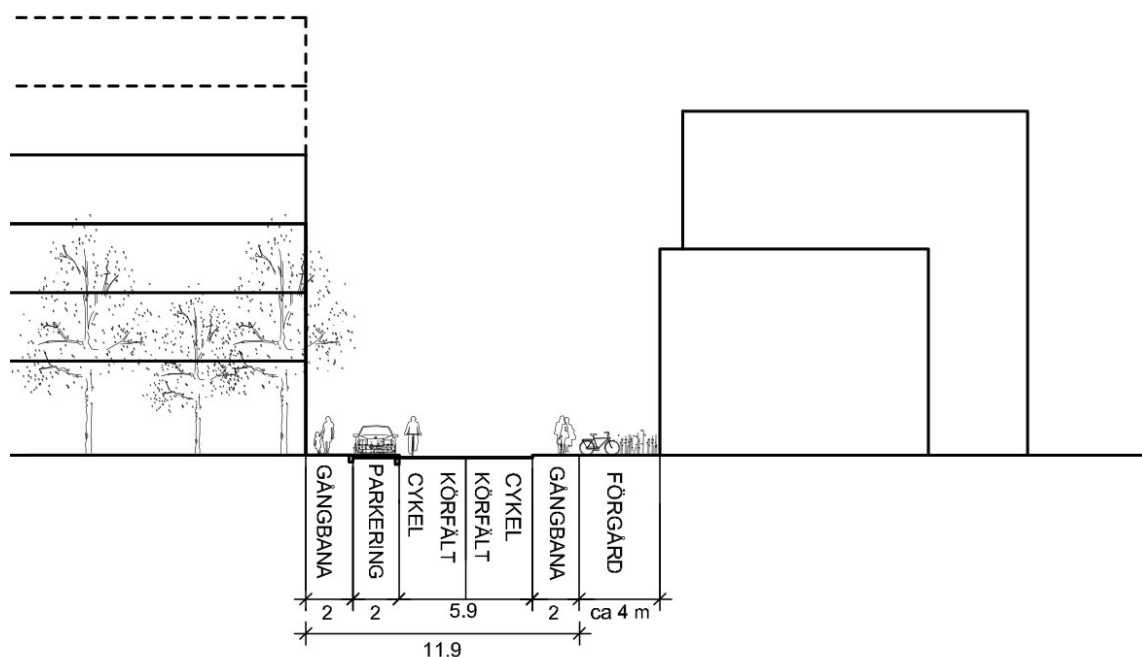


Illustration som visar gatusektionen för Bruno Liljeforsgatan. Illustrationen är gjord av White architects.

I detaljplanen möjliggörs förlängning av gatorna Albert Engströmsgatan, Almqvistgatan, Atterbomsgatan, Levertinsgatan och Bruno Liljeforsgatan. Detta för att skapa nya in- och utfarter längs Råbyvägen samt möjliggöra för fyrvägskorsningar om det blir aktuellt att bebygga den västra sidan av Råbyvägen. Sektionen för dessa gator föreslås bli något bredare än sektionen för Bruno Liljeforsgatan. Detta eftersom gatorna kommer att utgöra entréer till området.

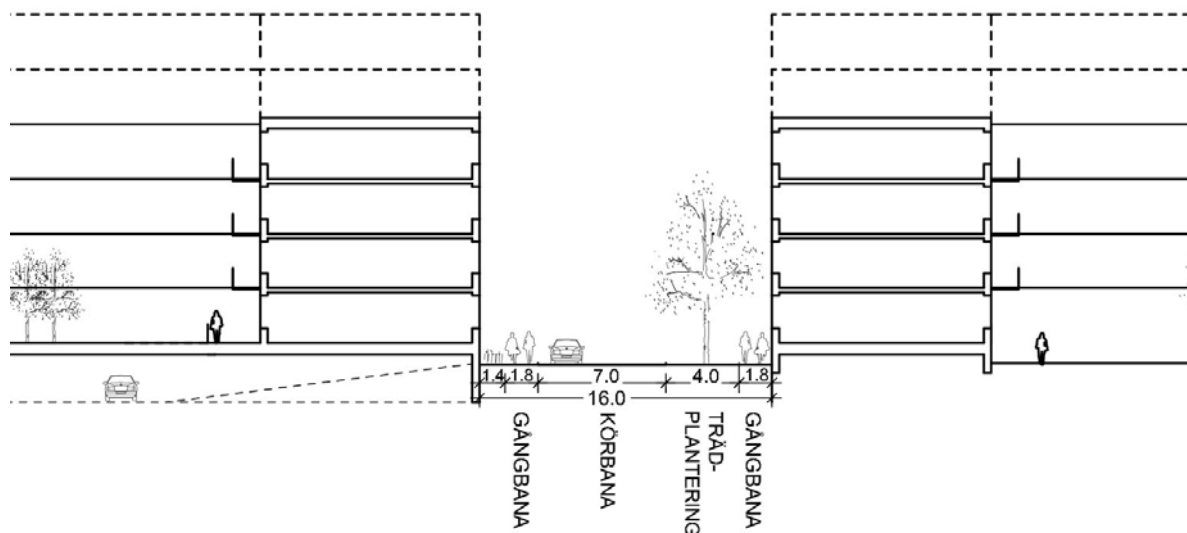
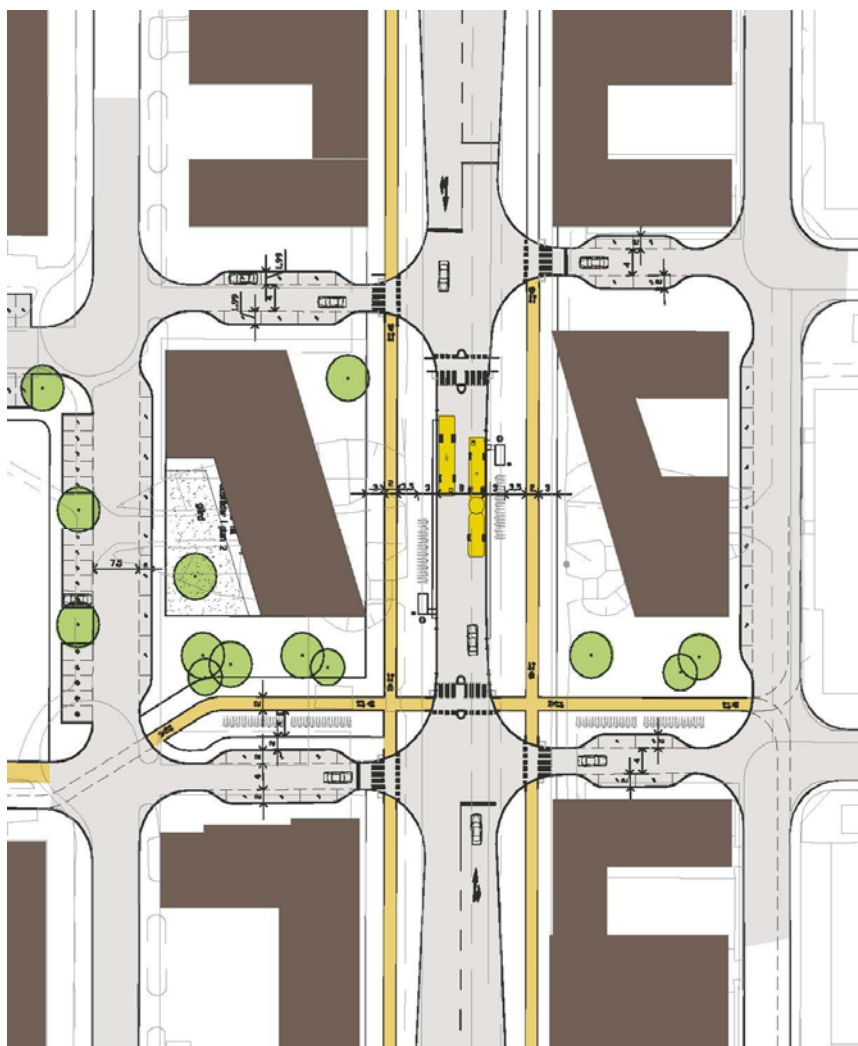


Illustration som visar gatusektionen för in- och utfarterna till området. Illustrationen är gjord av White architects.

#### Kollektivtrafik

Befintliga lägen för busshållplatser påverkas inte av genomförandet av detaljplanen. De kommer att ligga kvar i samma lägen som idag. Utformningen av hållplatserna kommer dock att förändras när

gatan byggs om. I samband med arbetet med detaljplanen för norra Kvarngärdet togs en studie av hållplatser fram. Denna visade att inom Råbyvägens sektionsmått på 31 meter kan både en timglashållplats och en bypass-hållplats rymmas. Vid en timglashållplats står motorfordonstrafiken stilla då passagerarna stiger av och på bussen, vilket minskar risken att fotgängare blir påkörda. Denna hållplatstyp är speciellt lämplig vid hållplatser där många barn och äldre vistas och där trafiksäkerheten prioriteras. En bypass-hållplats innebär att kollektivtrafiken inte stoppar upp övrig motortrafik. På detta sätt skapas en lösning som är bra för bilister, då inga köer bildas. Detaljplanen reglerar inte vilken typ av hållplats som ska användas utan skapar utrymme för båda alternativen, det finns därmed möjlighet att bygga om en timglashållplats till en bypass-hållplats om det skulle vara nödvändigt i framtiden. Det ska också vara möjligt att bygga om hållplatsen till en hållplats för spårvagnar om det blir aktuellt med spårväg utmed Råbyvägen.



*Illustration som visar hur en timglashållplats kan utformas. Observera att hållplatsen som illustreras är lokaliserad på Råbyvägen vid Norra Kvarngärdet. Illustrationen är gjord av Ramböll och White architects.*

#### *Parkering och angöring*

Parkeringsplatserna i parkeringshus samt invid befintliga bostadshus utmed Bruno Liljeforsgatan, Levertingsgatan, Atterbomsgatan samt Almquistgatan kommer inte att påverkas av utbyggnaden. Där finns idag 451 parkeringsplatser. Utifrån den nya parkeringsnormen som Uppsala kommun antog i slutet av 2013 uppgår parkeringsbehovet i området (med både befintliga och tillkommande lägenheter) till 1 360 parkeringsplatser. Av dessa kan 600 parkeringsplatser lösas i de parkeringshus som

möjliggörs inom planområdet. De resterande 309 platserna kan lösas i garage under den nya bebyggelsen, då det möjliggörs för garage under mark längs med hela Råbyvägen.

P



*Parkeringshus.*

*Marken får underbyggas med planterbart bjälklag.*

De nya bostäderna kommer att angöras via Bruno Liljeforsgatan och Råbyvägen. Befintlig parkering på marken och garage ersätts med bebyggelse. För att klara parkeringen föreslås två parkeringshus i högst fem våningar. I parkeringshusens bottenvåningar föreslås lokaler för verksamhet, som lokaliseras ut mot Råbyvägen, samt en del bostäder, som lokaliseras mot Bruno Liljeforsgatan. Gårdarna får underbyggas med garage.

Kanstensparkering möjliggörs utmed Råbyvägen. Dessa parkeringsplatser ska utgöras av besöksparkering och angöring till de nya bostäderna. Utrymmet för parkeringsplatserna kan komma att bli mindre än det som illustreras i sektionen, då det är viktigt att bevara lönnallén utmed gatan. För att åttstadkomma detta kommer parkeringsplatserna att anpassas efter lönnarna.

Kantstensparkering får också anordnas utmed Bruno Liljeforsgatan. Denna parkering kommer att fungera som besöksparkering.



*Körbar utfart får inte anordnas.*

Utmed kvarteren längs Råbyvägen gäller utfartsförbud. Detta för att förhindra att trafikosäkra utfarter tillkommer.

*Gång- och cykelväg, cykelparkering*

Då sektionen för Råbyvägen ändras, påverkas även gång- och cykelstråken utmed vägen. Inom den sektion som möjliggörs i detaljplanen finns en 5 meter bred zon för förgårdsmark, gångbana samt cykelbana i vardera riktningen. För att möjliggöra att allén utmed Råbyvägen bevaras, kan det innebära att gång- och cykelbanan längs vissa sträckor är något smalare (cirka 0,5 meter). Cykelparkering kan anordnas vid entréer samt i garage under mark.

## Hälsa och säkerhet

### Förutsättningar

#### *Buller*

Trafikprognosen för 2030 visar en trafikmängd på 11 000 fordon/veckomedeldygn för Råbyvägen. Trafikmängderna för Tycho Hedéns väg är idag mer oklar, men bedöms ligga runt 25 000 fordon/veckomedeldygn eller mer. Trafikmängden på Bruno Liljeforsgatan uppskattas till ca 1 000 fordon/veckomedeldygn eller mindre. Bullernivåerna inom planområdet ligger mellan 55 och 65 dBA ekvivalent nivå.

#### *Solinstrålning*

Befintlig bebyggelse är låg och gårdarna är stora, vilket innebär att solinstrålningen är god.

#### *Markföroreningar*

Området har under lång tid använts som parkeringsplats och marken kan antas ha förhöjda halter av svavel och oljekolväten.

#### *Luft*

I dagsläget finns ingen risk för att miljö kvalitetsnormerna för luft överskrids, då det är omkring 140 meter mellan fasaderna utmed Råbyvägen.



### Radon

Ny bebyggelse ska uppföras radonsäkert.

### Förändringar

#### Störningskydd mot buller

En bullerutredning har gjorts av Bjerking AB, 2013-05-06. Denna visar på högt buller från Råbyvägen, vilket innebär att avsteg från riktlinjerna enligt Boverkets allmänna råd måste tillämpas. Läget centralt i staden och längs ett kollektivtrafikstråk motiverar avsteg från huvudregeln. Den nya bebyggelsen kommer dessutom att fungera som en bullerskärm mot Råbyvägen för befintlig bebyggelse.

- V<sub>1</sub> Där bullernivåer överstiger 55 dBA ekvivalent nivå utanför fasad (frifältsvärde) ska byggnader utformas så att:
- minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet är vända mot tyst eller ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalent nivå (45 dBA ska eftersträvas) och högst 70 dBA maximal nivå utanför fasad (frifältsvärde).
  - varje bostad har tillgång till en uteplats, privat eller gemensam, på tyst eller ljuddämpad sida (enligt ovan) i nära anslutning till bostaden.

Bestämmelsen syftar till att skapa en god boendemiljö i området, både vid vistelse inomhus och vid utevistelse på bostadsgården. För att uppnå dessa krav måste, som tidigare nämnts, samtliga lägenheter vara genomgående eller enkelsidiga mot gård.

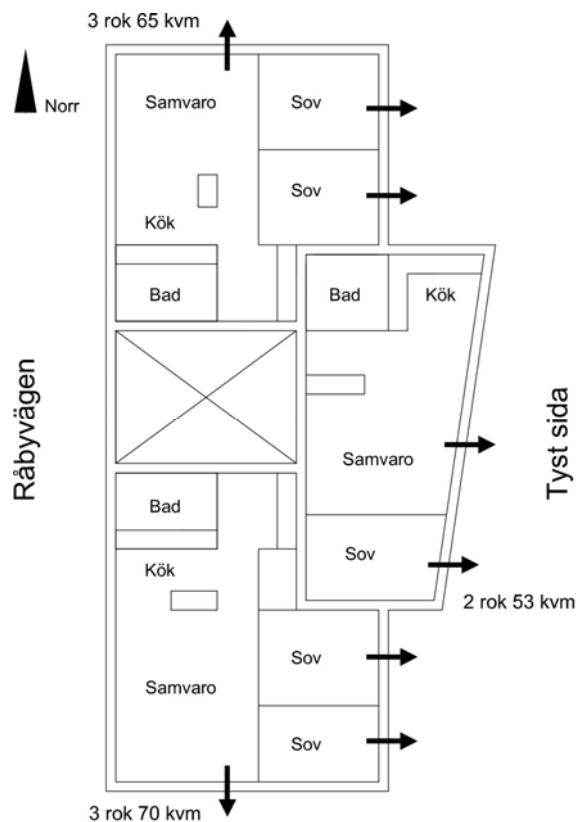


Illustration som visar hur planbestämmelsen kan uppfyllas i punkthusen.

V<sub>4</sub>

*Bullerskärm får uppföras.*

För att skydda förskolans gård från buller möjliggörs uppförande av en bullerskärm utmed Råbyvägen. Det är dock endast möjligt att uppföra en bullerskräm om det blir förskola i bottenvåningen. På detta vis uppfylls bullerriktlinjerna för förskolor, eftersom det endast blir 55 dBA på gården.

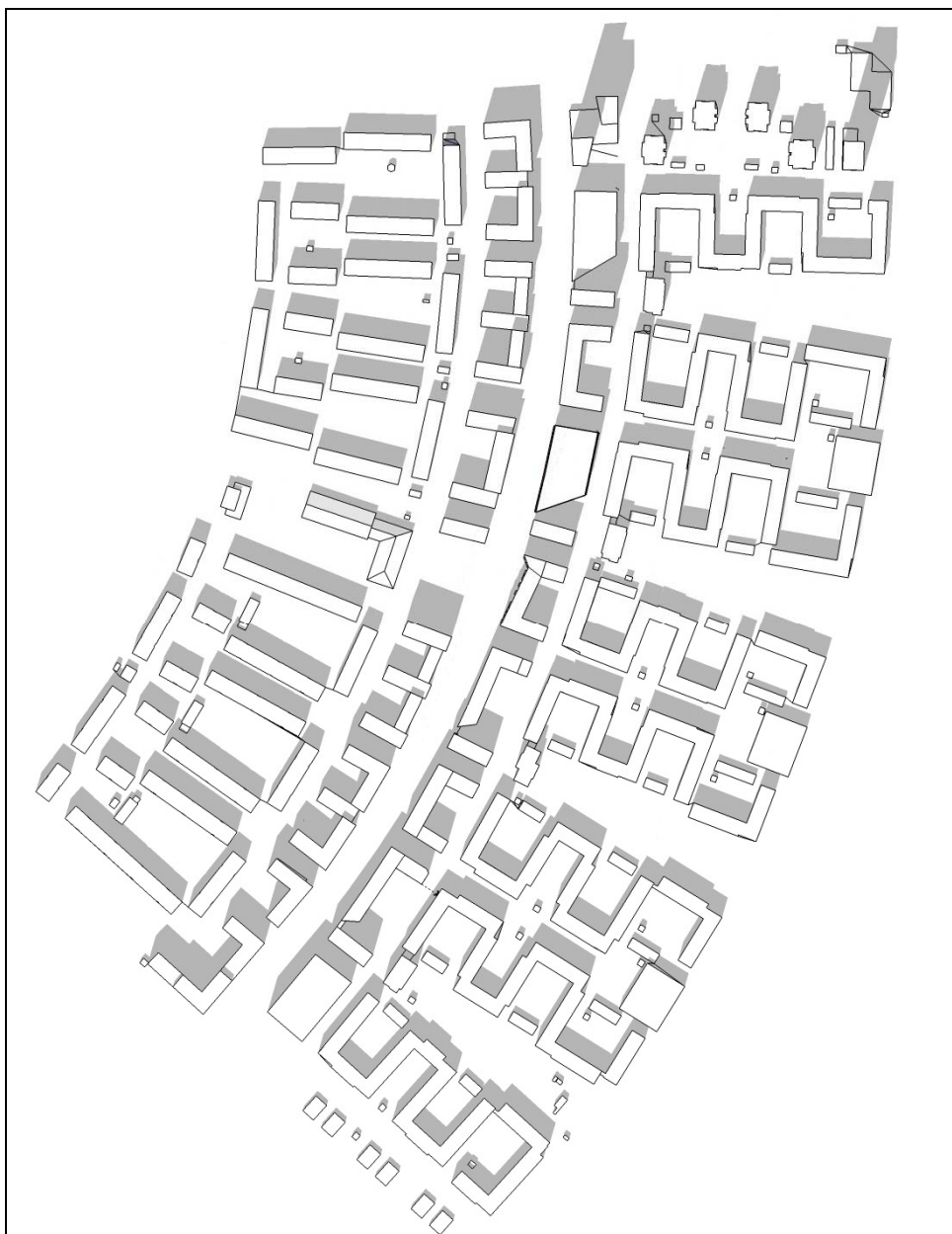
*Solinstrålning*

Solstudier har gjorts för att se både hur befintlig bebyggelse påverkas av tillkommande bebyggelse samt hur solförhållandena på gårdarna för den nya bebyggelsen blir. Befintlig bebyggelse påverkas endast marginellt av den tillkommande bebyggelsen, då de nya byggnaderna ligger nordväst om befintliga hus. De nya bostadsgårdarna skuggas till viss del av de intilliggande byggnaderna, framförallt på eftermiddagarna. De nya bostäderna kommer dock att få bra solförhållanden då gårdar och fasader är solbelysta under en stor del av dagen.

*Vår- och höstdagjämning*



*Solstudie den 21 mars klockan 9.*



*Solstudie den 21 mars klockan 13.*

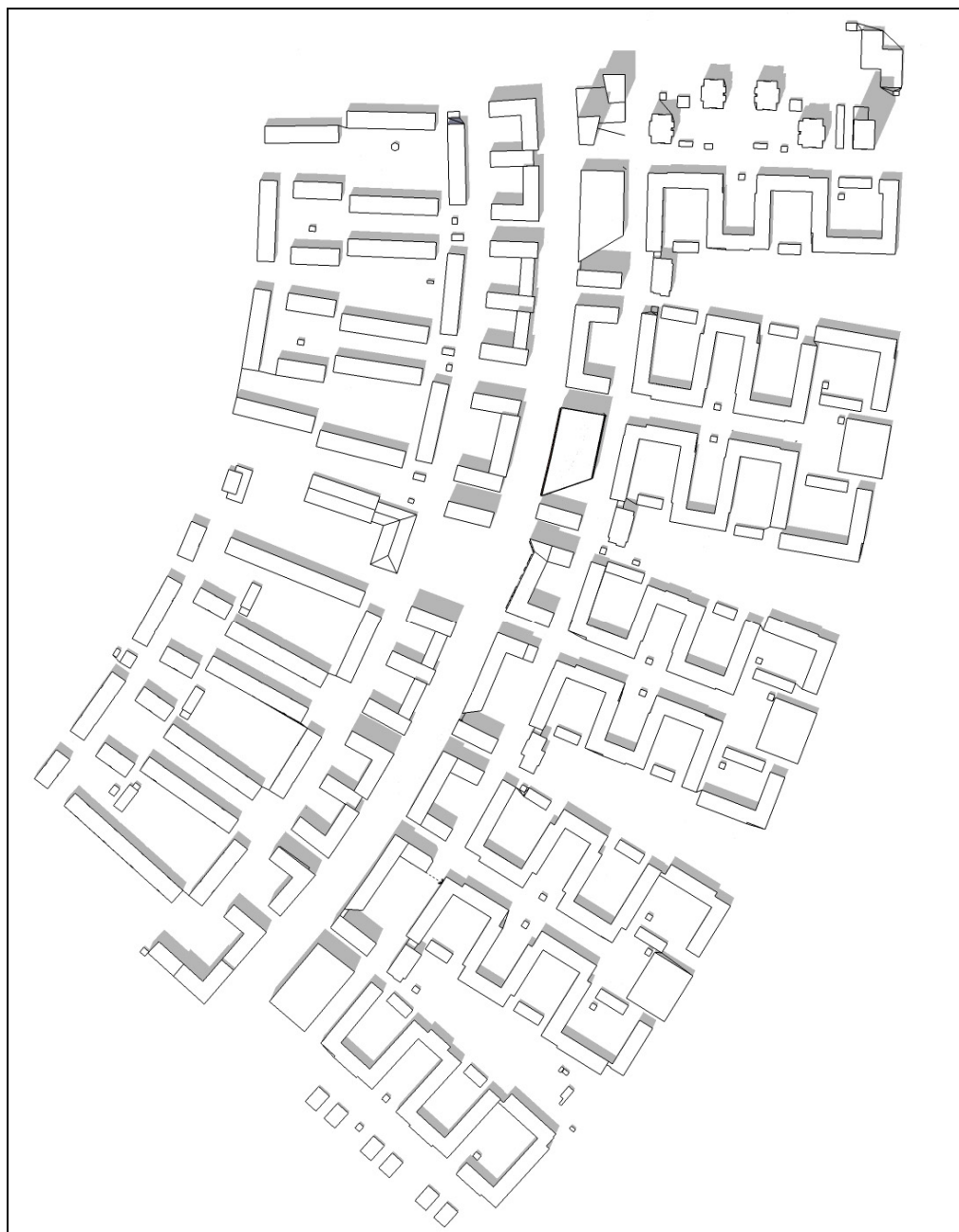


*Solstudie den 21 mars klockan 17.*

*Midsommar*



*Solstudie den 23 juni klockan 9.*



*Solstudie den 23 juni klockan 13.*



*Solstudie den 23 juni klockan 17.*

#### *Markföroreningar*

Innan området bebyggs med bostäder ska marken uppfylla riktlinjerna för känslig markanvändning.

#### *Luft*

I samband med detaljplanering längs Råbyvägen, söder om Tycho Hedéns väg, gjordes spridningsberäkningar av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. Dessa visade att det inte finns risk att riktvärden i miljö kvalitetsnormen för utomhusluft överskrids när gaturummet förtätas på båda sidorna. PM10-halterna innan utbyggnaden är 31–33  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  längs avsnittet där ny bebyggelse planeras. Efter utbyggnaden ökar halterna i gaturummet till 36–37  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  vid väggkant och 33–34  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  invid fasaderna som vetter mot Råbyvägen. Den främsta orsaken till att beräknade PM10-halter i utbyggnadsalternativet inte är högre längs Råbyvägen är det stora avståndet mellan fasaderna. Den måttliga haltökningen längs Råbyvägen, efter utbyggnaden, innebär en liten ökning av exponering för människor jämfört med innan utbyggnaden.

Utmed Råbyvägen, norr om Tycho Hedéns väg är dagens halter av PM10 20–22  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  och halterna NO<sub>2</sub> 24–30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (enligt kartor från Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund), vilket är under

träskelvärdena för miljö kvalitetsnormerna. I området närmast Tycho Hedéns väg är halten PM10 22–25 µg/m<sup>3</sup> och halten NO<sub>2</sub> 30–36 µg/m<sup>3</sup>. Trafikmängderna längs Råbyvägen, mellan Tycho Hedéns väg och Torkelsgatan, är högre än trafikmängderna utmed Råbyvägen norr om Tycho Hedéns väg. Då Råbyvägen har samma bredd mellan fasaderna norr om Tycho Hedéns väg som söder om vägen, kommer inte halterna av föroreningar i luften att öka så att träskelvärdena för miljö kvalitetsnormerna överskrids.

Då förskolan i bottenvåningen av bebyggelsen lokaliseras invid förlängingen av von Bahrska häcken, ligger den i ett öppet läge, vilket innebär att det inte finns risk att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids.

#### *Klimat*

Detaljplanen bedöms inte påverka klimatet negativt, då den nya bebyggelsen lokaliseras till ett område med god kollektivtrafikförsörjning samt en god tillgång till både kommersiell och offentlig service. Detta ger förutsättning att minska användandet av bil.

## **Teknisk försörjning**

### **Förutsättningar och förändringar**

#### *Vatten och avlopp*

Den föreslagna bebyggelsen kan kopplas till befintligt nät för vatten och avlopp.

- u *Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.*  
I dessa lägen finns underjordiska ledningar som ska vara tillgängliga, u-områdena i denna detaljplan säkerställer tillgången till Uppsala Vatten och Avfall ABs ledningar.

#### *Avfall*

Inga trapphus bör ha längre avstånd till källsortering än 50 meter. Sophämtningen kommer både att ske vid befintliga sophus och i nya sophus vid den nya bebyggelsen. Hämtställen för avfall ska ordnas så att det uppfyller kraven på god arbetsmiljö. Angöring av sopfordon ska kunna ske utan backningsrörelse. Dragvägen för sopkärl ska vara maximalt 10 meter lång, hårdjord, fri från hinder och nivåskillnader. Lastzoner/allokerade ytor ska reserveras vid avfallsutrymmen.

#### *El, tele och bredband*

- E Det finns möjlighet att anlägga två transformatorstationer inom planområdet. Den ena möjliggörs i de norra delarna av planområdet vid Albert Engströmsgatan. Den andra kan lokaliseras i föreslaget parkeringshus. Skulle detta visa sig vara svårt att lösa finns möjlighet att lokalisera nätstationen intill parkeringshuset inom anvisat E-område. Motiveringen till bestämmelsen är att det nya antalet bostäder kräver två transformatorstationer. Den nya bebyggelsen kan, med två nya transformatorstationer, anslutas till det befintliga elnätet.

Den nya bebyggelsen kan anslutas till befintliga tele- och bredbandsnät.

#### *Värme*

Bebyggelsen inom planområdet kan anslutas till fjärrvärmenätet.



## **PLANENS GENOMFÖRANDE**

### **Organisatoriska åtgärder**

#### **Tidplan**

Projektets genomförande bedöms kunna påbörjas med byggstart tredje kvartalet 2014. Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

#### **Ansvarsfördelning**

Byggherren ansvarar för genomförande av anläggningar på kvartersmark. Kommunen ansvarar för och genomför åtgärder på allmän plats.

#### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området. Genom huvudmannaskapet ansvarar kommunen för iordningsställande och skötsel av allmän plats inom planområdet.

#### **Avtal**

##### **Exploateringsavtal**

Ett exploateringsavtal ska upprättas och föreligga innan planen antas av plan- och byggnadsnämnden. Avtalet ska bland annat reglera marköverlåtelse och kostnader för detaljplanens genomförande.

##### **Intentionsavtal**

Ett intentionsavtal mellan kommunen och fastighetsägaren ska reglera att en förskola byggs.

##### **Arrendeavtal**

Marken där kiosken på fastigheten Gränby 11:1 står arrenderas av kommunen. Detta avtal kommer att sägas upp i samband med att området bebyggs med bostäder. Möjlighet att bedriva verksamhet kommer att finnas i lokaler i den nya bebyggelsens bottenvåningar.

### **Tekniska åtgärder**

#### **Utredningar inför bygglovsprövning**

Byggherrarna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

#### **Byggskedet**

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Den bekostas av byggherren. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i byggherrens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

#### **Ledningar**

Vid ledningsförfrågan i juni 2013 svarade följande ledningsägare att de har ledningar inom planområdet: Uppsala Vatten och Avfall (VA), Vattenfall Värme (fjärrvärme), Vattenfall Eldistribution, Telenor och Tele2 (tele), Borderlight (fiber) samt Uppsala kommun (gatubelysning).

Det kan finnas ytterligare, av kontoret för samhällsutveckling okända, ledningar som berörs av detaljplanen. Det åligger byggherren 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.

Befintliga ledningar under parkeringshuset måste flyttas i samband med genomförandet av detaljplanen. Flytten genomförs av Uppsala Vatten och Avfall AB, men bekostas av byggherren. Den befintliga dagvattenledningen strax norr om Levertinsgatan kommer att tas bort och dagvattenbrunnen måste kopplas till dagvattenledningen på andra sidan Råbyvägen.

Det finns ett kulverterat åkerdike vid Parkens förskola. Dikets funktion bör regleras med servitut mellan markägarna.

### **Dagvatten**

En dagvattenutredning har tagits fram under arbetet med detaljplanen.

### **Ekonomiska åtgärder**

#### **Planekonomi**

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Byggherren bär det ekonomiska ansvaret för genomförande av anläggningar på kvartersmark. Mark som planläggs som allmän plats överläts till kommunen. De delar av kommunens mark som planläggs som kvartersmark förvärvas av exploatören. Kommunen tar ut en exploateringsavgift för kommunens åtaganden.

#### **Ledningar**

Byggherren bekostar erforderlig ledningsflytt.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

#### **Fastighetsbildning, gemensamhetanläggning m.m.**

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

Delar av dagens gatu- och parkmark kommer att överföras till byggherrens kvartersmark och vice versa.

## Konsekvenser för fastigheter inom planområdet



*Illustration som visar konsekvenser för fastigheterna inom planområdet.*

## PLANENS KONSEKVENSER

### Nollalternativ

Nollalternativet är att den befintliga detaljplanen fortsätter att gälla. Detta innebär att det endast blir möjligt att nyttja marken för garage och markparkering. Råbyvägen kommer även fortsättningsvis att kunna upplevas som en trafikled. Kommunens planer på att skapa ett stomlinjestråk i området genomförs inte.

### Miljöaspekter

#### Landskapsbild och stadsbild

Detaljplanen innebär att mark som utgörs av parkeringsplatser och gräsmattor exploateras med bebyggelse i fyra till sju våningar samt punkthus i sexton våningar. Detta kommer att påverka stadsbilden. Råbyvägen kommer att få mer innerstadskaraktär med tät bebyggelse och lokaler för verksamheter i bottenvåningen. De nya husen kommer att stärka stadsdelens identitet. Den befintliga bebyggelsen kommer inte att påverkas av de föreslagna byggnaderna. Genomförandet av den föreslagna detaljplanen kommer att innebära en förändring i positiv riktning för stadsbilden.

#### Park och naturmiljö

Mindre delar av Gränbyparken och länken mellan von Bahrskas häcken tas i anspråk av utbyggnaden av Parkens förskola samt ny bostadsbebyggelse och förskola. En koppling mellan von Bahrskas häcken och Gränbyparken kommer dock att finnas kvar, detta för att det ska finnas en spridningsväg mellan parken och von Bahrskas häcken samt att gång- och cykelstråket ska ligga i en grön omgivning.

Allén utmed Råbyvägen kan bevaras inom utrymmet för gatan. Detta innebär dock att p-platser samt gång- och cykelbanor behöver anpassas efter träden.

#### Rekreation och friluftsliv

Tillgången till fritidsanläggningar och rekreationsområden är god. Det är nära till anläggningarna i Gränby. Tillgången till närströvområden är mindre i stadens östra delar än i de västra men närheten till kollektivtrafik och goda gång- och cykelstråk är positivt för de boende. Målen i Uppsala kommuns parkprogram som anger att en stadsdelspark eller kvarterspark ska nås inom 300 meter från bostaden uppnås.

#### Resurshushållning

Kollektivtrafiken är mycket god. Planområdet ligger intill ett stomlinjestråk där bussarna går med täta turer. Befintliga system för vatten och avfall, el, värme, tele och bredband kan användas. Detta ger förutsättningar för god resurshushållning.

#### Hälsa och säkerhet

Den bullerutredning som gjorts visar att avsteg från riktlinjerna enligt Boverkets allmänna råd måste tillämpas inom planområdet. Med planens krav på ljuddämpad sida finns förutsättning för att uppnå god ljudmiljö. Den föreslagna bebyggelsen kommer att fungera som en bullerskärm för befintlig bebyggelse, vilket innebär en förbättrad ljudmiljö för de boende.

#### Sociala aspekter

##### Trygghet och säkerhet

En omvandling av markparkering och garageplatser till bostäder och lokaler för verksamhet innebär en ökad vitalisering av, och rörelse genom, området som ger förutsättningar för att göra att området upplevs tryggare att passera kvälls- och nattetid. Efter hand som bebyggelse uppförs utmed Råbyvägen

ges förutsättningar för ett mer blandat stadsliv, vilket ökar tryggheten för olika åldersgrupper i området.

### **Tillgänglighet**

Närheten till god kollektivtrafik och bra gång- och cykelbanor ger hög tillgänglighet till området. Samtliga nya lägenheter inom planområdet får tillgång till hiss.

### **Barnperspektiv**

I de norra delarna av planområdet finns en förskola, Parkens förskola. Detaljplanen möjliggör en utbyggnad av befintliga lokaler för att ge plats åt ytterligare avdelningar. Förskolan ligger intill Gränbyparken och Gränby sportfält, där det finns stora möjligheter för lek och rekreation. I detaljplanen möjliggörs också för en förskola i bottenvåningen på föreslagna bebyggelse. Denna förskola är också lokaliserad i de norra delarna av planområdet. Detta eftersom det är god tillgång till parken samt att det är möjligt att skapa en trevlig och luddämpad gård i detta läge.

På de tillkommande bostadsgårdarna finns det möjlighet att skapa platser för rekreation och lek i närheten av hemmet.

### **Upplåtelseformer**

Utmed Råbyvägens östra sida dominerar hyresrätter som upplåtelseform. På den västra sidan dominerar bebyggelsen av bostadsrätter. Rikshem äger fastigheten som föreslås för exploatering. Det innebär att det är troligt att den nya bebyggelsen till största delen kommer att bestå av hyresrätter. Det är dock inget som regleras i detaljplanen.

### **Mötesplatser och stadsliv**

Vid de båda hållplatslägena på Råbyvägen samt i bottenvåningarna på parkeringshusen ska det finnas lokaler för verksamhet. Detta förväntas öka förutsättningarna för stadsliv i området och bidra till att Råbyvägen blir en levande stadsgata.

## **PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN**

### **Översiktsplan**

Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner. I översiktsplanen pekas Råbyvägen ut som ett stomlinjestråk och huvudgata 1. I dessa lägen föreslås en mer intensiv markanvändning. Huvudgata 1 innebär att gatan ska ha god framkomlighet, men inte lika stora trafikmängder och höga hastigheter som trafikleder i staden. De norra delarna av planområdet pekas i översiktsplanen ut som parkmark med högt naturvärde. Grönområdet bedöms i översiktsplanen ha sociala och/eller ekologiska värden. Området bedöms ändå som lämpligt att i samband med detaljplaneläggningen utredas för bostäder och en förskola, så länge det finns en ekologisk koppling mellan von Bahrska häcken och Gränby sportfält. I förslaget finns en tillräckligt bred grön länk för att skapa en ekologisk koppling. Kontorets bedömning är att den föreslagna bebyggelsen kommer att bidra till att stadsmässigheten utmed Råbyvägen förbättras, då andelen bostäder, lokaler för verksamhet samt förskolor utökas.

## Miljöbalken

Planförslaget bedöms överensstämma med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Kontoret för samhällsutveckling

Uppsala mars 2014  
Reviderad i juni 2014

Ulla-Britt Wickström  
Planeringschef

Sofie Andersson Rosell  
Planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd
- granskning

2013-08-29

2014-03-13

Antagen av plan- och byggnadsnämnden:

2014-06-12

Laga kraft:

~~2014-07-09~~ 2015-11-03

Nytt laga kraft datum ersätter tidigare datum enligt beslut från Högsta domstolen 2015-07-08 om återställande av försutten tid.

Den del av detaljplanen som omfattas av planbestämmelsen GATA och som redovisas med röd skraffering på plankartan har utgått ur detaljplanen i enlighet med länsstyrelsens beslut 2015-10-09.