

Handläggare  
Linus Pettersson  
018-727 46 06

Diarienummer  
PBN 2015-000522

## Planbeskrivning

### Detaljplan för Brillinge 2:2 och 4:4

Standardförfarande



**LAGA KRAFT 2021-03-23**

## INLEDNING

### Sammanfattning av detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en återvinningscentral, drivmedelsförsäljning och centrumverksamhet. Motivet till planläggning är att tillgodose behovet av nya återvinningscentraler. Återvinningscentralen ska också anläggas med fokus på miljö och hållbarhet och förses därför med en del för återbruk och försäljning. Verksamhetsytan omfattar cirka 54 000 kvm. Utöver återvinningscentralen möjliggörs en drivmedelsstation längs med Österleden, på fastigheten Brillinge 4:4.

Återvinningscentralen ska innehålla olika fraktioner för avfall, en station där förpackningar sorteras och en del för kretsloppsfunktion. Dessutom behövs stödfunktioner såsom personalutrymmen, rangeringsytor samt parkering. Även café och återförsäljningsdel möjliggörs inom området.

Anläggningen kommer tidvis att generera ett stort antal besökare med bil samtidigt som avfallet ska kunna fraktas bort av 24-meters lastbilar. Infartsvägen till anläggningen ska därför klara att magasinera ett stort antal fordon så att omgivande trafik inte hindras.

### Revideringar efter granskning

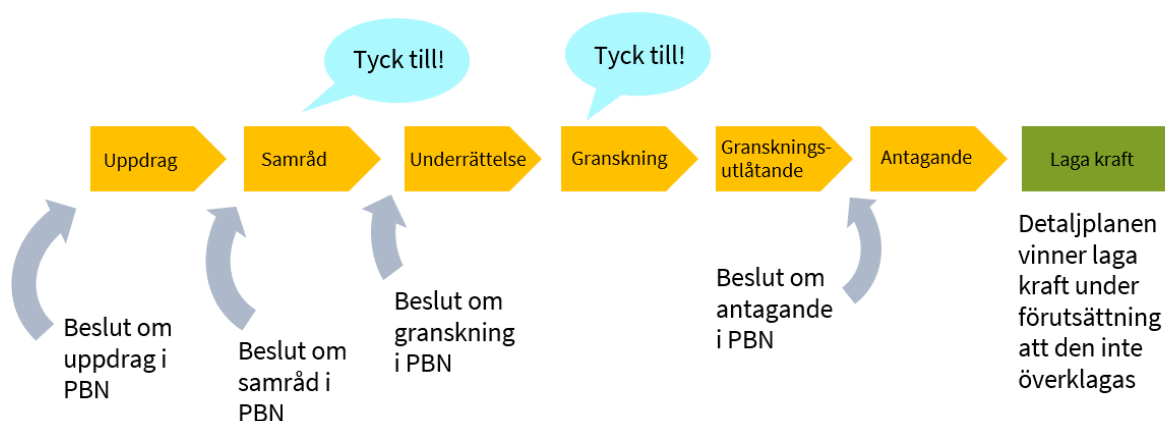
Detaljplanen har varit på granskning mellan 4 september och 25 september 2020. Under granskningstiden har 14 skriftliga synpunkter inkommit, varav 3 utan erinran. Synpunkterna behandlar i huvudsak trafikfrågor, trafikbuller, dagvatten och riskhantering av transporter med farligt gods. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse om att utrymning från samtliga byggnader ska kunna ske bort från Bärbyleden. Planbestämmelsen p<sub>1</sub> kompletteras med att även omfatta E4. Plankartan kompletterades med planbestämmelse som rör skyltning för den västra drivmedelsstationen. Planbeskrivningen har förtydligats med hanteringen av riskåtgärder med hänsyn till transporter av farligt gods. I övrigt har allmänna förtydliganden och mindre korrigeringar i planbeskrivningen gjorts.

### Läsanvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartermark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

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

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2015-06-23.



## HANDLINGAR

### Granskningshandlingar

#### Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer
- Utlåtande, webbversion
- Utlåtande, fullständig version\*

Den läser  
du nu!

#### Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

Behovsbedömning

Fastighetsförteckning\*

Bullerutredning, Tyréns, 2019-09-27

Miljöteknisk markundersökning, Tyréns, 2017-06-20

Dagvattenutredningar:

- Återvinningscentralen: Water Revival Systems (WRS AB), 2017-05-19
- Drivmedelsstation: Water Revival Systems (WRS AB), 2017-08-17, reviderad 2018-05-03
- Livsmedelsbutiken: Tyréns, 2021-01-15

Riskutredningar:

- Riskutredning transport av farligt gods på E4 och Bärbyleden, Tyréns, 2019-06-28
- Översiktlig bedömning av risker på bensinstation enligt 7§, Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE), Brillinge 4:4, Orbicon, 2017-10-20

Trafikutredning Brillinge, Tyréns, 2019-09-17

Trafikalstring Brillinge ÅVC, Tyréns, 2016-12-16

PM Geoteknik, Tyréns, 2017-06-08

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INLEDNING .....</b>	<b>2</b>
Sammanfattning av detaljplanen .....	2
Revideringar efter granskning .....	2
Läsanvisningar .....	2
<b>HANDLINGAR .....</b>	<b>3</b>
Granskningshandlingar.....	3
Övriga handlingar .....	3
<b>TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN .....</b>	<b>5</b>
Översiktsplan .....	5
Detaljplaner .....	5
<b>PLANENS INNEHÅLL .....</b>	<b>6</b>
Planens syfte .....	6
Planens huvuddrag.....	6
Planområdet .....	6
Stads- och landskapsbild.....	8
Kulturmiljö .....	11
Naturmiljö.....	12
Offentlig och kommersiell service.....	13
Trafik och tillgänglighet.....	15
Hälsa och säkerhet.....	17
Mark, vatten och geoteknik.....	21
Teknisk försörjning .....	25
Planbestämmelser.....	26
<b>PLANENS GENOMFÖRANDE .....</b>	<b>29</b>
Organisatoriska åtgärder .....	29
Fastighetsrättsliga åtgärder .....	29
Ekonomiska åtgärder.....	30
Tekniska åtgärder .....	30
<b>PLANENS KONSEKVENSER .....</b>	<b>32</b>
Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel .....	32
Nollalternativ .....	32
Andra alternativ .....	33
Miljöaspekter .....	33
<b>PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLANEN OCH MILJÖBALKEN .....</b>	<b>35</b>
Översiktsplanen.....	35
Miljöbalken.....	35
Medverkande.....	36

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

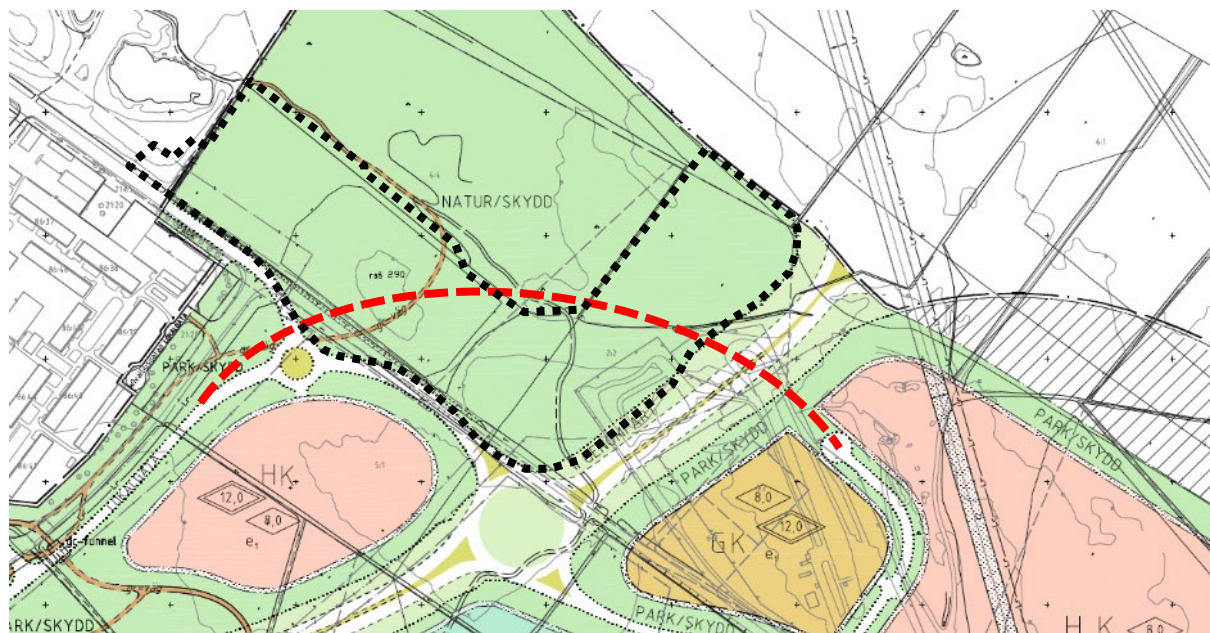
### Översiktsplan

I översiktsplanen från 2016 anges att det krävs fler återvinningscentraler för att möta de behov som en växande befolkning innebär. Tre nya återvinningscentraler ska säkras i staden. Dessa tre föreslås bli placerade i Gränby, Fyrislund och Gottsunda, utöver den befintliga i Boländerna. Redan i den föregående översiktsplanen från 2010 konstaterades att det behövs sammanlagt fyra stora återvinningscentraler inom Uppsala tätort för att upprätthålla en väl fungerande hantering av hushållens grovavfall. Med dessa fyra lokaliseringar skulle en bra spridning över kommunen uppnås även med beaktande av kommande utvecklingsområden. Den återvinningscentral som ingår i denna detaljplan, återvinningscentralen i Gränby, pekas ut som en återvinningscentral som på sikt även ska utvecklas till en anläggning med så kallad kretsloppsfunktion.

Planområdet ligger inom östra stadsrandstråket som är ett sammanlänkande rörelsestråk med ekologiska spridningssamband samt dagvattenstråk. Planområdet ligger också delvis inom det som kallas Gränbystråket samt Gränby-Österleden som är större utvecklingsområde respektive större verksamhetsområde med bland annat tekniska anläggningar.

### Detaljplaner

För fastigheterna Brillinge 2:2 och 4:4 gäller detaljplan för Bärbyleden etapp 3, delen Röbo till Brillinge/E4, som vann laga kraft 2004. Denna plan anger att aktuellt området ska användas som naturområde och som område som skyddar mot störning. Genom området finns en illustrerad gång- och cykelväg.



*Karta som visar gällande detaljplan för området. Planområdet är markerat med svart streckad linje. Röd streckad markering illustrerar hur gällande detaljplan hanterar tankarna kring en framtida planskild sammankoppling av Österleden och Råbyvägen.*

Den gällande detaljplanen anger också att en framtida planskild sammankoppling av Österleden och Råbyvägen kan anläggas i området. Kopplingen är tänkt att gå på en bro över Bärbyleden sedan den gällande detaljplanen för Bärbyleden vann laga kraft har dock försvårat för den lösning som illustreras ovan. Detaljplanen för återvinningscentralen lämnar en yta närmast Bärbyleden för att möjliggöra en framtida planskild cykelkorsning över Bärbyleden.



## PLANENS INNEHÅLL

### Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en återvinningscentral, drivmedelsförsäljning och centrumverksamhet. Motivet till planläggning är att tillgodose behovet av nya återvinningscentraler. Återvinningscentralen ska också anläggas med fokus på miljö och hållbarhet och förses därför med en del för återbruk och försäljning. Verksamhetsytan omfattar cirka 54 000 kvm. Utöver återvinningscentralen möjliggörs en drivmedelsstation längs med Österleden, på fastigheten Brillinge 4:4.

Planen möjliggör även centrumverksamhet. Syftet med centrumverksamheten är att möjliggöra möteslokal, försäljning av återbruksmaterial, kontor och café som tillhör återvinningscentralen. De nämnda funktionerna ska ses som ett komplement till återvinningscentralen som stärker dess möjlighet att uppfylla den tänkta kretsloppsfunktionen. I den yta som endast har markanvändningen *Centrum* är syftet att möjliggöra en livsmedelsbutik.

### Planens huvuddrag

Återvinningscentralen ska anläggas med fokus på miljö och hållbarhet och förses därför med en del för återbruk och försäljning. Verksamhetsytan omfattar cirka 54 000 kvm. Utöver återvinningscentralen möjliggörs en drivmedelsstation längs med Österleden, på fastigheten Brillinge 4:4, samt en livsmedelsbutik.

Återvinningscentralen ska innehålla olika fraktioner för avfall, en station där förpackningar sorteras och en del för kretsloppsfunktion. Dessutom behövs stödfunktioner såsom personalutrymmen, rangeringsytor samt parkering. Även café och återförsäljningsdel möjliggörs inom området.

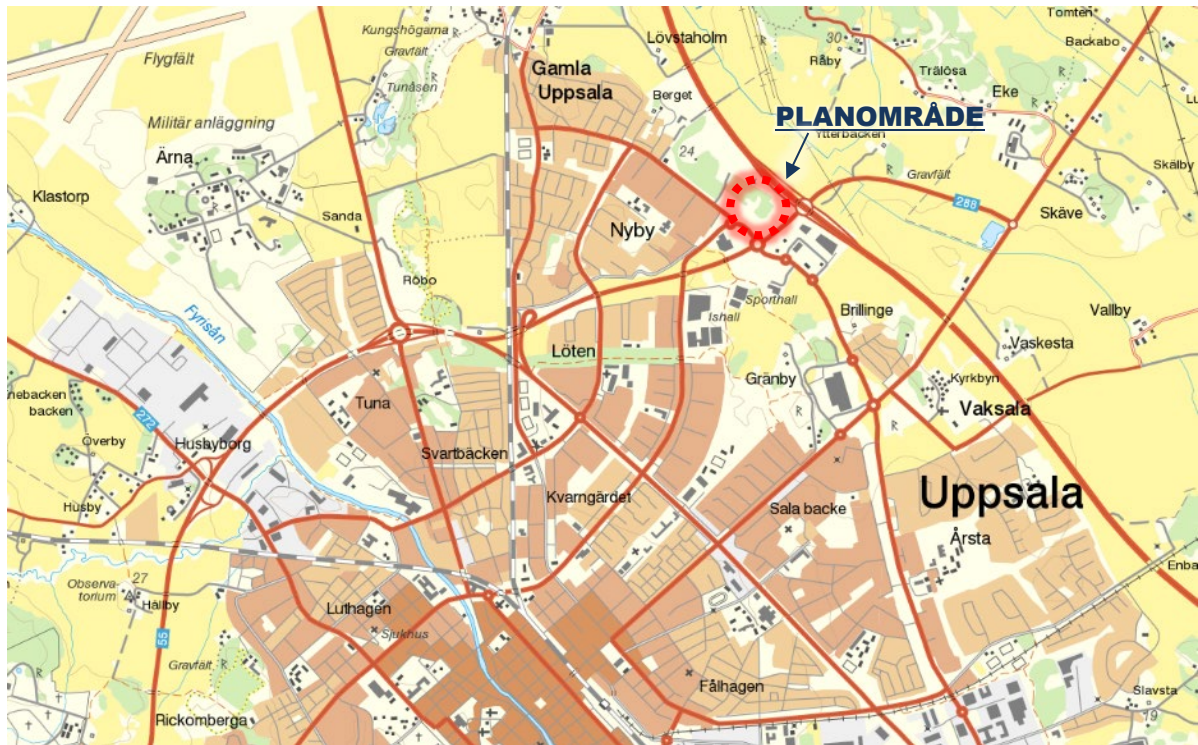
Återvinningscentralen kommer tidvis att generera ett stort antal besökare med bil samtidigt som avfallet ska kunna fraktas bort av 24-meters lastbilar. Infartsvägen till anläggningen ska därför klara att magasinera ett stort antal fordon så att omgivande trafik inte hindras.

Centrumverksamhet tillåts i två delområden i detaljplanen. I anslutning till återvinningscentralen syftar markanvändningen centrum till att stärka möjligheterna till att utveckla återvinningscentralen med återbruk och försäljning. I den andra ytan, som har enbart centrum som markanvändning, är syftet att möjliggöra en livsmedelsbutik.

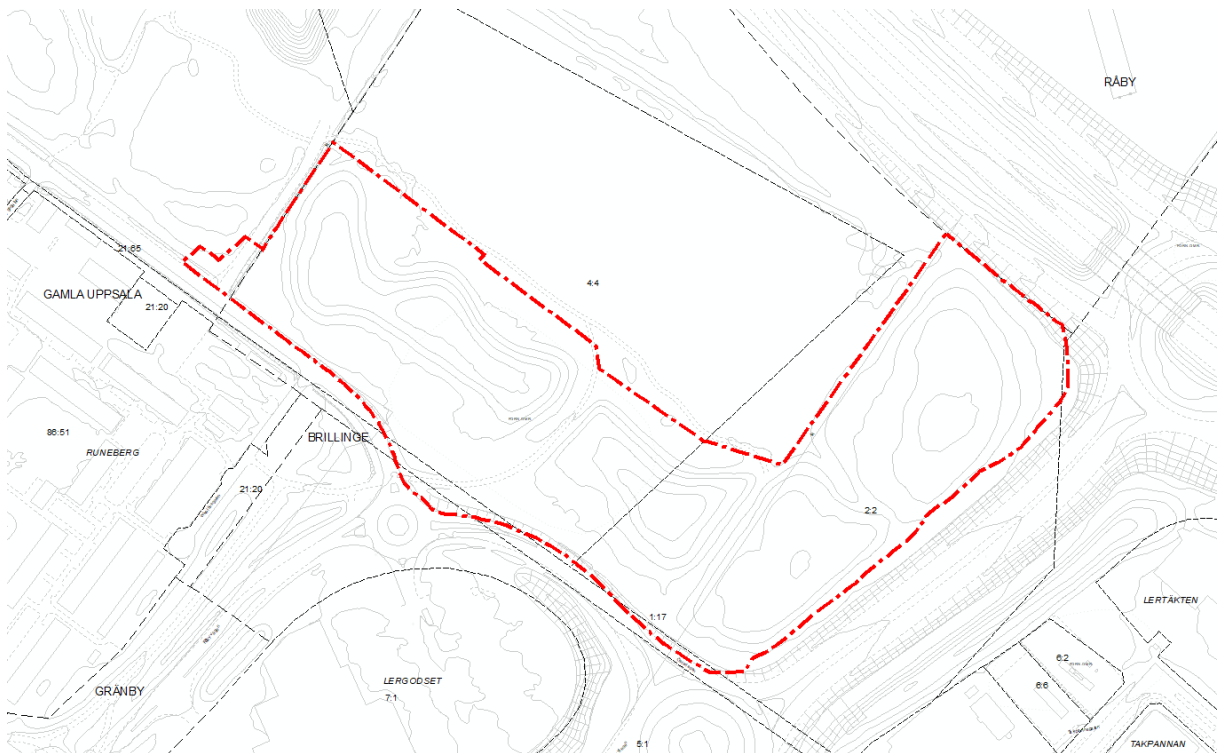
### Planområdet

#### Geografiskt läge och areal

Planområdet ligger i östra delen av Lerdammsparken. Från planområdet är det knappt fyra kilometer till Resecentrum. Området utgörs av delar av fastigheterna Brillinge 2:2 och Brillinge 4:4, och avgränsas av Bärbyleden i öster, Österleden i söder och E4:an i norr. Övriga fastigheter som berörs av planläggningen är Gamla Uppsala 21:57 samt Brillinge 1:17, 5:1 och 6:1. Planområdet omfattar cirka sex hektar.



Orienteringskarta med planområdet markerat med röd cirkel.



Översikt av planområdet och de sex fastigheter som berörs av planområdet.

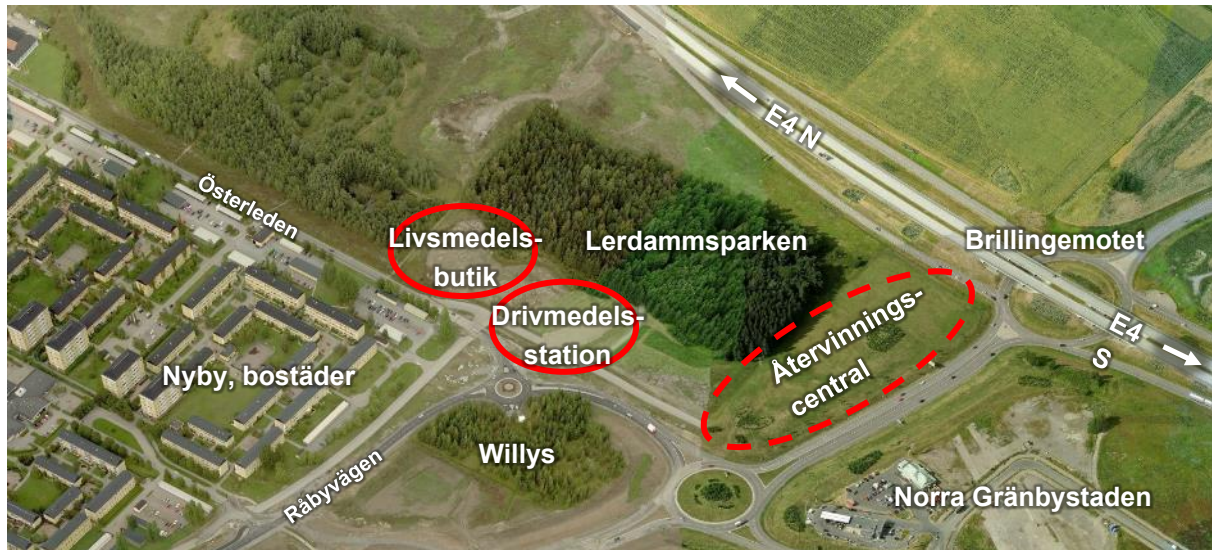


## Stads- och landskapsbild

### Förutsättningar

Planområdet är beläget vid Uppsalas norra infart och består av öppna gräsytor. Ingen bebyggelse finns inom planområdet.

Omgivande bebyggelse består av köpcentrum med tillhörande parkering. Öster om planområdet och Bärbyleden ligger det bland annat drivmedelsstationer och köpcentrum i norra Gränbystaden. Området ligger nära parkeringen till ett bostadsområde i Nyby. De närmsta bostäderna ligger i östra Nyby, cirka 100 meter väster om planområdet, och utgörs av flerfamiljshus i tre våningar.



Karta som visar återvinningscentralen med röd streckad linje i den östra delen av planområdet. Den ena drivmedelsstationen illustreras i den västra delen (markerad med röd heldragen linje).



Foto som visar planområdet sett från Österleden. Lerdammsparken syns till vänster i bild.

### Förändringar

Utformningen inom planområdet ska ske så att infarten till Uppsala blir värdig och inte störs av återvinningscentralens verksamhet. Exploateringen innebär att marknivåerna förändras och området blir mer plant för att återvinningscentralen inte ska bli för dominerande och storskalig på platsen. Stora delar av ytorna inom återvinningscentralens exploateringsområde kommer att hamna på cirka +22 meter, vilket motsvarar marknivån i området innan överskottsmassorna från vägbyggena lades på platsen.

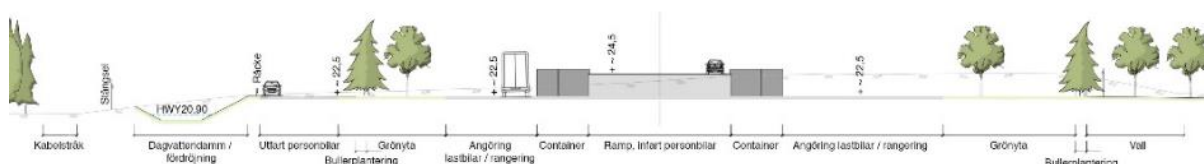


I den befintliga miljön utanför planområdet har Trafikverket planerat insynsskydd i form av bergstallar i formationer som håller på att växa till sig. En återvinningscentral är en viktig del av stadens moderna funktioner och ska därför inte gömmas helt. Däremot är inte ramp och rangerytor det som förbipasserande på E4 ska uppleva av Uppsala och därför är avsikten att skärma av mellan motorvägen och återvinningscentralen. I motorvägslandskapet rör man sig snabbt och intrycken av omgivningen är begränsade. De traditionella avgränsningarna ute i landskapet är i huvudsak terräng och vegetation i form av vallar och ridåer. Avsikten är att skapa en lugn avskärmning som inte fångar de förbipasserandes uppmärksamhet utan smälter in i det upplevda vardagslandskapet. Bedömningen är att detta kan göras med terräng och vegetation snarare än byggda strukturer.



*Planteringar i likhet med kringliggande släntplanteringar föreslås avskärma den planerade återvinningscentralen från E4.*

I den föreslagna lösningen på insynsskydd ses planområdet som en övergångsyta mellan stad och land och skapar ett tydligare gestaltat gränssnitt. Anläggningen kan då enklare tillföra ytterligare kvaliteter som till exempel tydlig vårblom eller riktad biologisk mångfald. Tanken vid utformningen av anläggningen och dess insynsskydd är att fortsätta med den typ av barrplantering som Trafikverket introducerat på övriga slänter i området.



*Sektion som visar Uppsala Vatten och Avfalls nya återvinningscentral (Lerdammsparken till vänster, Bärbyleden till höger). Anläggningen är delvis nedgrävd i kullen, på den ursprungliga marknivån innan Bärbyleden byggdes, med syfte att anläggningen inte får en alltför framträdande roll från Bärbyleden och E4:an samt med hänsyn till kulturmiljövärden i närheten.*



*Illustration som visar hur återvinningscentralen kan komma att upplevas från omgivningen. Bilden tagen längs väg 55 i riktning mot nordöst. Eftersom återvinningscentralen kommer att ligga på en marknivå som är cirka 2-3 meter lägre än före detaljplanens genomförande, är det i huvudsak våning två som syns från omgivningen och mellan planteringarna.*

Med hjälp av till exempel städsegröna växter och mindre "landskapsonduleringar" kontrolleras hur mycket av anläggningen som ska synas. En eventuell framtida cykelbro kommer också att påverka gatuummet på platsen.



*Illustration som visar hur återvinningscentralen kan komma att upplevas från bron på E4:an.*

Återvinningscentralen kräver stora ytor för att lastning och angöring ska fungera väl på platsen. För att rymmas på platsen utan att Lerdammsparken ska ianspråkats så placeras den intill Bärbyleden. Drivmedelstationen placeras intill rondellen vid Råbyvägen/Österleden för att ges skyltläge och för att begränsa dess påverkan på naturmiljön. En gemensam infart ordnas för att hålla nere antalet infarter i området.



*Situationsplan över återvinningscentralen, livsmedelsbutik och drivmedelsstationerna.*

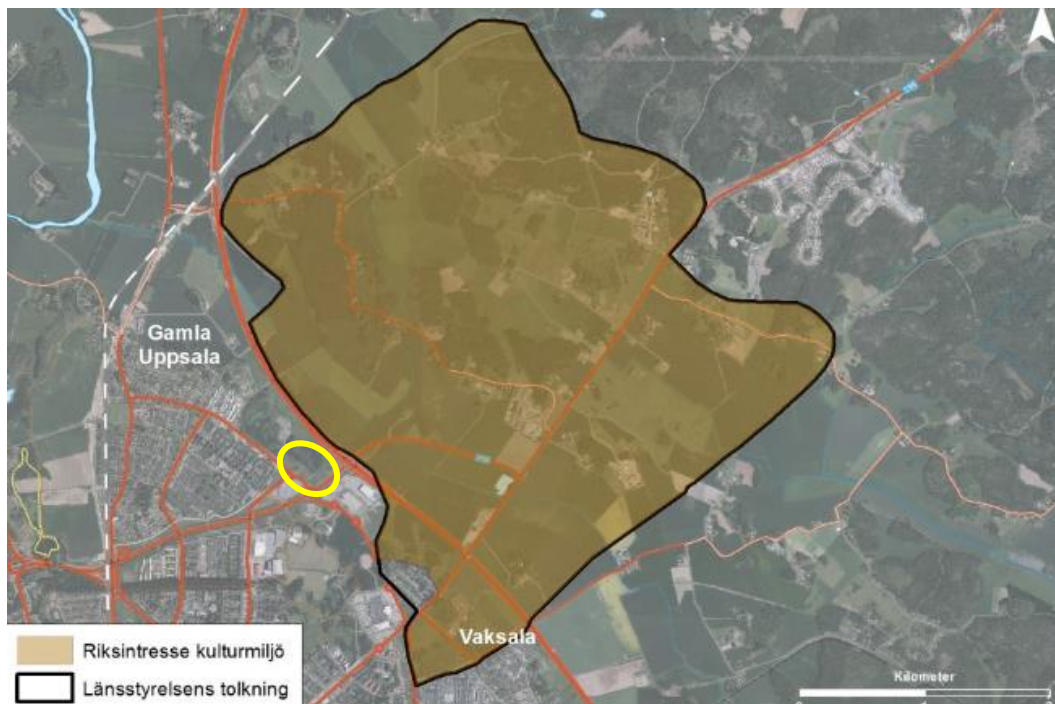
Förutom återvinningscentralen och biogastankstationen planeras ytterligare en drivmedelsstation i planområdet. Denna kommer att vara obemannad och därmed begränsad i skala.

## Kulturmiljö

Planområdet ligger i nära anslutning till riksintresset för kulturmiljövården Vaksala (C 36). Riksintresset är motiverat utifrån omfattande fornlämningsmiljöer, i huvudsak från bronsåldern men med väsentliga inslag från hela järnåldern. Riksintresseområdet utgör även sockencentrum med kyrkomiljö som speglar olika epoker och funktioner knutna till Vaksala sockencentrum. Uttryck för riksintresset är grav- och boplotsområden med stensättningar, skärvtenshögar, röjda ytor och terrasseringar från främst bronsåldern. Det finns även äldre och yngre järnåldersgravfält, de senare belägna intill nuvarande eller övergivna byar samt runstenar. Ytterligare uttryck för riksintresset är Vaksala medeltida kyrka med ursprung i 1100-talet och en tillhörande tiondebod (kyrkohärbärke) från 1400-talet, prästgårdsbyggnader, sockenmagasin och skolor av olika ålder med mera. Planområdet berörs dock inte direkt av vare sig fornlämnings- eller kyrkomiljön.

På nästa sida återfinns en karta som visar riksintresset för kulturmiljövården Vaksala (C 36).





Bilden är hämtad från Uppsala kommuns översiktsplan och visar utbredningen för riksintresse för kulturmiljövärden Vaksala (C 36). Planområdets läge är markerad med gul ellips.

#### *Fornlämningar*

Söder om skogen i västra delen av planområdet fanns tidigare fornlämningar i form av boplats med skärvsten som material. Dessa undersöktes och fraktades bort i samband med bygget av E4:an och Bärbyleden, varpå platsen fylldes ut med överskottsmassor.

## **Naturmiljö**

### **Förutsättningar**

I de norra delarna av staden är tillgången till skog begränsad. Lerdammsparken är i Uppsala kommuns parkplan utpekad som mycket viktig att bevara och utveckla för rekreation. Den östra delen har ett värde som natur och skog medan den västra delen har en mer parkliknande karaktär. Utanför planområdet går en Linnéstig genom norra delen Lerdammsparken, som utgör en viktig koppling till skogsmarkerna norr om E4:an. Från Österleden syns skogen i Lerdammsparken som ett sydvänt skogsbryn.

Uppsala kommun har planer på att utveckla Östra stadsrandsstråket längs stadens östra gräns som ett naturnära rekreationsstråk mellan Gamla Uppsala och Slavsta. Stråket är tänkt att nå Lerdammsparken från sydöst, gå genom parken och sedan löpa vidare västerut. Stråket ska ha plats för aktiviteter och upplevelser, där skogen i östra delen av Lerdammsparken är ett viktigt inslag.

### **Förändringar**

Placering och utformning av återvinningscentralen, livsmedelsbutiken och drivmedelsstationen gör det möjligt för Lerdammsparken att bevaras och utvecklas. Den visuella kopplingen till skogen från Österleden bevaras. Byggrätten för den planerade livsmedelsbutiken placeras utanför själva skogsområdet.

Gång- och cykelvägskopplingen genom planområdet mot skogen norrut ska finnas kvar. Gång- och cykelvägen får en ny dragning mellan återvinningscentralen och drivmedelsstationen samt förlängs vidare österut.



För att de rekreativa värdena i och kring Lerdammsparken ska bibehållas har det under planarbetets gång varit viktigt att bevara de grässlåtar som ligger i anslutning till planområdet. Dessa ger ett visst bullerskydd och blir en visuell avgränsning mellan skogsområdet och infartsvägen. Kullarna ger även viss variation i det för övrigt flacka landskapet.

En trädplantering planeras intill den cykelväg som passerar mellan återvinningscentralen och drivmedelsstationen med syfte att stärka de gröna kvaliteterna.

## Offentlig och kommersiell service

### Förutsättningar

På östra sidan om Bärbyleden ligger norra Gränbystaden med köpcentrum, drivmedelsstationer och snabbmatsrestauranger. Söder om Österleden ligger parkeringen till ett externt köpcentrum med bland annat en större matvarubutik. Många av besökarna till de omgivande verksamheterna kommer med bil.

### Förändringar

Detaljplanens genomförande innebär att servicefunktionerna stärks inom området. Den planerade återvinningscentralen inkluderar ytterligare verksamheter där vissa övriga servicefunktioner möjliggörs. Exempel på sådana servicefunktioner är försäljning av återanvändbara produkter, till exempel begagnade kläder, möbler och byggmaterial. Återvinningscentralen kommer även att inrymma enstaka kontor och en möteslokal. Utöver detta planeras två drivmedelsstationer.

Detaljplanen möjliggör huvudsakligen en ny återvinningscentral. Planen möjliggör även centrumverksamhet, där syftet är att möjliggöra möteslokal, försäljning av återbruksmaterial, kontor och café som tillhör återvinningscentralen. De nämnda funktionerna ska ses som ett komplement till återvinningscentralen som stärker dess möjlighet att uppfylla den tänkta kretsloppsfunktionen. Detaljplanen möjliggör även en biogastankstation i anslutning till återvinningscentralen.



Illustration av biogastankstationen som detaljplanen möjliggör i anslutning till återvinningscentralen.

Planen möjliggör en obemannad drivmedelsstation längs med Österleden, på fastigheten Brillinge 4:4. Drivmedelsstationen har en yta på cirka 1 600 kvm. Då ytan för en drivmedelsstation är begränsad är det endast aktuellt med en obemannad drivmedelsstation utan servicefunktion.



*Illustration av den obemannade drivmedelsstationen som detaljplanen möjliggör på fastigheten Brillinge 4:4.*

Detaljplanen möjliggör även centrumverksamhet i planområdets norra del. En livsmedelsbutik utgör underlag för planläggningen, men markanvändningen centrum möjliggör en flexibel markanvändning. Inom markanvändningen centrum ryms olika kombinationer av handel, service, samlingslokaler och andra verksamheter som ligger centralt eller på annat sätt ska vara lätta att nå.



*Illustration av exempel på den typ av livsmedelsbutik som detaljplanen möjliggör.*

## Trafik och tillgänglighet

### Förutsättningar och förändringar

#### *Biltrafik*

Vid rusningstrafik bildas köer till rondellen där Bärbyleden och Österleden möts. Rondellens kapacitet kommer att behöva förbättras i framtiden med hjälp av en mer effektiv trafiklösning. Uppsala kommun planerar att i framtiden anlägga en ny gång- och cykelbana i detta läge.

En trafikrapport har tagits fram för återvinningscentralen (*Trafikalstring Brillinge ÅVC*, Tyréns) och en trafikberäkning har gjorts för drivmedelsstationen. Efter samrådet har en kompletterande trafikutredning tagits fram.

Enligt en prognos som Uppsala Vatten och Avfall har gjort räknar man med maximalt 800 besökare till återvinningscentralen per dygn, det vill säga 1 600 fordonspassager eftersom varje bil åker in och sedan ut igen. Till detta kommer cirka 40 passager av tunga fordon. De tunga fordonen är lastbilar som kommer och hämtar det inlämnade avfallet. I trafikrapporten för återvinningscentralen görs bedömningen att maxtimmen till en återvinningscentral inte sammanfaller med biltrafikens maxtimme och slutsatsen blir därmed att återvinningscentralen inte bedöms få en negativ påverkan på Österleden. Dock klargörs att infartsvägen behöver få en tydlig utformning så att det är enkelt att förstå hur man ska köra så att korsningen blir trafiksäker.

För att få en fungerande trafiksituation planeras två körfält in till området. Dessa körfält kan hantera köbildning på cirka 400 meter i respektive körfält in till återvinningscentralen. Detta är en mycket längre sträcka än till exempel återvinningsstationen i Librobäck, vilket innebär att risken för kö ut på Österleden bedöms vara mycket liten. Ett körfält planeras för att hantera trafiken ut från området.

Drivmedelsstationen bedöms ha cirka 20 kunder under sin maxtimme. I genomsnitt beräknas drivmedelsstationen ha 227 kunder/dag och 70 leveranstillfällen/år. Då detta innebär förhållandevis lite trafik bedöms drivmedelsstationens trafik endast ha en marginell påverkan på trafiksituationen i området.

Livsmedelsbutiken antas ha mellan 9 000–11 000 besökare (bilar) per vecka. Jämnt fördelat över fem veckodagar ger det mellan 1 800–2 200 besökare per veckodag. För att räkna konservativt och långsiktigt användes det högre värdet i den genomförda trafikutredningen. Ytterligare anledning till att använda ett högre värde är att högtrafiken för livsmedelsbutiken bedöms sammanfalla med ÅVC:n, det vill säga under helger. Vidare ger 2 200 besökare 4 400 fordonrörelser (alstrade bilresor till och från) under ett dygn.

Den befintliga rondellen, där Råbyvägen möter Österleden, kan inte få fler tillkommande infarter. Därför placeras infarten till återvinningscentralen och drivmedelsstationen från Österleden längre västerut där det finns en befintlig infart. Denna infart är till en yta som används som bland annat snödeponi vintertid. Återvinningscentralen kommer tidvis att generera ett stort antal besökare med bil samtidigt som avfallet ska kunna fraktas bort med lastbilar upp till 24 meter långa. Infartsvägen till anläggningen bedöms som tidigare nämnt klara av att magasinera ett stort antal fordon på ett sådant sätt att omgivande trafik på Bärbyleden inte hindras.

#### *Kollektivtrafik*

Lokalbussar trafikerar och stannar i nära anslutning till planområdet. Planområdet ligger i anslutning till ett så kallat *stadsstråk* enligt översiktsplanen. Ett *stadsstråk* innebär en sammanlänkning av staden med prioritering av stomlinjer för kollektivtrafik och särskilt fokus kring hållplatser och andra strategiska platser. På östra sidan om Bärbyleden utgör norra Gränbystaden en så kallad *stadsnod* som lokalt centrum och knutpunkt för kollektivtrafik och stadsliv. Planområdet bedöms sammantaget ha goda förutsättningar till en långsiktig kollektivtrafikförsörjning.



### Gång- och cykeltrafik

Idag finns ett rekreativstråk genom Lerdammsparken och en cykelväg ansluter söderifrån.



Bilden visar cykelvägar med rosa linjer. Rekreativstråk är illustrerade med streckade linjer.

Antalet invånare som kan nå planområdet med cykel är många eftersom avståndet till centrala Uppsala endast är cirka 4 km och att planområdet ligger i nära anslutning till ett bostadsområde. Drivmedelsstationen kommer endast att ha bilburna besökare men återvinningscentralen behöver vara tillgänglig även för de som färdas till fots eller med cykel. Tillgängliga gång- och cykelvägar till återvinningscentralen är därför av stor vikt. Befintliga gång- och cykelvägar kommer att behållas, men mellan den planerade återvinningscentralen och drivmedelsstationen kommer befintlig gång- och cykelväg att justeras något.

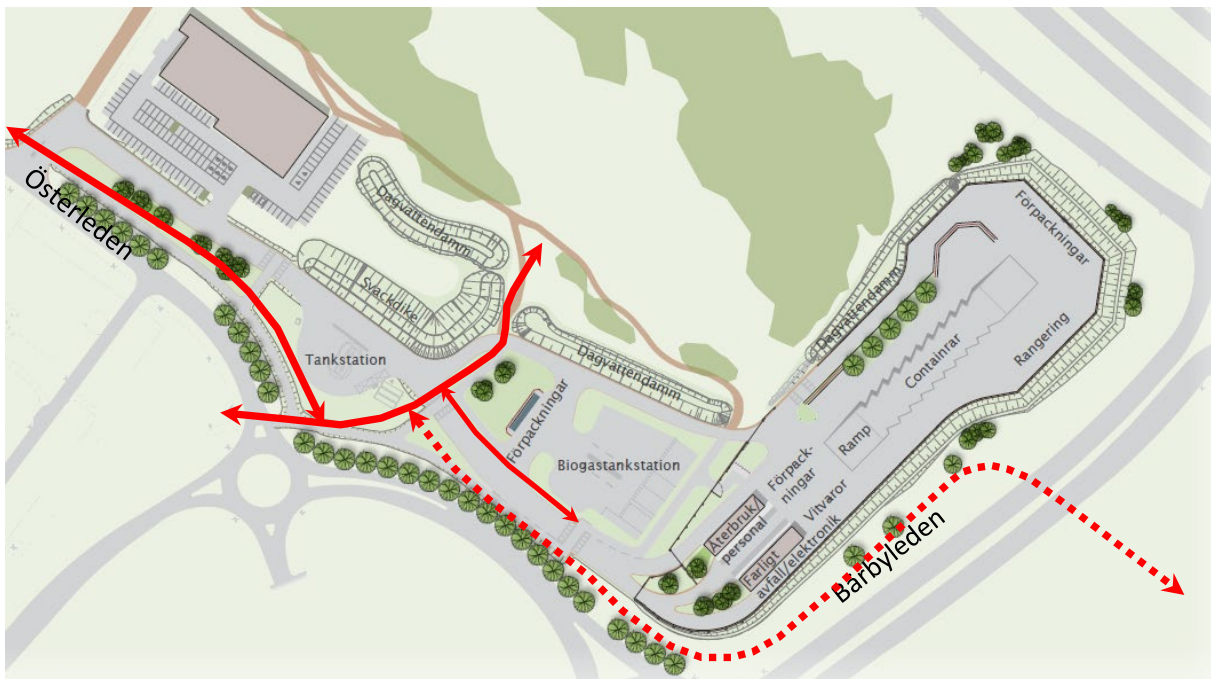


Illustration över de gång- och cykelkopplingar som möjliggörs inom planområdet. Heldragna linjer illustrerar gång- och cykelkopplingar som planeras bli genomförda i ett första skede. Streckade linjer är gång- och cykelkopplingar som möjliggörs i detaljplanen men där genomförandet ligger längre fram i tiden.



Ett genomförande av detaljplanen för återvinningscentralen och drivmedelsstationen skulle omöjliggöra den tidigare planerade planskilda sammankopplingen av Österleden och Råbyvägen för bil. En planskild korsning för biltrafiken bedöms dessutom inte vara ekonomiskt genomförbar på grund av exempelvis de geotekniska förutsättningarna på platsen. Den utveckling som skett på östra sidan om Bärbyleden, i Gränbystaden, har även försvårat för denna lösning. Därför är Uppsala kommuns inriktning att i framtiden ordna en planskild cykelkorsning över Bärbyleden/riksväg 55. Den planerade planskilda gång- och cykelkorsningen har inte projekterats eftersom anläggandet av en gång- och cykelbro ligger längre fram i tiden, men läget för en sådan bro skulle kunna bli något närmare rondellen. I detaljplanen har dock ytor reserverats för att möjliggöra en framtida gång- och cykelbro så att en god lösning ska kunna nås.

Planen möjliggör nya gång- och cykelkopplingar, vilket ökar tillgängligheten för personer som inte kommer med bil. Delar av massorna kommer att flyttas då gatorna ska uppföras med en låg lutning. Återvinningscentralen ska delvis grävas ned i terrängen, vilken gör att det finns goda förutsättningar att ordna marken på ett tillgängligt sätt.



*Massorna från omgivande vägbyggen gör att området är relativt kuperat före detaljplanens genomförande. Bild tagen i riktning mot E4/Brillingemotet.*

#### *Parkering*

Inom kvartersmarken för återvinningscentralen ska det finnas besöksparkering. Parkeringsbehovet bedöms kunna hanteras inom kvartersmarken för de olika markanvändningarna.

#### *Tillgänglighet för funktionshindrade*

Enligt lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk med mera (förordningen 1994:1215) ska nya byggnader som innehåller bostäder, arbetslokaler, eller lokaler för vilka allmänheten har tillträde, vara utformade så att de är tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Detta beaktas vid bygglovsprövningen och vid byggsamråd. Detaljplanen varken förhindrar eller försvårar en sådan utformning.

## **Hälsa och säkerhet**

### **Förutsättningar och förändringar**

#### *Farligt gods*

Planområdet ligger nära Bärbyleden och E4 som är leder för farligt gods. I närheten av trafiklederna är miljön bullerutsatt. På grund av dessa yttre störningar bedöms verksamheter vara den mest lämpliga markanvändningen för planområdet.

Tyréns har på uppdrag av Uppsala Vatten och Avfall AB studerat riskerna till följd av transporter av farligt gods på vägar i anslutning till återvinningscentralen. Utredningen bygger på beräkningar av riskmålet individuellt. En samlad bedömning utifrån individuella beräkningar och riktlinjer för riskvärdering ger att risken mellan 0–100 meter från E4 samt mellan 10–130 meter från Bärbyleden ligger inom ett intervall där rimliga åtgärder för riskreducering bör vidtas (ALARP). Den nya bebyggelsen på återvinningscentralen löper störst risk från Bärbyleden eftersom avstånd från närmsta fasad till väggkant på Bärbyleden är cirka 36 meter. Mellan E4 och närmsta bebyggelse är avståndet cirka 200 meter.

Riskutredningen föreslår reglering av ventilation för samtliga byggnader där personer kommer uppehålla sig. Ventilation ska kunna ske med friskluftsintag som är riktat bort från Bärbyleden för att minska risken för att giftig gas sugas in i ventilationen. Utrymning från samtliga byggnader ska kunna ske bort från Bärbyleden. Detta innebär att det ska finnas entréer eller andra utgångar som inte är riktade mot Bärbyleden och därför möjliggör förflyttning ut och bort från Bärbyleden. Detta innebär dock inte att dörrar inte får finnas mot Bärbyleden, utan enbart att det ska finnas andra vägar ut. Dessa åtgärder regleras på plankartan med planbestämmelser för de ytor som berörs.

Vidare nämner riskutredningen åtgärder som inte regleras i detaljplanen men bör övervägas i den fortsatta projekteringen av återvinningscentralen. Detta inkluderar att utreda om den återvinningsstation (inom återvinningscentralen) som ligger närmast E4 går att flytta inom fastigheten för att minska antalet personer som uppehåller sig nära E4. Omplacering är endast av intresse om återvinningsstationen kan placeras längre bort från både E4 samt Bärbyleden. Riskutredningen föreslår även bör det även finnas en central avstängningsbar ventilation för byggnader inom 110 meter från vägen för att minska påverkan av exempelvis ett eventuellt giftmoln från en eventuell olycka med farligt gods. Denna åtgärd är endast rekommenderad för verksamheter med högre personantal såsom handelsverksamheter, restauranger och kontor.

#### *Risker drivmedelsstation*

På grund av risk för brand samt läckage och föroreningar innebär en drivmedelsstation en risk för både människors hälsa och naturmiljön. För att minska risken att skada människor krävs vissa skyddsavstånd mellan drivmedelsstationen och platser som människor vistas på. Avståndet mellan drivmedelsstationen och bostäderna är över 100 meter. Enligt rekommendationer från myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, ska avståndet vara minst 25 meter.

I en skrift framtagen av Länsstyrelsen i Stockholms Län (*Riskhänsyn vid ny bebyggelse, 2000*) ska kontorsbebyggelse undvikas närmare än 25 meter från en drivmedelsstation. Drivmedelsstationen kommer att byggas cirka 110 meter från återvinningscentralens lokaler för kontor, butiker och konferenslokal. De rekommenderade riskavstånden klaras således både till bostäderna och återvinningscentralen.

Förutom risk för människors hälsa finns det risker som påverkar naturmiljön. Riskerna utgörs i form för läckage av oljor och dylikt. Bedömningen är att de rutiner och instruktioner som verksamheten vid drivmedelsstationen har för drift och underhåll innebär att hanteringen av brandfarlig och explosiv vara anses tillförlitlig (*Översiktlig bedömning av risker på bensinstation enligt 7 §, Lagen om brandfarliga och explosiva varor, Brillinge 4:4, Orbicon, 2017*).

#### *Trafikbuller*

Planområdet ligger intill Österleden, Bärbyleden samt E4:an. Dessa trafikleder, framförallt E4:an och Bärbyleden, är högintensiva och genererar trafikbuller till omgivningen.

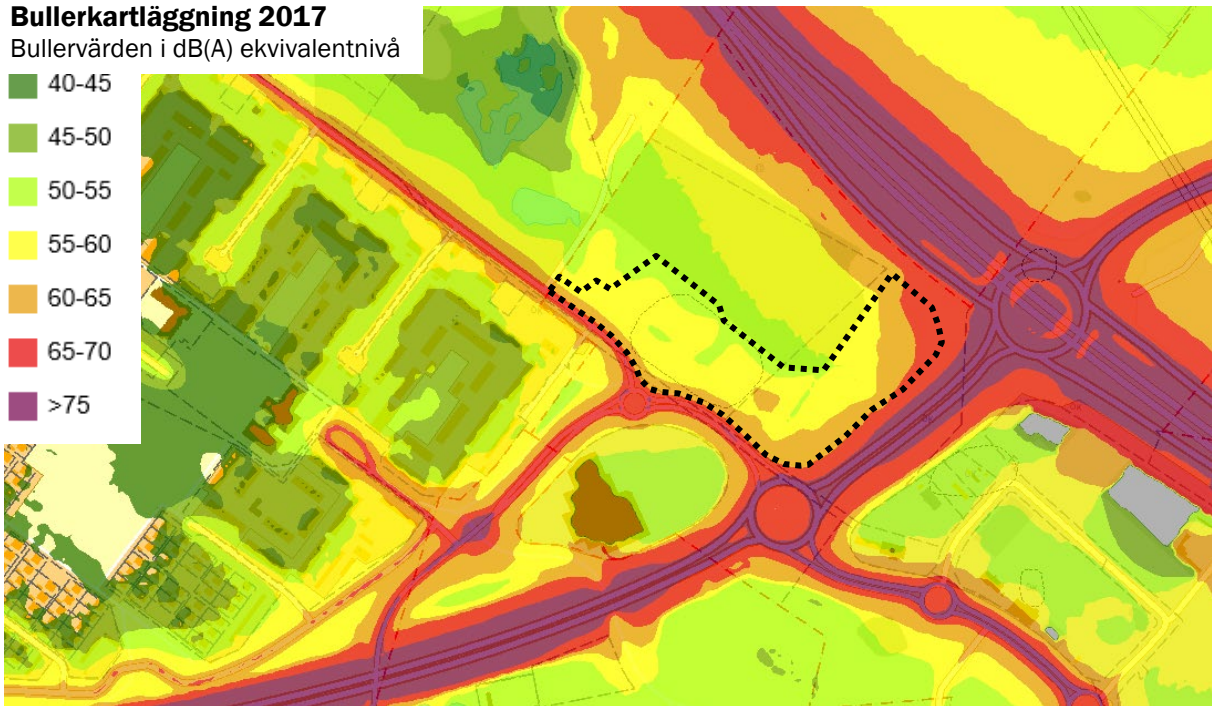
I enlighet med gällande bullerförordning ska trafikbullernivåerna för nya bostäder inte överskrida 55 dBA ekvivalent. I denna planläggning finns bostäder i närområdet, knappt 100 meter från infarten. Då dessa bostäder är befintliga så omfattas de inte av förordningen men det är ändå av stor vikt att de även efter detaljplanens genomförande får en god ljudmiljö. I Uppsala kommuns bullerkartering från

2017, som bygger på beräkningar, når de ekvivalenta bullernivåerna upp till 55–60 dBA på den bullriga sidan men samtliga bostäder har minst en fasad där de ekvivalenta nivåerna ligger under 55 dBA.

### Bullerkartläggning 2017

Bullervärden i dB(A) ekvivalentnivå

40-45
45-50
50-55
55-60
60-65
65-70
>75



Utdrag ur Uppsala kommuns bullerkartläggning 2017. Bullervärden angivna i dB(A) ekvivalentnivå. Planområdet markerat med svart streckad linje.

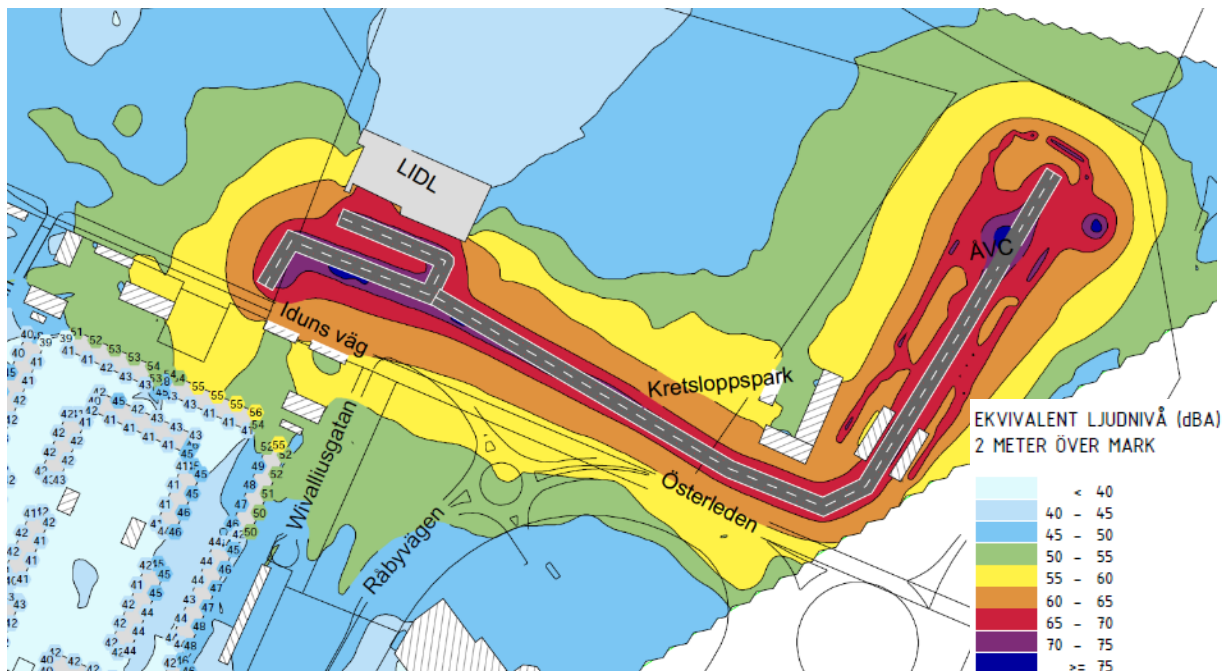
En ny återvinningscentral och drivmedelsstation på platsen kommer att innebära att trafikmängden ökar något. Den framtagna bullerutredningen, *Bullerutredning Kretsloppsparken Brillinge ÅVC, Tyréns, 2019*, visar att de ökade trafikmängderna ger en mycket begränsad påverkan på trafikbullernivåerna. Utredningen, som dock endast inkluderar trafiken som genereras av återvinningscentralen, ökar bullernivåerna med maximalt 1 dB. Bedömningen är att trafikbullernivåerna påverkas i mycket begränsad skala även när trafikmängderna som drivmedelsstationen genererar inkluderas. Således bedöms närliggande bostäder, även efter etableringen av drivmedelsstation och återvinningscentral få en god ljudmiljö.

#### Verksamhetsbuller

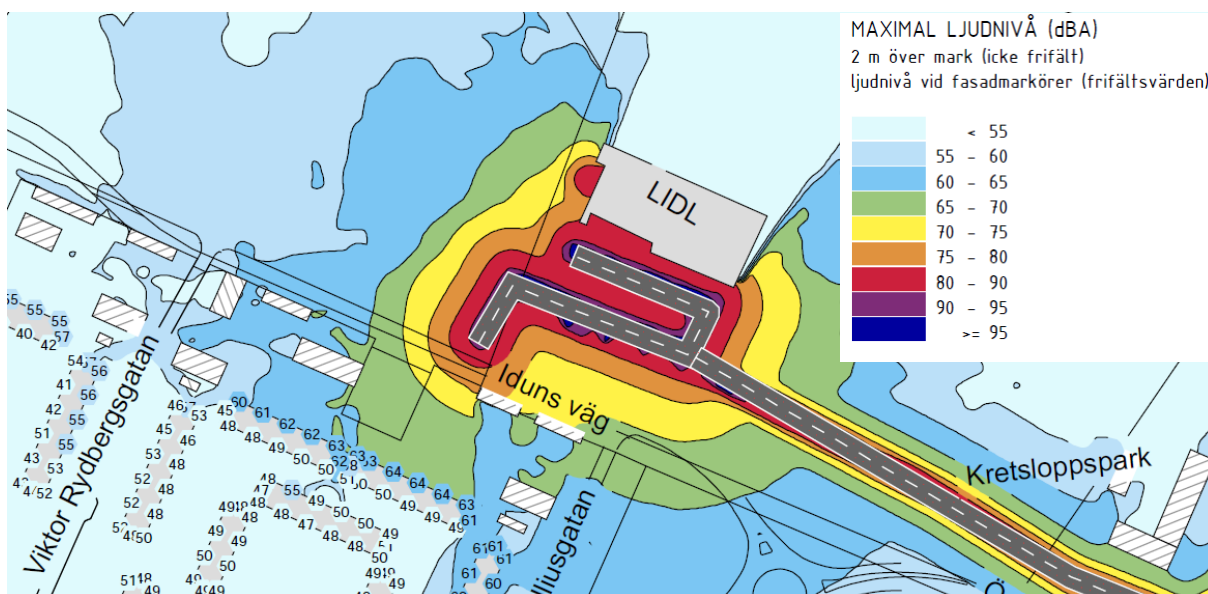
Både transporter med tunga fordon och hantering av avfall genererar buller. Riktlinjerna för verksamhetsbuller är framtagna av Naturvårdsverket (*Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller*). Högsta ekvivalent ljudnivå vid bostad dagtid (kl. 06-18) ska vara under 50 dBA ekvivalent och kvällstid (kl. 18-22) under 45 dBA. Maximal ljudnivå nattetid får inte överskrida 50 dBA.

I huvudsak är det lastning av containrar, tömning av metallskrot samt buller från vägområdet som genererar verksamhetsbuller. Den framtagna utredningen (*Bullerutredning Kretsloppsparken Brillinge ÅVC, Tyréns, 2019*) ger underlag för att göra bedömningen att riktlinjerna klaras.

Nedan finns en illustration över den beräknade bullerspridningen från återvinningscentralens verksamheter. Bilden visar att det kan bli förhållandevis höga bullernivåer inom verksamhetsområdet men att påverkan på omgivande bostäder och naturområde är begränsad. Önskvärt är dock om spridningen till naturområdet norr om planområdet kan begränsas ytterligare vid detaljplanens genomförande.



Bilden visar hur buller sprids från återvinningscentralen (utdrag ur "Bullerutredning Kretsloppsparken Brillinge ÅVC", Tyréns, 2019).



Beräknade maximala ljudnivåer nattetid från verksamhet vid Brillinge ÅVC, drivmedelsstationen samt den planerade livsmedelsbutiken.

### Luft

Enligt beräkningar från 2010 ligger partikelhalten och kvävedioxiden under riktvärdena för både miljö kvalitetsnormer och miljömål (endast uppgifter på dygnsmedelvärde finns). Enligt beräkningar kommer återvinningscentralens trafik utgöra cirka 17 % av det totala trafikflödet. Då denna trafikökning är förhållandevis liten, samt eftersom gaturummen fortsatt kommer att vara öppna, bedöms luftkvaliteten i området även fortsättningsvis vara god. Miljö kvalitetsnormer och miljömål bedöms således klaras även efter detaljplanens genomförande.



### Markföroreningar

Det finns inga uppgifter som tyder på att marken skulle vara förorenad. Dock finns en lertäkt noterad för del av planområdet. Utbredningen av den före detta lertäkten har inte kunnat fastställas exakt, men enligt genomförd miljöteknisk markundersökning förefaller det sig troligt att den sträckt sig ungefär 100 meter in på återvinningscentralens område från läget för rondellen Bärbyleden-Österleden.



Mörkgul markering anger ungefärlig utbredning av ett område som troligen utgörs av före detta lertäkt och där fyllning finns djupare än tre meter under bedömt naturlig marknivå. Ljusgul markering utgör område där fyllningsmassor eller rivningsmassor påträffats i vissa punkter i vallar och högar, men som troligen inte är en före detta lertäkt.

## Mark, vatten och geoteknik

### Förutsättningar

#### Topografi

Marken inom planområdet är kuperad och ligger på marknivåer mellan cirka +21 meter och +25 meter. Områdets varierade topografi hänger samman med bygget av Bärbyleden och nya E4:an i mitten av 2000-talet, då området fylldes upp av massor från vägbyggena.

#### Grundvatten och jordart

Planområdet ligger inte inom vattenskyddsområde. Enligt Uppsala kommuns sårbarhetskarta är grundvattnets sårbarhet för föroreningar låg. Jordarten består av glacial och postglacial lera enligt jordartskartan från Sveriges Geologiska Undersökning, SGU.

#### Dagvatten

Planområdet består uteslutande av grönytor, vilket innebär att del av dagvattnet infiltreras inom området. Eftersom marken utgörs av lera är dock inte infiltrationskapaciteten tillräcklig för att ta hand om allt vatten.

När vägarna byggdes lades överskottsmassor från vägbyggena runt Lerdammsparken och dagvattenhanteringen blev bristfällig. Den östra delen av Lerdammsparken, som ligger i en lågpunkt, är översvämningsdrabbad. Området har i efterhand försetts med diken och en regleringsdamm har anlagts för att förbättra situationen.

Dagvatten leds via brunnar, ledningar och pumpstationer till en dagvattendamm öster om E4:an som ägs och sköts av Trafikverket. Delar av vattnet fördröjs först via en dagvattendamm i Lerdammsparken. Vattnet leds sedan till ån Samnan som mynnar i Sävjaån.

Enligt uppgift från Uppsala Vatten och Avfall är Samnan hydrauliskt överbelastad och bör därför inte belastas mer, istället bör vatten ledas via befintligt dagvattennät. Sävjaån bedöms ha måttlig ekologisk status och ska enligt senaste förslag till miljö kvalitetsnorm uppnå god ekologisk status 2027. Den kemiska statusen är, med undantag av ett fåtal ämnen, god.

Fyrisån har måttlig ekologisk status och enligt senaste förslag till miljö kvalitetsnorm uppnå god ekologisk status till 2027. Den kemiska statusen, är med undantag för vissa ämnen, god.



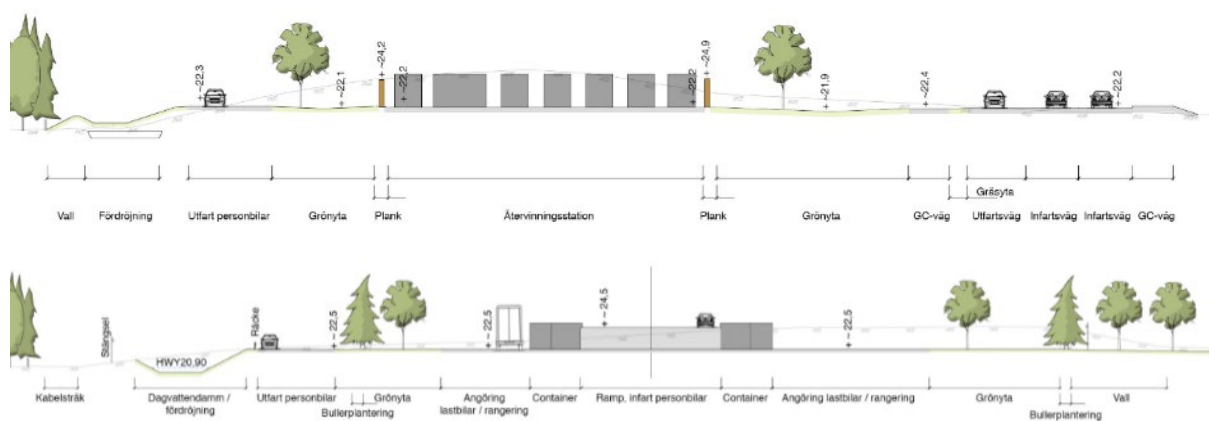
Bilden är hämtad från "Dagvattenutredning från Brillinge ÅVC" (WRS 2017). Bilden visar princip för situationen kring dagvattenhantering före detaljplanens genomförande.

Planområdet ligger i närheten av en snödeponi. Vattnet från snödeponin avleds dock till två separata dammar och bedöms inte påverka flödet i diket längs skogsdungen.

## Förändringar

### Topografi

Exploateringen innebär att marknivåerna förändras och området blir mer plant. Stora delar av markytorna inom återvinningscentralens exploateringsområde kommer att hamna på cirka +22 meter, vilket motsvarar den nivå som var i området innan överskottsmassorna från vägbyggena lades på platsen. Se sektionsillustrationer på nästa sida.



Sektioner för återvinningscentralen som illustrerar hur anläggningen placeras i terrängen i förhållande till marknivån före detaljplanens genomförande. Se även mer under kapitlet "Stads- och landskapsbild".

### Dagvatten

En utbyggnad av planområdet innebär att marken i stor grad blir hårdgjord. Tre dagvattenutredningar har tagits fram som underlag och redovisar hur vattnet inom området ska hanteras (*Dagvattenutredning för planerad ÅVC på Brillinge 2:2 och 4:4, Uppsala, WRS 2017-05-19* samt *Dagvattenutredning ST1 drivmedelsstation Brillinge, Uppsala, WRS 2017-08-17, rev. 2018-05-03*). Efter samråd gjordes den tredje dagvattenutredningen med anledning av den tillkommande livsmedelsbutiken.

Dagvattenhanteringen ska följa Uppsala kommuns dagvattenprogram. Uppsala Vatten och Avfall arbetar för att dagvatten ska fördröjas lokalt i samband med ny exploatering samt ombyggnation eller ändrad markanvändning. Dagvattenutredningens förslag på principiell dagvattenhantering för återvinningscentralen är att 20 mm nederbörd ska omhändertas, fördröjas och renas inom kvarteretsmark. Det mesta av regnvattnet som faller inom området kunna infiltrera i marken genom att man lägger genomsläpplig asfalt och bygger nedsänkta växtbäddar vid sidan av körytorna. Efter att vattnet har infiltrerat kommer det att avledas till det kommunala dagvattennätet. Målet är att återvinningscentralen ska vara en demonstrationsanläggning för grön dagvattenhantering.

Samnan, Sävjaån och Fyrisån är recipienter för dagvatten från det aktuella planområdet. Dagvatten från den planerade återvinningscentralen leds via Uppsala kommuns dagvattennät till den slutliga recipienten Fyrisån.

### Flödesberäkningar

Beräkningar av flöden och föroreningar har gjorts för att se hur dagvatten- och föroreningsituationen påverkas av exploateringen.

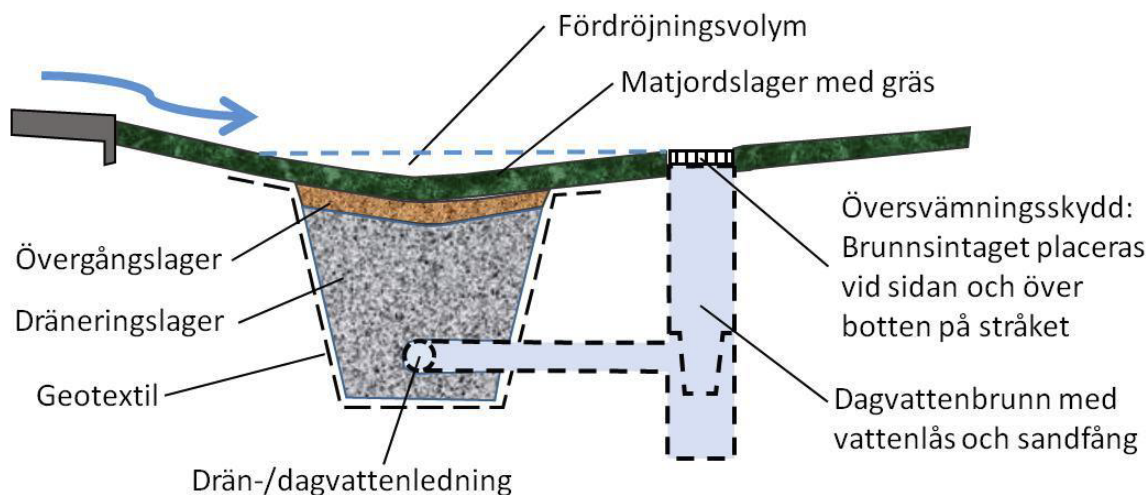
För återvinningscentralen beräknas avrinningen på följande sätt:

	Före exploatering	Efter exploatering, utan åtgärder	Efter exploatering, med fördröjningsåtgärder
Avrinning återvinningscentral	70 liter/sekund Klimatfaktor 1,25, 10-årsregn, varaktighet 10 min	460 liter/sekund Klimatfaktor 1,25, 10-årsregn, varaktighet 10 min	290 liter/sekund Klimatfaktor 1,25, 10-årsregn, 20 mm ytavrinning

Fördröjningsåtgärder som föreslås är nedsänkta växtbäddar för att möjliggöra magasinering, fördröjning och rening av vattnet. 10 % av dagvattnet förväntas rinna förbi de nedsänkta växtbäddarna utan



att passera igenom dem och rinner direkt till infiltrationsstråk eller torra dammar där det genomgår rening. Infiltrationsstråket kommer behöva passera det så kallade u-området vid en punkt. Antingen genomförs passeringen med en dykarledning eller så utformas diket med ett grundare djup över ledningen.



*Princip för infiltrationsstråk, illustration ur "Dagvattenutredning Brillinge ÅVC" samt "Dagvattenutredning ST1 drivmedelsstation Brillinge". Diket kan göras djupare för att även fungera som transportdike vid högre flöden. Vid högre flöden än det dimensionerande kan vattnet istället avledas med hjälp av kupolbrunnar i kanten av diket.*

För ytterligare fördröjning för återvinningscentralen och drivmedelsstationen kan dagvattendammar anläggas vid infarten, se illustrationsplan nedan. Damarna kan ges större dimensioner om behov av större fördröjning bedöms nödvändigt.

För att ytterligare fördröja dagvattnet möjliggörs anläggande av damm vid infartsvägen till området. Med ett vattendjup på mellan 0,5–1 meter blir den ungefärliga magasineringens volymen 430–870 m<sup>3</sup>.



*Illustrationsplan som visar den del av planområdet där en dagvattendamm möjliggörs med hjälp av planbestämelsen ovan.*

För att undvika skador på byggnader och infrastruktur är det viktigt att området höjdsätts så att dagvattnet, vid extrema nederbördsförhållanden, kan avrinna på ytan från området till dagvattendammen via ett infiltrationsstråk samt att det inte skapas instängda områden. Att jobba med fördröjning i olika

led skapar även fler reningssteg för vattnet. Enligt Uppsala Vatten och Avfall så kan avtappning sättas till 40 liter/sekund till befintligt dagvattennät.

#### *Extremregn*

Beräkningar för extremregn visar att flödet för återvinningscentralen hamnar på 500 liter/sekund vid 50-årsregn samt 620 liter/sekund vid 100-årsregn efter genomförda åtgärder och med en beräknad klimatomfaktor på 1,25.

Att fördröja extremregn i dammarna bedöms dock olämpligt på grund av de stora fördröjningsmagasin som då skulle krävas. Dagvatten från dimensionerande 50- och 100-årsregn föreslås istället ledas till skogsdungen.

#### *Föroreningar*

De totala mängderna av föroreningar kommer att öka i och med exploateringen, dock från en låg nuvarande nivå. För att föroreningarna inte ska spridas anges avskiljning av sediment och stora partiklar som en prioriterad åtgärd.

Ytorna inom återvinningscentralen har olika föroreningsgrad och hanteras därför på olika sätt. Övergripande gäller dock att hanteringen av farligt avfall ska separeras från dagvattenhanteringen så att farligt avfall inte sprids med dagvattnet. Vidare så anger miljöförvaltningen att de riktlinjer för utsläpp som tagits fram av det Regionala dagvattennätverket i Stockholms län ska följas.

Återvinningscentralen och drivmedelsstationen kommer att ha samma anslutningspunkt till det kommunala dagvattennätet. Då de båda anläggningarna ligger i nära anslutning till varandra, kommer det behövas ett samarrangemang när det gäller dagvattenhanteringen. Om det inte sker tidigare inom området, så behövs hantering av dagvatten ske åtminstone före anslutningspunkten för att inte överbelasta det kommunala dagvattennätet.

## **Teknisk försörjning**

### **Förutsättningar och förändringar**

#### *Avfall*

Det finns tre återvinningscentraler i Uppsala tätort. Dessa tre ligger i Boländerna, Librobäck och Gottsunda. Återvinningscentralerna i Boländerna och i Librobäck hanterar cirka 10 000 ton avfall per år vardera och besöks av 350 000 fordon per år. Gottsunda återvinningscentral hanterar cirka 2 400 ton avfall per år och besöks av 75 000 fordon per år. Den mottagna mängden avfall på centralerna har ökat med cirka 35 % på tio år. På senare år har tillväxttakten på återvinningscentralerna i Boländerna och Librobäck stagnerat på grund av kapacitetsbrist. Marken för återvinningscentralen i Boländerna ligger på hyrd mark och beräknas snart behöva flyttas.

Återvinningscentralen planeras att kunna ta emot cirka 30 000 ton avfall per år samt mellanlagring och hantering av farligt avfall (cirka 50 000 ton per tillfälle). Återvinningscentralen beräknas motsvara en så kallad B-anläggning, det vill säga tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet där länsstyrelsen prövar om tillstånd. Det avfall som kommer att tas emot på återvinningscentralen är hushållens sorterade avfall, såsom metall, wellpapp, matfett, brännbart grovavfall, trä, trädgårdsavfall och dyligt.

#### *Ledningar*

Planområdet ligger i en miljö med väl utbyggd infrastruktur. Inom planområdet finns VA-, fiber- och elledningar.

#### *El*

Detaljplanen möjliggör en transformatorstation längs med infartsvägen till området.

## Planbestämmelser

### Användning av mark och vatten

#### *Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap*

#### **GATA**

##### *Gata*

Med planbestämmelsen avses en allmän gata som utgör infartsväg till återvinningscentralen och drivmedelsstationen. Infartsvägen till anläggningen bedöms klara av att magasinera ett stort antal fordon på ett sådant sätt att omgivande trafik inte hindras.

#### **GÅNG, CYKEL**

##### *Gångväg, cykelväg*

Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra fler gång- och cykelvägar inom planområdet. Bestämmelsen skapar tydlighet att gång- och cykelvägar ska kunna anläggas för att knyta ihop cykelvägnätet. Längs Österleden planeras en ny gång- och cykelväg inom planområdet, som sträcker sig från infarten till snödeponin (streckade röda linjen längs Österleden i illustrationen nedan) ner till befintlig gång- och cykelväg norr om rondellen längs Bärbyleden/riksväg 55.

#### **NATUR**

##### *Naturområde*

Markanvändningen syftar till att säkerställa allmänhetens tillgång till Lerdammsparken och minska exploateringens inverkan på landskapet. Inom park- och naturmarken säkerställs möjligheten att utveckla det allmänna gång- och cykelnätet och knyta ihop Nyby med Österleden. Inom naturmark ges möjlighet att anlägga gång- och cykelvägar.

#### **ÅTERVINNING**

##### *Återvinningsstation*

**ÅTERVINNING** är en generell användningsbestämmelse för en obemannad återvinningsstation avsedd för att samla in sorterat hushållsavfall och förpackningar för lokalt behov. Denna typ av återvinningsstation som detaljplanen möjliggör är, till skillnad från återvinningscentralen med markanvändningen E1, tillgänglig dygnet runt och placerad på allmän plats.

#### *Kvartersmark*

#### **E<sub>1</sub>**

##### *Återvinning*

Detaljplanen möjliggör en ny återvinningscentral. Planen möjliggör även centrumverksamhet inom återvinningscentralen, där syftet är att möjliggöra möteslokal, försäljning av återbruksmaterial, kontor, café och liknande funktioner. De nämnda funktionerna ska ses som ett komplement till återvinningscentralen som stärker dess möjligheter att uppfylla den tänkta kretsloppsfunktionen.

#### **C**

##### *Centrum*

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en livsmedelsbutik i anslutning till stadsdelen Nyby.

#### **G**

##### *Drivmedelsförsäljning*

Planen möjliggör en drivmedelsstation längs med Österleden. Drivmedelsstationen har en yta på cirka 1 600 kvm. Markytan för drivmedelsstationen är begränsad, därför är det en obemannad drivmedelsstation utan servicefunktion som är aktuell på platsen. En drivmedelsstation möjliggörs även inom en del av återvinningscentralens ytor, där tanken är att eventuellt bedriva kommersiell försäljning av biogas.



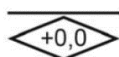
- E<sub>2</sub>** *Transformatorstation*  
Transformatorstationen syftar till att stärka upp elförsörjningen till denna del av Nyby/Gränby för att möta ett ökat behov.

### Egenskapsbestämmelser för allmän plats

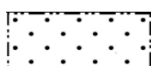
- damm** *Damm. Största djup är 1,0 meter*  
För att skapa ytterligare möjligheter att fördröja dagvatten möjliggörs anläggande av damm vid infartsvägen till området.
- plantering** *Plantering*  
Bestämmelsen syftar till att säkerställa en plantering med utgångspunkt i den gestaltningsidé för insynsskydd som beskrivs på sidorna 9–11.

### Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

- e<sub>1</sub> 0** *Största byggnadsarea är angivet värde i m<sup>2</sup>*  
Inom återvinningscentralen ges en byggrätt på 1 000 kvm per användningsområde, totalt 2 000 kvm byggnadsarea. Ytan för centrumverksamhet för den planerade livsmedelsbutiken ges en byggrätt på högst 2 500 kvm med syfte att bland annat spara tillräcklig yta för att hantera dagvatten inom kvartersmark.



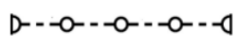
- Högsta nockhöjd över angivet nollplan är angivet värde i meter*  
Byggnadshöjden regleras till maximalt +31,5 meter över nollplanet. Markhöjden vid de planerade byggnaderna kommer efter schaktning ligga på cirka +22,5–22,8 meter över nollplanet. Det innebär att byggrätten på den tillkommande bebyggelsen för återvinningscentralen regleras till en nockhöjd på cirka 8,5 meter, vilket motsvarar en byggnad med två våningar och sadeltak. Denna bestämmelse syftar till att byggnaderna inte ska bli för dominanta på platsen och därigenom riskera att intilliggande riksintresse, inkluderat landskapsbilden, påverkas negativt. Livsmedelsbutiken ges en nockhöjd på +30 meter.



- Marken får inte förses med byggnad*

- p<sub>1</sub>** *Byggnad ska placeras minst 30 meter från Bärbyleden och E4*  
Syftet med bestämmelsen är att säkerställa att inga byggnader uppförs inom 30 meter från Bärbyleden och E4 med anledning av att vägen är en transportled för farligt gods.
- f<sub>1</sub>** *Insynsskydd mot fastighetsgräns ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet med välformade detaljer och omsorg i färg, material och gestaltning*
- f<sub>2</sub>** *Bebyggelsen ska utformas med god arkitektonisk kvalitet med omsorg i färg, material och gestaltning*  
Bestämmelserna om gestaltning syftar till att säkerställa en hög kvalitet i gestaltningen av insynsskyddet och bebyggelsen inom planområdet. Detta med anledning av läget vid infarten till staden samt med hänsyn till det intilliggande riksintresset för kulturmiljö.

- f<sub>3</sub>**      *Tekniska anordningar såsom belysningsmaster och dylikt får sticka upp över nockhöjden*  
Bestämmelsen syftar till att möjliggöra ändamålsenlig belysning med mera.
- f<sub>4</sub>**      *Skylt om högst 15 meter får uppföras*
- f<sub>5</sub>**      *Skylt om högst 7 meter får uppföras*
- b<sub>1</sub>**      *Ventilationen ska utföras med friskluftsintag som är riktat bort från Bärbyleden*  
Bestämmelsen syftar till att säkerställa åtgärder enligt den genomförda riskutredningen kring farligt gods.
- b<sub>2</sub>**      *Lägsta höjd för färdigt golv är +21,5 meter*  
Bestämmelsen syftar till att säkerställa åtgärder enligt dagvattenutredningen för livsmedelsbutiken.
- b<sub>3</sub>**      *Utrymning från byggnader ska kunna ske från fasader som ej vetter mot Bärbyleden*  
Syftet med planbestämmelsen är att säkerställa åtgärder enligt den genomförda riskutredningen kring farligt gods.
- n<sub>1</sub>**      *Marken ska vara tillgänglig för fördröjning av dagvatten*  
Bestämmelsen syftar till att säkerställa ytor för de anläggningar som behövs enligt dagvattenutredningarna för att hantera dagvatten inom kvartersmark.



*Utfartsförbud*

Syftet med bestämmelsen är att säkerställa så att inga utfarter skapas för nära korsningen med Iduns väg/Österleden. Anledningen till detta är att säkerställa så att den planerade trafiklösningen fungerar för de fordon som kommer att behöva nå återvinningscentralen.

### Administrativa bestämmelser

- u<sub>1</sub>**      *Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar*  
Detaljplanen reglerar så kallade u-områden på kvartersmark, som anger att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar. Inga byggnader får uppföras på u-områden, med syfte att hålla ledningarna tillgängliga för underhåll utan att skada bebyggelsen.

## **PLANENS GENOMFÖRANDE**

### **Organisatoriska åtgärder**

#### **Tidplan**

Tidplan för projektets genomförande är byggstart under 2021.

#### **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft. Motivet för genomförandetiden är att den planerade anläggningen är en samhällsviktig funktion i en snabbt växande stad.

#### **Ansvarsfördelning**

Framtida fastighetsägare kommer att ansvara för åtgärder inom kvartersmark. Uppsala Vatten och Avfall AB ansvarar för återvinningscentralen. St1 Sverige AB ansvarar för drivmedelsstationen. Uppsala kommun ansvarar för åtgärder inom allmän plats.

#### **Huvudmannaskap**

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

#### **Planavtal**

Kommunen och exploatörerna har tecknat ett planavtal där det framgår att exploatörerna betalar för framtagandet av detaljplanen enligt fastställd taxa.

#### **Avtal**

Kommunen ska ingå så kallade köpeavtal för exploatering med respektive exploatör (St1 Sverige AB och Uppsala Vatten och Avfall AB) för att säkerställa genomförandet av detaljplanen. Dessa avtal reglerar bland annat markköp, finansiering av anläggningar på kvarters- respektive allmän plats inom planen samt samordning av utbyggnaden. Köpeavtalen för exploatering ersätter de markanvisningsavtal som Uppsala kommun tidigare tecknat med exploatörerna.

Kommunstyrelsens exploateringsutskott beslutade år 2015 att ställa sig positiv till en framställning från Uppsala Vatten och Avfall om att få förvärva marken för återvinningscentralen. Denna markanvisning förlängdes i februari 2017. Markanvisning till St1 för drivmedelsstation beslutades av kommunstyrelsens exploateringsutskott år 2017.

### **Fastighetsrättsliga åtgärder**

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägaren. När detaljplanen vunnit laga kraft kan nödvändiga lantmäteriförrättningar genomföras, till exempel avstyckning av kommunens fastigheter och inrättandet av eventuella gemensamhetsanläggningar.

#### **Markägoförhållanden**

Marken inom planområdet ägs av Uppsala kommun. Efter planens genomförande planeras marken som planläggs som återvinningscentral förvärfvas av Uppsala Vatten och Avfall. Marken som planläggs som fristående drivmedelsstation planeras att förvärfvas av St1. Marken som planläggs för centrumverksamhet i planområdets norra del planeras att förvärfvas av Lidl.



## Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Planområdet berör 5 fastigheter. Markanvändningen före detaljplanens genomförande är allmän plats, Natur/Skydd, inom hela planområdet. Markanvändningen Natur/Skydd innebär att området skulle användas som naturområde och som skydd mot störning. Illustrationen nedan är ett underlag för kommande marköverlåtelse och ett förtydligande av konsekvenserna för de berörda fastigheterna inom planområdet vid detaljplanens genomförande.

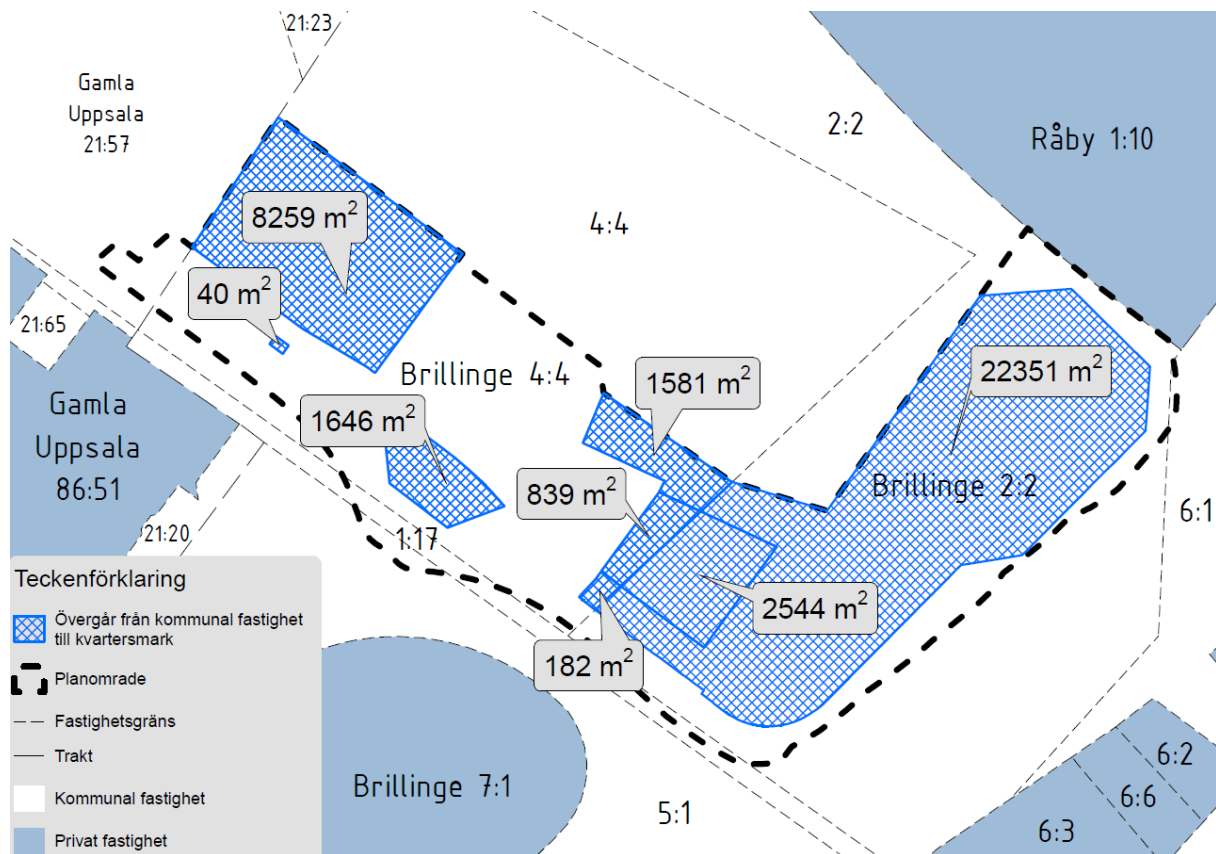


Illustration av konsekvenser av fastigheter inom planområdet vid detaljplanens genomförande.

## Ekonomiska åtgärder

### Planeekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

### Ledningar

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

## Tekniska åtgärder

### Utredningar inför bygglovsprövning

Exploatörerna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen.

### Byggskedet

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

## Arkeologi

Exploatörerna bekostar de eventuella arkeologiska utredningar som är nödvändiga.

## Ledningar

Inom planområdet finns följande ledningsägare (*Ledningskollen, januari 2016*):

- IP-Only Networks AB (fibernet)
- TeliaSkanova (fiber- och kopparnät)
- Uppsala Kommun (belysning)
- Uppsala Vatten och Avfall AB (vatten och avlopp)
- Vattenfall Eldistribution (elnät)

Där ledningarna går på kvartersmark är de planlagda som så kallade u-områden, det vill säga område för allmännyttiga ledningar. För allmännyttiga ledningar bör ledningsrätt bildas i samband med genomförandet.

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen. Det är exploatörens ansvar att undersöka om ytterligare ledningar finns.

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

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

## PLANENS KONSEKVENSER

### Miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

Bestämmelserna i miljöbalkens 6 kapitel tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra om en detaljplan medför risk för betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning. En behovsbedömning är upprättad enligt förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905), bilaga 2 och 4.

#### Behovsbedömning

En behovsbedömning, daterad 2016-01-15, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att:

- Detaljplanen medför inte betydande negativ påverkan på landskapsbilden, riksintresset för kulturmiljövärden Vaksala eller kulturmiljön i övrigt.
- Detaljplanen innebär inte betydande påverkan på naturmiljön eller friluftslivet.
- Verksamheten medför en positiv påverkan på resurshushållningen.
- Detaljplanen innebär inte betydande risk för negativ påverkan på människors hälsa och säkerhet.
- Detaljplanen motverkar inte några nationella, regionala eller lokala mål.
- Inga sekundära eller kumulativa effekter uppstår till följd av planens genomförande.

Länsstyrelsen framför i yttrande daterat 2016-05-03 att planens genomförande kan medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalken 6 kapitel 11 §. Vid dialog med Länsstyrelsen framgår att ställningstagandet huvudsakligen gjorts utifrån det riksintresse för kulturmiljövård som ligger i nära anslutning till planområdet. Vid Länsstyrelsens ställningstagande låg planområdet inom riksintresseområdet men i samband med att ny översiktsplan antogs, *Översiktsplan 2016*, så flyttades gränsen till E4:an och planområdet ingår därmed inte längre i riksintresset. Detta i kombination med en begränsning av höjdskala, där återvinningscentralen ligger något nersänkt i terrängen, gör att kommunens bedömning att detaljplanen inte innebär någon betydande miljöpåverkan kvarstår. Länsstyrelsen gör en ny bedömning, efter att förutsättningarna ändrats och skisser presenterats, i samband med samråd av detaljplanen.

Uppsala kommuns samlade bedömning är att ett genomförande av detaljplan för Brillinge 2:2 och 4:4 inte medför betydande miljöpåverkan enligt plan- och bygglagen 4 kapitel 34 § och att en miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel 12–13 § inte krävs.

#### *Samråd med länsstyrelsen*

Länsstyrelsen framför i samrådsyttrande daterat 2019-02-15 att detaljplanens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning inte kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan.

#### *Beslut om betydande miljöpåverkan*

Plan- och byggnadsnämnden tog 2018-03-22 beslut om att planen inte kan antas leda till betydande miljöpåverkan i samband med beslut om att skicka ut detaljplanen för samråd.

### Nollalternativ

I ett scenario där detaljplanen inte genomförs fortsätter området att vara obebyggt. Om planen inte genomförs kommer massorna att ligga kvar och området fortsätter användas som bullerskydd.

Konsekvenserna av att planen inte genomförs är att återvinningscentralen inte kan anläggas. Det leder till svårigheter att öka återanvändningen inom Uppsala centralort då två av de befintliga redan har nått sitt tak avseende kapacitet. För boende i den nordöstra delen av Uppsala blir det längre transporter till närmaste återvinningscentral, jämfört med om anläggningen i Brillinge skulle komma till stånd.



I nollalternativet är det rimligt att anta att platsen kommer att vara obebyggd under ett eller ett par år till. På sikt bedöms det dock som mycket troligt att ytan som omfattas av detaljplanen kommer att exploateras.

## **Andra alternativ**

Verksamheter har bedömts vara den mest lämpliga användningen för marken delvis på grund av närheten till flera bullriga trafikleder.

Andra alternativ för lokalisering av återvinningscentralen har studerats inom ramen för översiktsplanen. Denna plats bedömdes sammantaget vara ett av de bästa lägena för en framtida återvinningscentral. Läget har ett bra täckningsområde och medför begränsat med störningar på omgivningen i förhållande till de övriga studerade platserna.

Andra lokaliseringalternativ för drivmedelsstationen har studerats inför planarbetet. Detta läge bedömdes vara det bästa av de studerade alternativen eftersom det ligger strategiskt, nära flera olika trafikleder och har ett säkert avstånd till både befintliga bostäder och möjliga framtida bostäder.

## **Miljöaspekter**

### **Stads- och landskapsbild**

Planområdet ligger i en miljö som är visuellt påverkad av trafikleder och verksamheter. Återvinningscentralen ska utformas så att infarten till Uppsala från denna sida blir värdig och inte störs av återvinningscentralens verksamhet. Sammantaget bedöms genomförandet av detaljplanen inte medföra någon negativ påverkan på landskapsbilden.

### **Naturmiljö, rekreation och friluftsliv**

Planen innebär att delar av gräskullarna tas i anspråk för exploatering. Marknivån för återvinningscentralen sänks ned, vilket tillsammans med planteringar gör att det gröna intrycket bevaras från infarten till Uppsala. Gräskullarnas rekreativvärden bedöms vara begränsade då de ligger nära flera bullerkällor.

Detaljplanen medför en bättre dagvattenhantering vilket bedöms få positiva effekter på den översvämningsdrabbade skogen norr om planområdet.

Planen möjliggör även förbättrade gång- och cykelkopplingar till omgivningen. De ökade transporterna till just denna plats kan dock ge viss negativ påverkan på Lerdammsparken, som är ett av få rekreativområden i närområdet. Hänsyn har tagits till rekreativområdet genom att förlägga exploateringen utanför parkområdet samt förbättra tillgängligheten.

### **Mark och vatten**

Detaljplanen medför fler hårdgjorda ytor, vilket innebär att dagvattnet inte infiltreras utan behöver hanteras genom anläggning av dammar och dylikt. En ansvarsfull och välfungerande dagvattenhantering bedöms kunna ordnas i anslutning till anläggningen. I förlängningen innebär ökningen av hårdgjorda ytor att alltmer dagvatten behöver hanteras vilket kan öka risken för översvämningar.

### **Resurshushållning**

Detaljplanen möjliggör huvudsakligen en återvinningscentral, vilket möjliggör en satsning på ökad återvinning. Den nya återvinningscentralen planeras få en så kallad kretsloppsfunktion, vilken bedöms få en positiv påverkan på resurshushållningen. Det är positivt att återvinningscentralerna sprids på olika platser i staden eftersom det innebär att transporterna på så sätt kan minskas.

## **Hälsa och säkerhet**

Avståndet mellan drivmedelsstationen och befintliga bostäder bedöms hålla ett tillräckligt avstånd ur risksynpunkt.

Det finns inga bostäder i direkt anslutning till återvinningscentralen som riskerar att bli drabbade av buller från verksamheten eller på grund av att bullervallen minskar.

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte orsaka försämrad framkomlighet på Österleden. Infartsvägen till verksamheterna ska klara att magasinera ett stort antal fordon så att omgivande trafik inte hindras. Den negativa påverkan som ökad trafik medför på grund av etablering av en ny återvinningscentral i området bedöms som liten. Uppförandet av en återvinningscentral i Brillinge bedöms kunna delvis avlasta tillfartsvägarna till den befintliga återvinningscentralen i Librobäck. Verksamheten på återvinningscentralen bedöms inte överskrida riktvärden för verksamhetsbuller.

Det bedöms vara positivt för trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter om en ny koppling över Bärbyleden tillkommer österut.

De gräskullar som ligger i anslutning till Lerdammsparken ska så långt som möjligt sparas för att parken ska få en fortsatt god ljudmiljö. Gräskullarna i den nordvästra delen av planområdet innebär också att vägområdena och trafiken blir mindre synliga från parkområdet. Trots detta bedöms exploateringen kunna innebära viss ökning av bullerstörningar vid rekreativområdet, vilket redovisas på sidorna 18–19 i planbeskrivningen.

## **Trygghet, mötesplatser**

Återvinningscentralen och drivmedelsstationen medför att nya mötesplatser skapas. Fler människor som rör sig i området och en utbyggnad av en ny belyst gång- och cykelväg bedöms kunna få positiva effekter på upplevelsen av trygghet.

## **Tillgänglighet**

Detaljplanen bedöms förbättra tillgängligheten eftersom planområdet, före detaljplanens genomförande, är mycket kuperat.

## **Barnperspektiv**

Ett genomförande av detaljplanen medför att kullarna i östra delen av Lerdammsparken tas i anspråk för verksamheter och delvis stänglas in. Den delen av parken är särskilt bullerstörd. Den västra delen av Lerdammsparken och skogen tas inte i anspråk. Verksamheterna skulle även kunna tillföra något för barn, till exempel finns planer på att inrymma en undervisningssal inom ramen för markanvändningen **C**, vilken kan användas för skolors undervisning. En genomförande av detaljplanen möjliggör bättre och tryggare gång- och cykelvägar österut.

## **PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLANEN OCH MILJÖBALKEN**

### **Översiktsplanen**

Detaljplanen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

### **Miljöbalken**

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalkens 3 kapitel 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Detaljplanens genomförande bedöms inte innebära betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljövärden Vaksala, C 36. Planområdet berörs inte direkt av fornlämnings- eller kyrkomiljön. Detaljplanen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens 4 kapitel.

Detaljplanen bedöms inte innebära en försämring av miljökvalitetsnormer för ytvatten enligt miljöbalkens 5 kapitel. Den planerade verksamheten kommer att etableras på ett mäktigt lerlager vilket innebär att transporten av dagvatten ned till grundvattnet är i princip obefintlig. Risken för negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för grundvattenförekomsten bedöms därför som obefintlig. Detaljplanen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens 5 kapitel.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 7 och 8.

## Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar och exploatörerna Uppsala Vatten och Avfall AB. Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av Tyréns AB, Water Revival Systems (WRS AB) samt Orbicon.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Linus Pettersson. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Veronica Sjögren, plantekniker  
Margareta Bergmark, projektledare, exploatering  
Göran Jagelius, konsult, projektledare, anläggning  
Julia Stålnacke, konsult, mark- och exploateringsingenjör  
Anders Håkman, trafikplanerare

Stadsbyggnadsförvaltningen

Uppsala i 2021-02-01

Pernilla Hessling  
enhetschef, planenhet öst

Linus Pettersson  
planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- samråd 2018-03-22
- granskning 2019-08-22

Antagen av plan- och byggnadsnämnden: 2021-02-18  
Laga kraft 2021-03-23