

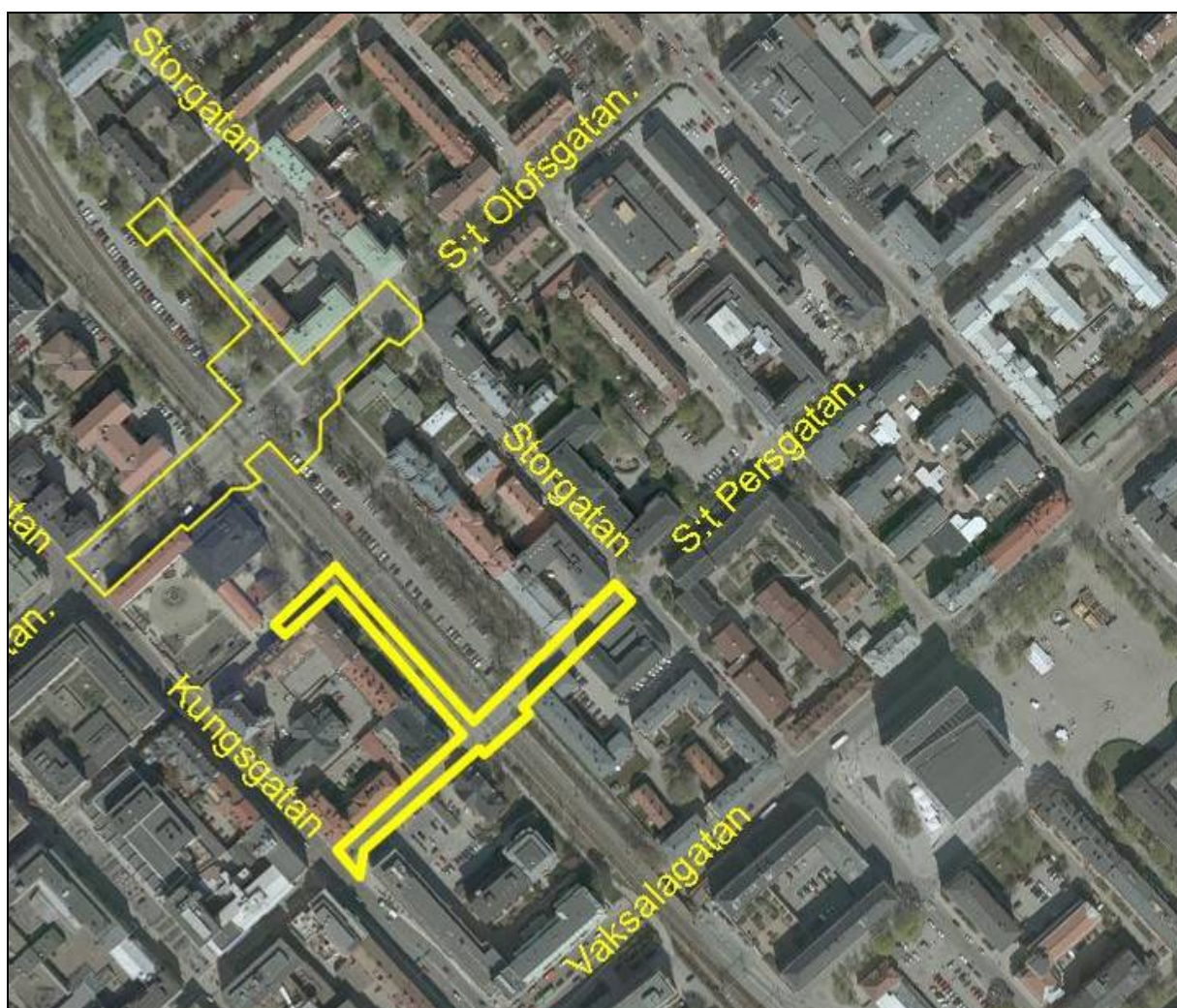
Handläggare
Anneli Sundin

Datum
2013-09-02

Diarienummer
PBN 2013-1156
F.d. 2012/20105
F.d 2010/20017

**Detaljplan för S:t Persgätans planskilda järnvägs korsning,
Normalt planförfarande**

LAGA KRAFT 2016-04-14



INNEHÅLL

HANDLINGAR	3
Antagandehandlingar	3
Övriga handlingar	3
Läshänvisningar	3
Medverkande.....	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG.....	4
MILJÖBALKEN	5
Miljöbalkens 3, 4 och 5 kap.....	5
Miljöbedömning enligt miljöbalkens 6 kap	5
Miljöbalken 7 kap	5
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN.....	6
Översiktsplanen, ÖP 2010	6
Förstudie	7
Avsiktsförklaring och genomförandeavtal.....	7
Program för detaljplan	7
Gällande detaljplaner	8
Förordnanden	8
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR.....	9
Plandata.....	9
Stadsbild och kulturmiljö.....	12
FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR	13
STADSBYGGNADSVISION.....	13
Tillgänglighet.....	16
Hälsa och säkerhet; förutsättningar och förändringar.....	22
Teknisk försörjning.....	23
PLANENS KONSEKVENSER.....	25
Nollalternativ	25
Konsekvenser av nollalternativ 1 – plankorsningen behålls.....	27
Alternativ med gångbro över järnvägsspåren	28
Konsekvenser av alternativ med gångbro över järnvägsspåren	29
Konsekvenser av detaljplaneförslaget med planskilda korsningar	30
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB	32
Översiktsplan	32
Miljöbalken	32
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	1
ORGANISATORISKA FRÅGOR	1
Tidplan	1
Genomförandetid	1
Genomförandeavtal.....	1
Ansvarsfördelning.....	1
Huvudmannaskap.....	1
Ägande, enligt genomförandeavtalet	2
FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR	2
Fastighetsbildning	2
UTREDNINGAR	3
EKONOMISKA FRÅGOR	4

PLANBESKRIVNING

Detaljplanen ingick tidigare i detaljplanen för S:t Olofsgatans och S:t Persgatan planskilda korsningar, dnr 2012/20105 (före år 2012 med dnr 2010/20017). Samråd genomfördes 2011 och efter samrådet delades planen i två.

HANDLINGAR

Antagandehandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning med illustrationer
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utlåtande

Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

- Miljöbedömning steg 1 – behovsbedömning
- Fastighetsförteckning
- Konsekvensbeskrivning: Kulturmiljövärden i detaljplan för planskilda järnvägs korsningar vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, Uppsala stad

Läshänvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som 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.

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

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av kontoret för samhällsutveckling i samarbete med Trafikverket andra kommunala förvaltningar.

Inför samrådet anlätade Trafikverket och Uppsala kommun gemensamt WSP i Gävle för projektering, tekniska utredningar och illustrationer. WSP har även gjort kulturmiljöanalysen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG



Planförslaget syftar till att möjliggöra en planskild korsning mellan järnvägen och S:t Persgatan. Planskildheten ökar trafiksäkerheten och förbättrar framkomligheten.

Järnvägspromenaden behålls och kompletteras med en bro över S:t Persgatan.

I samband med att planskildheten byggs kommer järnvägsspåren att flyttas i sidled inom järnvägsområdet samt höjas för att rätta ut banan mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Vid S:t Persgatan kommer spåren att höjas cirka 80 cm.

Planskildheten kommer att påverka angöringen till flera fastigheter eftersom nuvarande infarter skärs av.

Kulturhistoriskt värdefulla byggnader liksom gatornas sträckningar kommer inte att förändras. Däremot kommer siktlinjer att skäras av eller ändras så att upplevelsen av värdebärande byggnader förändras.

Österplan kan antingen behålla sina nuvarande parkeringar eller återskapas som park. Mötet mellan Österplan och S:t Persgatan ska utformas med omsorg.

Den planskilda korsningen för S:t Persgatan utformas så att den rymmer så stora mängder gående och cyklister som är möjligt med hänsyn till kulturmiljön. Tunneln ska ha en så ljus och tilltalande utformning som möjligt, trots att S:t Persgatan med sina utfarter och äldre byggnader begränsar möjligheten till en bred tunnel.

MILJÖBALKEN

Miljöbalkens 3, 4 och 5 kap

Hela planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården (MB 3:6)

Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer (MB 3:8).

Planområdet berörs inte av miljöbalkens kapitel 4 och 5.

Miljöbedömning enligt miljöbalkens 6 kap

Lagkrav

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 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 för båda detaljplanerna

En behovsbedömning, daterad 2010-06-15 har upprättats. Den samlade bedömningen är att ett genomförande av detaljplaner för S:t Olofsgatans och S:t Persgatans planskilda korsningar inte medför betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11 och att en miljöbedömning enligt MB 6:11–6:18 inte krävs.

Byggnadsnämnden beslutade 2011-01-24, i samband med beslut om samråd, att planen inte kan väntas leda till betydande miljöpåverkan.

Motiverat ställningstagande

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning och framför i samrådsyttrande daterat 2010-08-20 att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Kommunen och länsstyrelsen genomförde 2010-11-12 ett möte där den eventuella miljökonsekvensbeskrivningen avgränsades till att behandla kulturmiljöfrågor.

En konsekvensbeskrivning har tagits fram av WSP. Dåvarande stadsbyggnadskontoret och byggnadsnämnden ansåg att den visar att planskildheterna inte kan väntas medföra betydande miljöpåverkan men att den är ett värdefullt planerings- och beslutsunderlag. Konsekvensbeskrivningen för kulturmiljövårderna ska därför åtfölja planen som ett underlag under planprocessen, men det görs ingen särskild samrådsprocess kring den.

Miljöbalken 7 kap

Hela planområdet ligger inom yttre grundvattenskyddsområde. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna krävs när markarbeten sker under grundvattennivån.

.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplanen, ÖP 2010

Kapitel 3:4

Området ligger inom "Stadskärnan". Där gäller bland annat följande: Kommunen ska aktivt arbeta med en utveckling av de offentliga rummen som mötesplatser med riktning mot hög standard vad gäller arkitektonisk kvalitet, konstnärlig utsmyckning och grönska i stadskärnan och de utpekade stråken i innerstaden.

Riktlinjer:

- "I samband med omvandlingar och förändringar ska kulturhistoriska värden alltid beaktas och lyftas fram så att stadens identitet förstärks och utvecklas. Att bygga nytt i befintlig miljö, särskilt kulturhistorisk eller arkitektoniskt värdefull miljö, ställer höga krav på ett kvalitativt förhållnings-sätt när det gäller utformning och estetik."
- "I samband med nybyggnad eller större ombyggnationer i stadskärnan ska lokaler för verksamheter i bottenvåningar säkerställas om det inte innebär uppenbara förluster av andra viktiga kvaliteter i stadsmiljön, t ex kulturhistoriska värden."
- "De offentliga utrymmena i Uppsalas stadskärna har ofta små mått. Ett rikt pulserande stadsliv gynnas av bra lokalklimat. Ny- och tillbyggnation bör därför alltid föregås av solstudier så att gatu-, torg- och parkrum inte berövas sin attraktivitet på grund av skuggeffekter."
- "I övriga delar av stadskärnan och innerstaden ska de viktiga siktlinjerna värnas. Byggnationer över kvartersstadens höjder kan tillkomma i form av särskilda märkesbyggnader."

Kapitel 6

I förslag till genomförande för översiktsplanen anges följande: "...Kommunen ska även intensifiera ansträngningarna att åstadkomma avtal med Trafikverket om att bygga bort olika plankorsningar för ökad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt."

Markanvändningskarta 1C – 1D

Den planskilda korsningen finns markerad på markanvändningskartorna.

Förstudie

En förstudie med namnet ”Uppsala norra infarten” genomfördes av Banverket* 2007. Förstudien omfattade både S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Syftet och målsättningen med förstudien var att:

- Öka säkerheten vid plankorsningarna.
- Förbättra tillgängligheten och framkomligheten för alla trafikgrupper.
- Möjliggöra resandeutveckling i ett flexibelt och långsiktigt hållbart järnvägssystem.
- Studera vilken spårutformning som krävs i norra infarten av Uppsala för att klara den framtida kapaciteten.

Efter förstudien beslutade Banverket* att förorda att båda gatorna blir planskilda med järnvägen.

Avsiktsförklaring och genomförandeavtal

Banverket* och kommunen godkände under 2009 dels en avsiktsförklaring som innebär att S:t Olofsgatan och S:t Persgatan byggs om till planskilda korsningar och dels ett genomförandeavtal för projektet. Banverket* svarar för systemhandlingar, bygghandlingar och genomförandet av byggnationen. Kommunen svarar för detaljplaner och övriga kommunala tillstånd. Avsikten var att korsningarna ska vara färdigställda samtidigt som det nya dubbelspåret i Gamla Uppsala färdigställs 2016. Tidplanen har dock förskjutits.

Genomförandeavtalet omfattar:

- Byggande av två järnvägsbroar med brobredd för tre spår
- Erforderliga anslutningsarbeten, exempelvis ramper, stödmurar och angöringar m.m.
- Profilanpassning av befintlig bana till de nya järnvägsbroarna

Tunnlarna ska ges en ljus och öppen utformning med Strandbodgatan som referens.

Program för detaljplan

Program har inte upprättats för planläggningen. Banverket* gjorde en förstudie 2007 och den ligger till grund för planarbetet. Ett planförslag för planskildheter upprättades 1998 och ett samråd genomfördes. Planarbetet avbröts dock av ekonomiska skäl.

**Banverket ingår sedan 1 april 2010 i Trafikverket. I detta dokument skrivs ”Banverket” när det gäller händelser före 1 april 2010.*

Gällande detaljplaner

Planområdet berör ett flertal detaljplaner från olika tidsepoker:



- PI 32, Stadsplan för trakten kring Järnvägsgatan från 1935
Kv Gimle – kvartersmark,
Dragarbrunn 17:1 – samlingslokaler
S:t Persgatan – allmän plats/gata
Österplan – allmän plats/park samt allmän plats/gata närmast bebyggelsen.
- PI 32 K, Ändrad stadsplan för dels Järnbrogatans korsning med järnvägen och dels kv Nanna i Uppsala, från 1945
Del av Klostergatan – kvartersmark för allmän plats/park
- PI 42 H, Kv Tor från 1964
Kvartersmark för järnvägstrafik, korsningen med S:t Persgatan ska vara tillgänglig för allmän gatutrafik
- PI 42 S från 1983: Kv Oden/Ygg, Dragarbrunn 21:5 m.fl.
Dragarbrunn 21:5 – kvartersmark för handel samt garage och handel
- Dp 42 Z Södra Tingshuset från 1996
Dragarbrunn 21:1– Kontor, byggnaden får inte rivas

Förordnanden

Hela planområdet ligger inom yttre grundvattenskyddsområde. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna krävs när markarbeten sker under grundvattennivån.

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Inom järnvägsområdet ligger Dalabanan och Ostkustbanan som har mycket tät trafikering. Detta innebär att bommarna vid järnvägsövergångarna vid S:t Persgatan ligger nere en stor del av tiden, speciellt vid rusningstrafik. Gående och cyklister har behov av att korsa järnvägen i rusningstid och de långa väntetiderna vid järnvägen medför spring under bommarna. Genom ombyggnad av korsningarna till planskildheter elimineras den barriär som järnvägen utgör. Samtidigt förbättras både säkerheten och framkomligheten.

Plandata

Geografiskt läge

Planområdet ligger i centrala Uppsala och har avgränsats så att det bara berör de delar som behöver planläggas för att möjliggöra planskildheterna. Därför omfattar detaljplanen endast liten del av järnvägsområdet och Österplan. En del av Klostergatan behöver planläggas som gata och därför ingår även Järnvägspromenaden mellan Klostergatan och S:t Persgatan.



Markägförhållanden

- Uppsala kommun äger de berörda gatorna och parkerna.
- Uppsala kommun skolfastigheter AB äger Nannaskolan
- Trafikverket äger järnvägen, järnvägsområdet och marken som Järnvägspromenaden ligger på.
- Övriga fastigheter i planområdets närhet är i privat ägo.

Markförhållanden

Jordarten i området består av lera med upp till 10 – 20 meters djup. Ovan leran finns ett lager fyllnadsmaterial av varierande mäktighet. Leran underlagras av sand som därefter övergår i morän på berg. Markhöjden varierar mellan +6,5 och +7,7 meter över havet. Grundvatten förekommer i friktionsjordar under leran.

Grundvattenytan (trycknivån i friktionsjorden) varierar mellan +2,5 och +3,2 meter över havet. Ytligt markvatten förekommer på varierande nivåer i fyllnadsmaterialet samt i underliggande torrskorpelera. Pågående utdränering av lerjorden medför stora sättningar.

Tidplan

Medel till Trafikverkets finansiering av projektet beräknas finnas tillgängliga från 2017.

Järnvägen

Trafikverkets namn på planområdet är Uppsala Norra Infart. Området omfattar de spår som går mellan norra änden på Uppsala bangård och förgreningspunkten mellan Ostkustbanan och Dalabanan. Sträckan är knappt en kilometer lång och består av två spår.

Den högsta tillåtna hastigheten för tågen har nyligen höjts på sträckan inom planområdet i samband med ombyggnaden av Uppsala bangård och Resecentrum

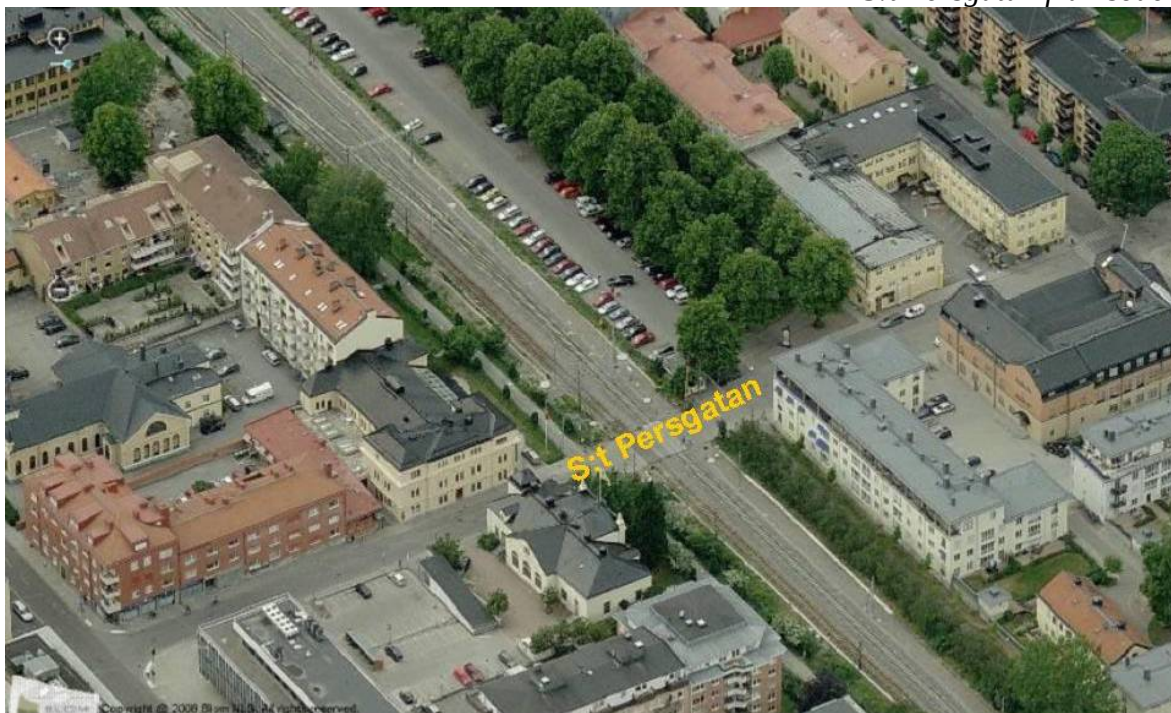
Trafik

S:t Persgatan, som är utformad för enbart gång- och cykeltrafik på sträckan mellan Storgatan och Väderkvarnsgatan, är ett av stadens stora gång- och cykelstråk. Det förbinder de nordöstra stadsdelarna med stadskärnan och avlastar bl.a. Vaksalagatan från cykeltrafik.

S:t Persgatan sedd från Storgatan mot Salagatan



S:t Persgatan från söder



S:t Persgatan från norr



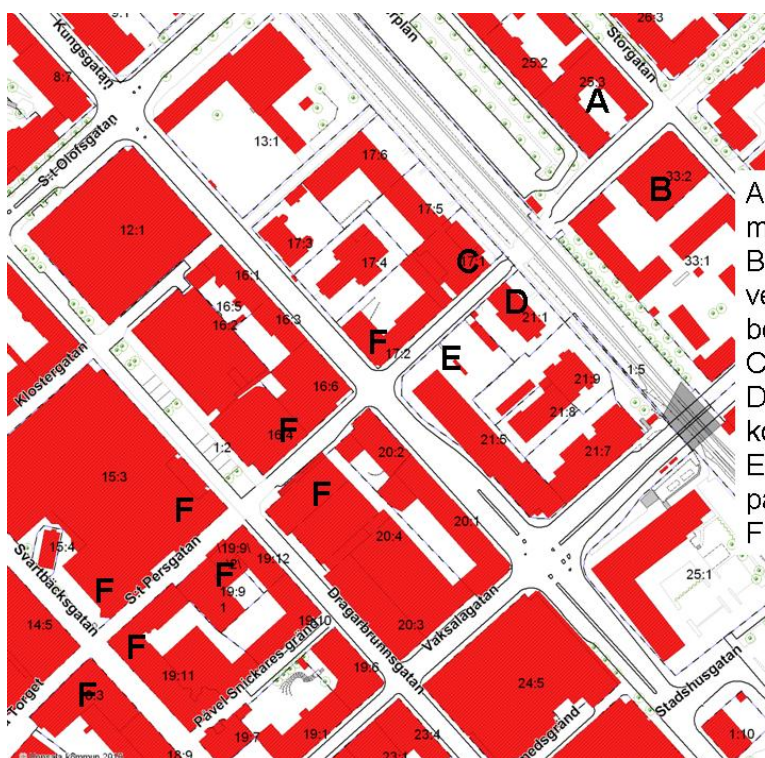
Stadsbild och kulturmiljö

Kulturmiljön och gatans historia beskrivs mer detaljerat i den reviderade kulturmiljöanalys som bifogas detaljplanen.

S:t Persgatan har en intim skala och en historisk karaktär med kulturhistoriskt intressanta byggnader. Det finns många stora vackra träd inom området som även utgör riksintresse för kulturmiljön. Den aktuella sträckan omges av bostäder, kontor, handel, restauranger samt en kyrko- och samlingslokal (Frälsningsarmén). De långa perioderna med fällda bommar har medfört att många gående och cyklister smiter under och mellan bommarna när de är nedfällda, vilket innebär stora olycksrisker.



Verksamheterna längs S:t Persgatan



- A – fd Framfabriken med verksamheter
- B – fd mejeriet med verksamheter och bostäder
- C – Frälsningsarmén
- D – fd tingsrätten med kontor
- E – Kontor och parkering
- F - Butiker

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

STADSBYGGNADSVISION

Den planskilda korsningen för S:t Persgatan rymmer så stora mängder gående och cyklister som är möjligt med hänsyn till kulturmiljön och S:t Persgatan bredd.

Tunneln gestaltas med omsorg för att bidra till en tilltalande och trygg stadsmiljö och ska utformas:

- Så att såväl höga stödmurar som långa slänter undviks.
- Så att planteringar bidrar till gatumiljön
- Med målet att de ska vara ljusa
- Med kvalitet i material och detaljer

Ett gestaltungsprogram bör upprättas inför genomförande av detaljplanen. Kommunens trädhandbok ska följas för att skydda träd som ska bevaras.

*S:t Persgatan från Kungsgatan mot järnvägen, juli 2013
Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) är det ljusa trevåningshuset till vänster*



*Vy över S:t Persgatan från Storgatan, juli 2013
Kvarngärdet 33:1 och 33:2 (kvarteret mejeriet) närmast till vänster*



Perspektiv med exempel på tunnel i S:t Persgatan

Illustration WSP



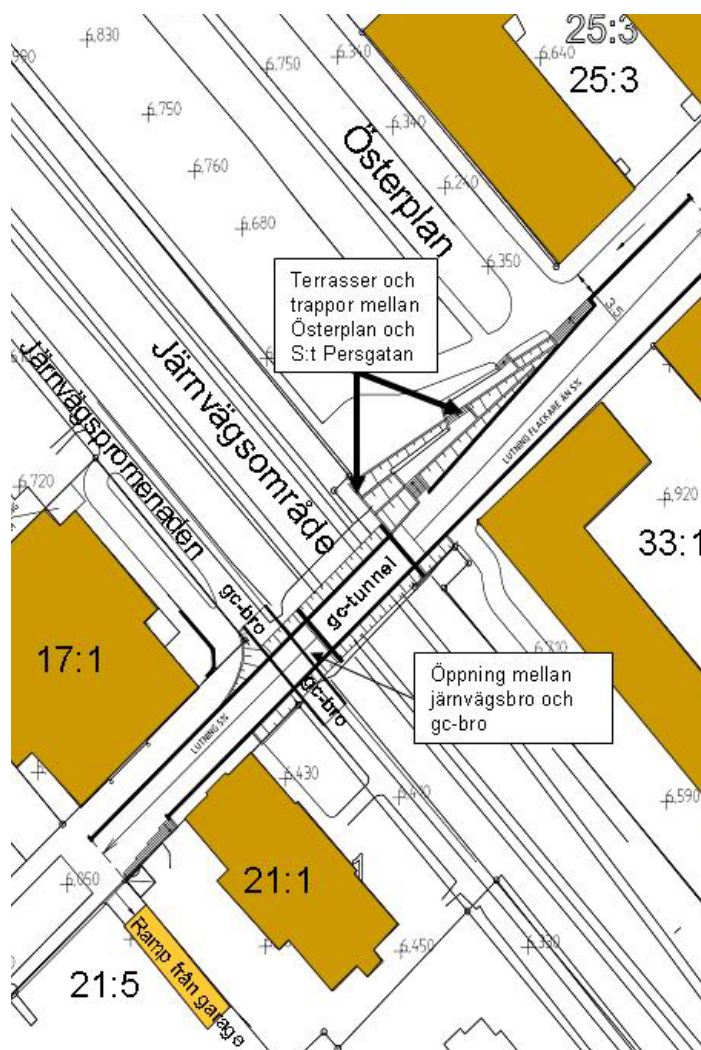
Detaljplanen *möjliggör* en planskild korsning men reglerar inte hur gatan och tunneln ska disponeras och utformas. Nedan beskrivs det aktuella förslaget till utformning. När planskildheten byggs kan senare projektering medföra att utformningen blir en annan än vad som presenteras här.

Järnvägen höjs cirka 80 cm i korsningen med S:t Persgatan. Gatan dimensioneras för att höjdmässigt ansluta till utfarten från parkeringsgaraget på Dragarbrunn 21:5. Den måste även rymma en utfart från Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén).

Mellan Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) och Dragarbrunn 21:1 delas gatan in i tre parallella delar:

- En mittendel som endast är till för gång- och cykeltrafik och som går i tunneln.
- En del närmast den gamla tingsrätten (Dragarbrunn 21:1) som inte kan trafikeras och som är till för att skydda grundläggningen av byggnaden.
- En del närmast Frälsningsarmén som kan användas till gång- och cykeltrafik samt till enkelriktad trafik för personbilar och mindre transportfordon.

Tunnelbredden blir 5,5 meter för att en stegbil ska kunna stå där om Frälsningsarmén behöver utrymmas. Bron ska ges en luftig konstruktion för att skapa en så ljus tunnel som möjligt trots att den är relativt smal. Det tråg som behövs till skydd för grundvattnet blir 5,5 meter brett och sedan vidgar sig tunnelväggarna uppåt så att tunneltakets bredd blir cirka 10 meter brett.



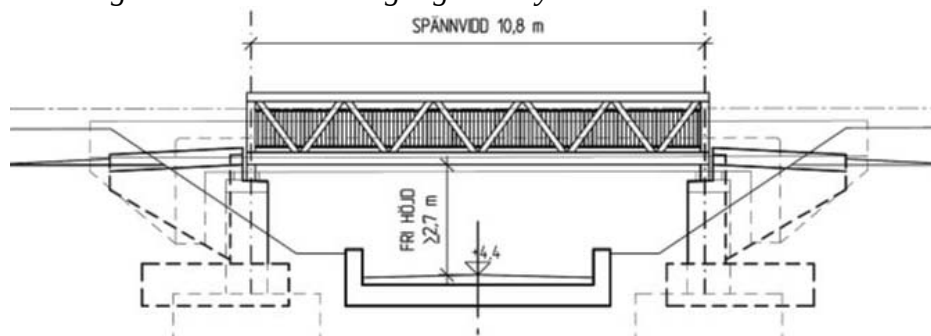
S:t Persgatan efter ombyggnad Illustration: WSP

Tunnelhöjden bör vara 2,7 m. Tunneln bör inte vara högre för att begränsa gatans lutning till högst 5 % och för att minska behovet av att höja järnvägspromenaden på bron över tunneln. Den bör inte heller vara lägre eftersom snöröjningsfordon måste kunna passera och den dessutom blir mörkare ju lägre den är. Det är särskilt den västra sidan av S:t Persgatan som har små marginaler för att uppnå högst 5 % lutning eftersom gatan dimensioneras för att höjdmässigt ansluta till utfarten från parkeringsgaraget på S:t Persgatan 19 (Dragarbrunn 21:5 m.fl.). S:t Persgatan måste även rymma en utfart från Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén).

Konstruktionen för järnvägsbron över tunneln kommer att bli ca 1,5 meter tjock. Det är därför viktigt att brokonstruktionen ges en estetiskt tilltalande utformning. På den västra sidan, mot Kungsgatan, kommer en lättare cykelbro att placeras utanför järnvägsbron, vilket ger fler möjligheter att minska det massiva intryck som järnvägsbron kan ge. Eventuellt behöver den dimensioneras för lätt lastbil. Gång- och cykelbron över S:t Persgatan bli inte lika tjock och kan därför ges en nättare utformning. Det är cykelbron som kommer att synas från den västra sidan av järnvägen.

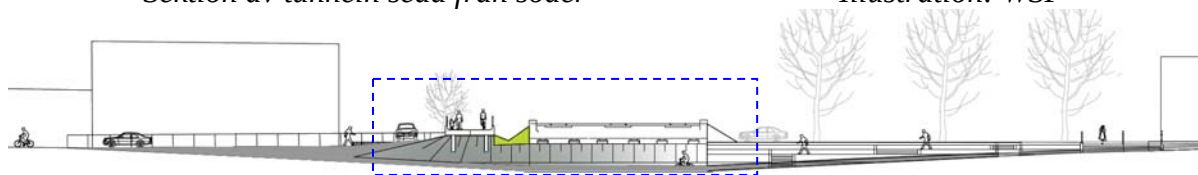
Förslag till konstruktion av gång- och cykelbro

Illustration WSP



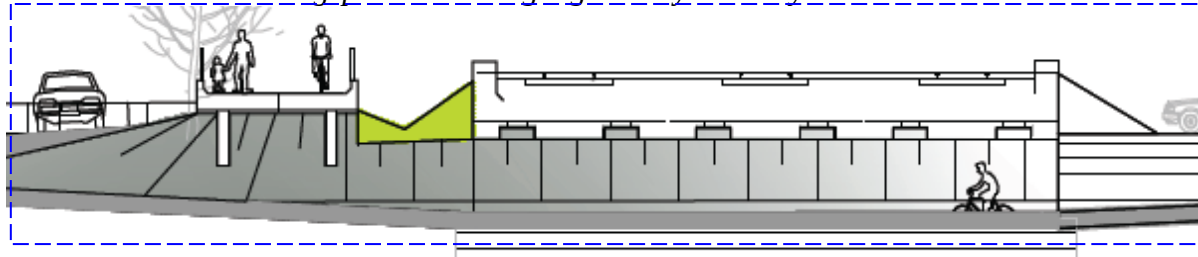
Sektion av tunneln sedd från söder

Illustration: WSP



Sektionen visar tunneln från söder.

Järnvägspromenadens gång- och cykelbro syns till vänster

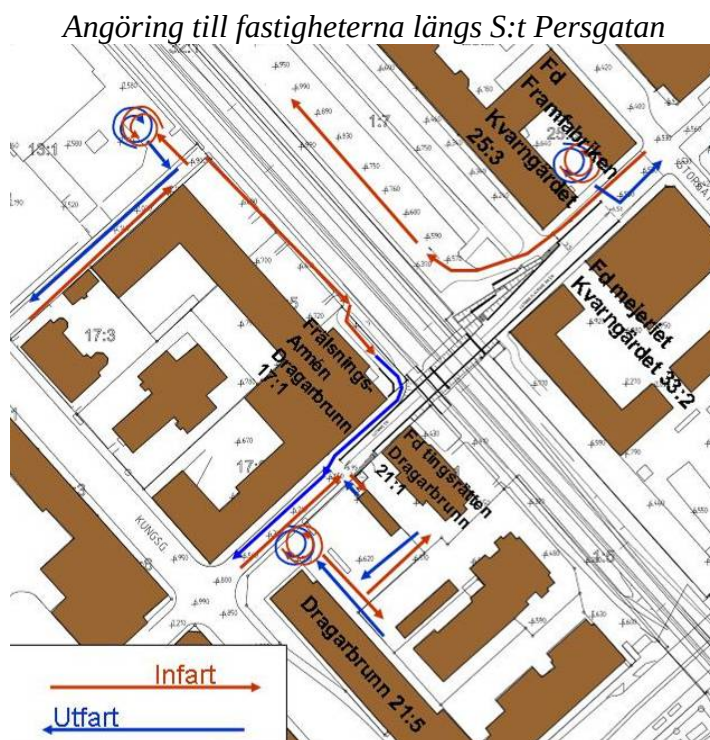


Tillgänglighet

Lutningen beräknas bli cirka 5 %. Tack vare att järnvägsbron är så kort behöver den inte göras lika tjock som den över S:t Olofsgatan och höjden inne i tunneln är 2,7 meter

Angöring till fastigheterna längs S:t Persgatan

Intilliggande fastigheter kan i huvudsak behålla nuvarande angöring, men några fastigheter måste få en annan lösning. Bilden nedan visar *några olika möjligheter* till in- och utfart för de berörda fastigheterna. Vid detaljprojekteringen kan andra lösningar bli aktuella. Angöringen till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) är så komplicerad att den beskrivs separat på följande sida



Den f.d. tingsrätten, Dragarbrunn 21:1, kan angöras från fastigheten söder därom, Dragarbrunn 21:5. De båda fastigheterna har i dagsläget samma ägare. Fastighetsägaren önskar dock en så kraftig brokonstruktion att transporter med lätt lastbil kan angöra Dragarbrunn 21:1 från Järnvägspromenaden.

Nedfarten till källargaraget på Dragarbrunn 21:5 kan behållas. Eftersom det är dålig sikt för dem som kör ut ur garaget kan trafiksäkerhetshöjande åtgärder bli nödvändiga där.

En eventuell vändplan på delar av Dragarbrunn 21:5 måste utformas med hänsyn till de befintliga ventilationshuvorna på fastigheten samt till att bärigheten på bjälklaget inte är känd.

På den östra sidan av järnvägen finns mer utrymme och bostäderna i kv Mejeriet är byggda med hänsyn till en framtida planskildhet, så det finns inget behov av bilangöring från S:t Persgatan. Den gamla Framfabriken (Kvarngärdet 25:3) kan behålla sin infart från S:t Persgatan.

Parkeringen på södra Österplan kan ha en enkelriktad infart från S:t Persgatan och en enkelriktad utfart parallellt med S:t Olofsgatan.

Angöringen till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén)

Angöringen till Dragarbrunn 17:1 måste troligen ordnas i form av en enkelriktad anslutning från Klostergatan och via Järnvägspromenaden till S:t Persgatan. Angöringsvägen delas med gång- och cykeltrafik och är på S:t Persgatan 4 meter bred. Den kan endast användas till enkelriktad angöring för personbilar, färdtjänst och mindre transportfordon. Större transporter och sophämtning måste ske från S:t Persgatan med möjlighet för fordonen att vända innan gatan smalnar av och delvis går ner i tunneln. Avtal måste troligen träffas mellan fastighetsägarna till Dragarbrunn 21:5 och 17:1 för att skapa möjlighet för transportfordon att vända och för sopbilar att hämta avfall.

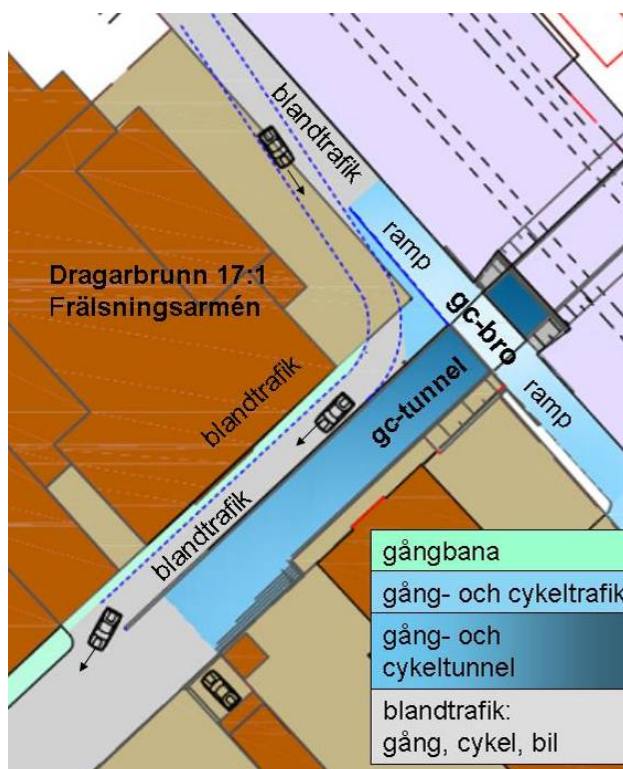
Exempel på angöring via Järnvägspromenaden

Bilden nedan visar ett exempel där bilar, gående och cyklister delar på järnvägspromenaden mellan Klostergatan och Dragarbrunn 17:1.

Trafiken mellan Järnvägspromenaden och S:t Persgatan avleds där järnvägspromenaden övergår i en ramp för att nå den höjd som krävs för gång- och cykelbron över S:t Persgatan.

Bilarna kan köra över Dragarbrunn 17:1 för att nå S:t Persgatan.

Gång- och cykelförbindelsen mellan Järnvägspromenaden och S:t Persgatan avdelas med en stödmur (mörkblå linje på bilden) från gång- och cykelrampen till gång- och cykelbron.



Planskildhet på S:t Olofsgatan, pågående detaljplanearbete

Planen för planskilda korsningar på S:t Olofsgatan och S:t Persgatan delades efter samrådet. Det pågår därför även ett planarbete för att möjliggöra en planskild korsning på S:t Olofsgatan, dnr 2012/20105.



Planförslaget syftar till att möjliggöra en planskild korsning mellan järnvägen och S:t Olofsgatan. Planskildheten ökar trafiksäkerheten och förbättrar framkomligheten för alla trafikslag. En planskild korsning är dessutom en förutsättning för möjligheten att i framtiden trafikera S:t Olofsgatan med spårväg.

Järnvägs promenaden behålls och kompletteras med en bro över S:t Olofsgatan. Planen medger även en bro på den östra sidan av järnvägen om det i framtiden blir aktuellt med en östlig järnvägs promenad.

I samband med att planskildheten byggs kommer järnvägsspåren att flyttas i sidled inom järnvägsområdet samt höjas för att rätta ut banan mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Vid S:t Olofsgatan kommer spåren att höjas cirka 30cm.

Planskildheten kommer att påverka angöringen till flera fastigheter eftersom nuvarande infarter skärs av. Det blir även intrång på ett par kommunala fastigheter.

Varken kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller gatornas sträckningar kommer att förändras. Däremot kommer siktlinjer att skäras av eller ändras så att upplevelsen av värdebärande byggnader förändras.

Österplan kan antingen behålla sina nuvarande parkeringar eller återskapas som park. Mötet mellan Österplan och S:t Olofsgatan ska utformas med omsorg.

Den planskilda korsningen för S:t Olofsgatan dimensioneras så att den klarar god tillgänglighet för gående och cyklister, en stomlinje för kollektivtrafiken som eventuellt blir spårväg i framtiden samt god framkomlighet för bilar.

Österplan

Österplan är uppdelad på båda sidor av S:t Olofsgatan. Marken är planlagd som park men upptas till stora delar av parkeringsytor. Byggnaderna intill Österplan är kulturhistoriskt värdefulla. På Österplan finns det många stora och vackra lövträd som har stor betydelse för stadsbilden.

Endast de delar som berörs av den planskilda korsningen ingår i detaljplanen. Österplan behåller därför sin nuvarande markanvändning som park. Parkeringarna kan behållas men de befintliga infarterna måste i så fall ersättas med nya. Norra Österplan kan nås från Höganäsgatan och södra Österplan kan angöras via en enkelriktad infart från S:t Persgatan och enkelriktad utfart parallellt med S:t Olofsgatan mot Storgatan.

Vy mot Österplan från S:t Olofsgatan



Järnvägspromenaden

Gång- och cykelvägen längs järnvägen är en livligt trafikerad förbindelse mellan de norra och nordvästra stadsdelarna och Resecentrum. Den är smal men har nyligen breddats för att öka framkomligheten och minska konflikterna mellan gående och cyklister.

Järnvägspromenaden måste utformas så att den är möjlig att använda för angöring till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén).

Gång- och cykelstråket behålls genom att gång- och cykelbroar byggs över S:t Olofsgatan och S:t Persgatan.

Detaljplanen ger även möjligheten att bygga en gång- och cykelbro på den östra sidan av järnvägen. Det är inte aktuellt för närvarande, men eftersom detaljplanen för Resecentrum (dp 42 AB) innehåller planbestämmelser för att möjliggöra en gång- och cykelväg på den östra sidan av järnvägen där den korsar Vaksalagatan så följs det upp med planbestämmelser i denna detaljplan.

Järnvägspromenaden från Klostergatan



Järnvägen

Både Ostkustbanan och Dalabanan ligger inom järnvägsområdet och många tåg passerar under rusningstid vilket i sin tur medför att bommarna är nedfälda långa stunder. Befintliga spår har rustats upp inom ramen för bangårdsprojektet och högsta tillåtna hastigheten för tågen har därför nyligen kunnat höjas på sträckan inom planområdet.

Järnvägen kommer att rätas ut i höjddled på sträckan mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Det medför att den höjs cirka 30 cm vid S:t Olofsgatan och cirka 80 cm vid S:t Persgatan. Höjningen är ingen förutsättning för tunnarna men höjningen medför att gatornas lutning blir mindre och genomsiktligheten något bättre än om järnvägen inte hade höjts.

Tunnellängderna anpassas så att det medger en framtida utbyggnad till tre spår. Den befintliga banans profil kommer att anpassas till de nya järnvägsbroarna.

Hälsa och säkerhet; förutsättningar och förändringar

Gatumark och vägtrafik

Vägtrafikbuller

Boende på Klostergatan och längs Järnvägs promenaden kan få en begränsad ökning av trafikbuller eftersom Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) får sin infart den vägen

Markföroreningar och sulfidlera

En översiktlig miljöteknisk markundersökning har utförts på S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, i höjd med korsningarna över järnvägen.

Inga analyserade halter i jorden överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning). Provtagning av sulfidhaltig lera kan indikera att lakvatten från denna skulle kunna vara surt.

Luft

Miljökvalitetsnormerna (MKN) för luft överskrids inte på S:t Persgatan. En ombyggnad där gatan förläggs i tunnel bedöms inte medföra att partikelhalten ökar eftersom gatan är avstängd för genomfartstrafik med bilar.

Järnväg och tågtrafik

Tågbuller

Trafikverket har tidigare utfört bullerutredningar och bullerdämpande åtgärder på bostäder och lokaler längs järnvägen i samband med två näraliggande järnvägsprojekt: Bangårdsombyggnaden samt utbyggnad till dubbelspår förbi Svartbäcken. De bullerdämpande åtgärderna är dimensionerade för att klara den hastighetsökning som nyligen har genomförts inom planområdet. Om kompletterande bullerdämpande åtgärder behövs längs med järnvägen bör dessa utformas med hänsyn till kulturmiljön och värdefulla siktlinjer.

Vibrationer

Järnvägstrafiken ger upphov till vibrationer i intilliggande byggnader. Vid en ombyggnad av banvallen ges möjlighet att utföra vibrationsdämpande åtgärder.

Elektromagnetiska fält

Elektromagnetiska fält delas in i två typer av fält: elektriska och magnetiska fält. Diskussion om hälsoeffekter gäller främst magnetiska fält. Kontaktledningar vid järnvägen alstrar elektriska fält medan magnetiska fält endast förekommer när tåg passerar. Magnetfält är starkast vid järnvägen och avtar sedan med snabbt några meter från banan.

Teknisk försörjning

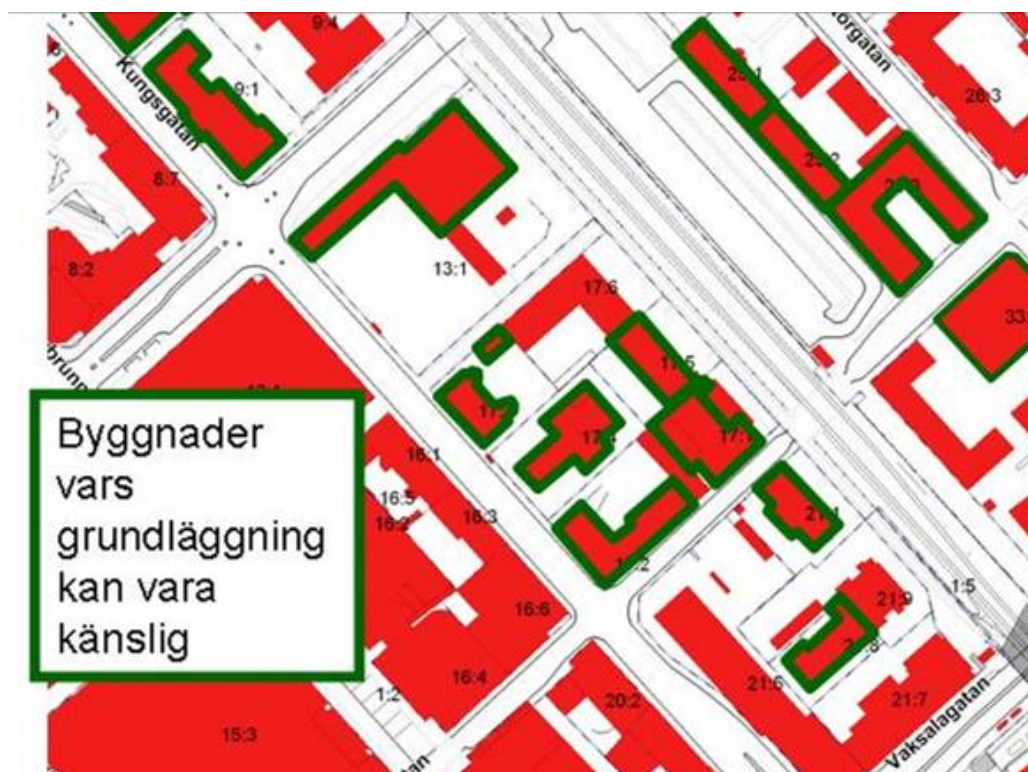
Det finns viktiga ledningar i S:t Persgatan som även i framtiden måste korsa järnvägen. Dessutom finns ledningar under järnvägs promenaden. Det är ännu inte klarlagt om dessa ledningar hamnar inom planområdet och därför läggs ledningsreservat på de ytor för järnvägsområden som ingår i detaljplanen.

Mark och geoteknik

Tunneln kommer att delvis ligga under grundvattennivån. De kommer därför att byggas som ett vattentätt tråg i de avsnitt där grundvatten annars riskerar att tränga in i tunneln. Särskild hänsyn kommer även att tas under byggtiden. Se även "Markförhållanden" samt "Miljöbalken 7 kap".

Gatan omges på flera sidor av äldre bebyggelse. En fastighetsinventering har genomförts av WSP på uppdrag av Trafikverket, för att ringa in vilka byggnader som kan vara känsliga för en ombyggnad av gatan.

Det förekommer byggnader som inte har pålad grund och andra med träpålar som kan skadas av en tillfällig grundvattensänkning. Särskilda skyddsåtgärder måste därför vidtas under byggtiden för att byggnaderna inte ska skadas.



Planbestämmelser

GATA Alla ytor för gatutrafik planläggs som gata.

Klostergatan

Den del av Klostergatan som ligger närmast järnvägen är idag planlagd som park (se rubriken "Gällande detaljplaner"). Men den används för biltrafik och därför planläggs gatan som allmän plats/gata.

Järnvägs promenaden

Järnvägs promenaden planläggs mellan Klostergatan och Dragarbrunn 21:1. Även om järnvägs promenaden endast är avsedd för gång- och cykeltrafik planläggs som gata. Anledningen är att delar av järnvägs promenaden måste vara tillåten för viss angöring till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén). Lokala trafikföreskrifter kommer att säkerställa att Järnvägs promenaden även i fortsättningen fungerar som en gång- och cykelväg med mycket begränsad motorfordonstrafik.

- T** Område för järnvägstrafik får samma utbredning som i gällande plan. Järnvägsområdet ingår i detaljplanen endast där det krävs tillägsbestämmelser för att säkerställa gatutrafik i tunnel under järnvägen.
- z** Bestämmelsen innebär att det är tillåtet med tunnlar för allmän gatutrafik under järnvägen.
- bro** Bestämmelsen innebär att det är tillåtet att anlägga en bro för allmän gång- och cykeltrafik över gatan. Bestämmelsen finns på båda sidor av järnvägen men det är för närvarande endast aktuellt med en bro på den västra sidan.
- u** Ledningsreservat för allmänna underjordiska ledningar. Det finns viktiga ledningar som även i framtiden måste korsa järnvägen. Det är ännu inte klarlagt om dessa ledningar hamnar inom planområdet och därför läggs ledningsreservat på de ytor för järnvägsområden som ingår i detaljplanen.

Gestaltning

Detaljplanen innehåller inga planbestämmelser för gestaltningen av gatumark. Ett gestaltungsprogram bör upprättas inför genomförandet.

PLANENS KONSEKVENSER

Nollalternativ

Det huvudsakliga nollalternativet kan egentligen vara två. Dels att plankorsningen behålls, dels att den stängs.

Nollalternativ Plankorsning och gata stängs för genomfart

Konsekvenser av alternativet ovan

Kulturmiljö och stadsbild

Gatornas funktion försvinner. Ögonkontakten behålls mellan gatorna och vissa värdebärande byggnader, anläggningar och träd, men järnvägen kommer troligen att avskärmats för att förhindra smittrafik. De befintliga gatuträden kan behållas.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten försämras eftersom det finns risk att cyklister väljer att korsa järnvägen på Vaksalagatan, som inte alls är anpassad för cykeltrafik och som har en mycket komplicerad korsning med Kungsgatan. Det finns även en risk att personer tar sig igenom eventuella stängsel och korsar järnvägen olagligt. Rampen öster om järnvägen kan bli farlig pga utfarten från Dragarbrunn 21:1

Framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik

Framkomligheten blir mycket sämre för dem som rör sig i stadens gatunät.

Tillgänglighet

Se framkomlighet ovan.

Angöring och transporter

Dagens angöringsmöjligheter till intilliggande fastigheter kan behållas.

Buller och vibrationer

Troligen ingen påverkan eftersom gatan inte heller nu har genomfartstrafik för bilar.

Barnperspektiv

Barn, som ofta går eller cyklar, får i vissa fall omvägar när järnvägen ska korsas.

Trygghet

Känslan av trygghet när det gäller risk för överfall blir densamma som om tunnlar skulle byggas eftersom den som vill korsa järnvägen måste göra det i någon av de befintliga tunnelarna.

Stadsliv

Stadskärnans utvidgning österut försvåras eftersom området öster om järnvägen mellan Skolgatan och Vaksalagatan skärs av från stadskärnan.

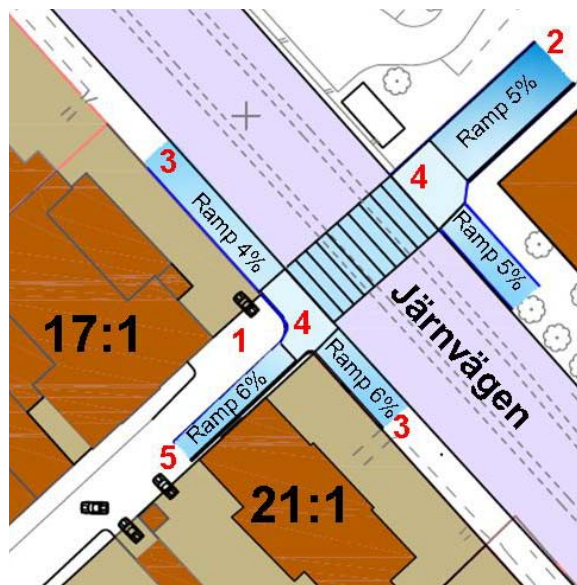
Nollalternativet Plankorsningen behålls

Om en planskild korsning byggs vid S:t Olofsgatan, medför det att järnvägen kommer att rätas ut och höjas på hela sträckan mellan Skolgatan och Vaksalagatan. Järnvägen vid S:t Persgatan höjs då 80 cm. En bibehållen plankorsning vid S:t Persgatan kombinerad med en planskild korsning vid S:t Olofsgatan medför då särskilda svårigheter.

1) Väster om järnvägen blir höjdskillnaden mellan S:t Persgatan och järnvägen sammanlagt 1,4 m.

Om tillgängligheten till de befintliga fastigheterna ska behållas, måste gatan delas upp på längden så att en del av gatan behåller sin nuvarande marknivå.

För att behålla angöringen till Frälsningsarméns (Dragarbrunn 17:1) parkering måste en ramp placeras närmast Tingsrätten (Dragarbrunn 21:1). Om besökande fordon till Frälsningsarmén ska kunna backa och vända på S:t Persgatan måste rampen bli förhållandevis smal (max 4 meter). Höjdskillnaden medför 6 % lutning på rampen.



Exempel på plankorsning med rampen placerad intill 21:1 för att kunna behålla angöringen till Dragarbrunn 17:1.

2) Öster om järnvägen finns det mer utrymme och där kan rampen göras lika bred som gatan eller kombineras med en trappa.

3) Ramperna i spårets längdriktning på måste höjas mer än i tunnelalternativet eftersom Järnvägs promenaden måste ligga i höjd med järnvägsspåren om man ska kunna korsa järnvägen i plan.

4) Ett annat problem som uppstår är brist på utrymme för de väntande eftersom höjdskillnaden gör att de måste stå på järnvägs promenaden eller på ramperna.

5) Angöringen till Tingsrätten (Dragarbrunn 17:1) medför att bilar kör ut precis där rampen tar slut, vilket kan bli farligt för de oskyddade trafikanterna.

Konsekvenser av nollalternativet Plankorsningen behålls

Kulturmiljö och stadsbild

Gatans funktion behålls och ögonkontakten behålls mellan gatorna och vissa värdebärande byggnader, anläggningar och träd. Barriären för trafikanter minskar inte och den upplevelsemässiga barriären förblir oförändrad. De befintliga gatuträden kan behållas.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten försämras eftersom både antalet passerande tåg och antalet trafikanter ökar. Ökande väntetider, fler väntande vid bommaren samt ökande bilköer vid Kungsgatan medför att fler personer tar risker i samband med bomfällning. Personer med nedsatt syn, hörsel och/eller orienteringsförmåga får en fortsatt farlig trafikmiljö. Funktionshindrade med rullstol eller rullator löper risk att fastna i järnvägsspåren.

Framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik

Framkomligheten blir successivt allt sämre med allt längre tid för bomfällning.

Tillgänglighet

Se trafiksäkerhet ovan. Ramperna blir kortare än om en tunnel byggs eftersom höjdskillnaden endast blir 1 meter öster om Järnvägen och 1,4 meter väster om järnvägen.

Eftersom ramperna måste göras kortare för att klara infarterna till Dragarbrunn 17:1 och 21:1, blir dock lutningen ändå 5 – 6 %.

Angöring och transporter

Dagens angoringsmöjligheter kan behållas.

Buller och vibrationer

Buller från ljudsignalerna för bomanläggningarna kommer att öka p.g.a. ökande tågtrafik som medför att bomarna fälls oftare.

Barnperspektiv

Ett bevarande av plankorsningarna medför en fortsatt mycket farlig trafikmiljö, vilket i sin tur kan begränsa barnens rörelsefrihet.

Trygghet

Känslan av otrygghet när det gäller risk för överfall blir densamma som idag.

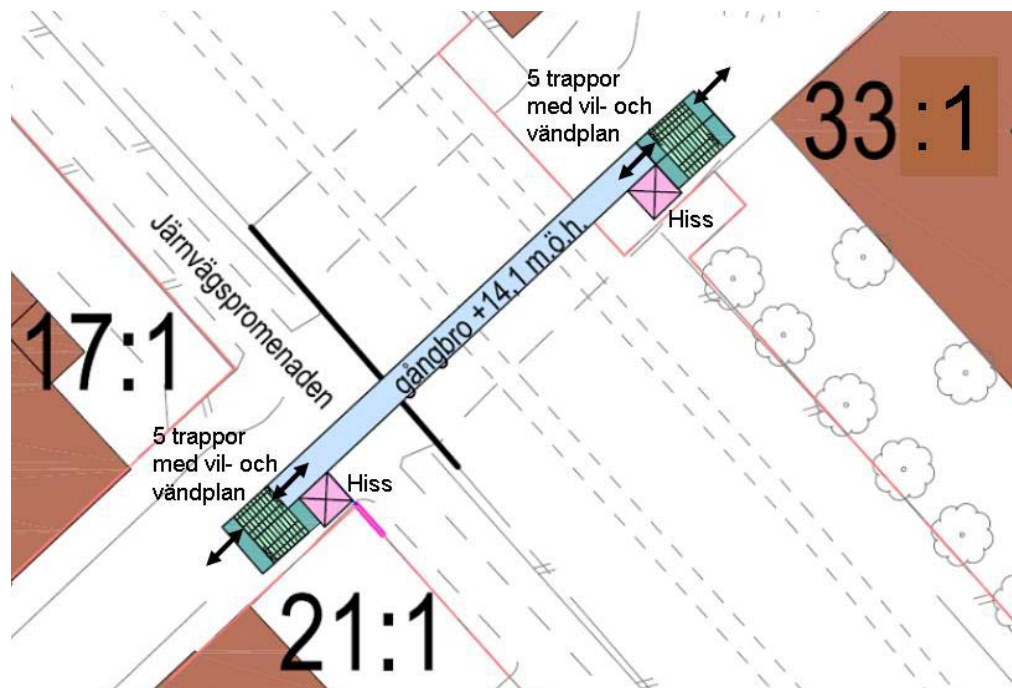
Stadsliv

Stadskärnans utvidgning österut påverkas inte, men alltför lång tid för bomfällning kan medföra att fler personer väljer andra gator med planskilda korsningar.

Alternativ med gångbro över järnvägsspåren

En gångbro över järnvägen har framförts som ett alternativ till tunnel eftersom S:t Persgatan är smal och det blir svårare att klara angränsningen till vissa fastigheter om en tunnel byggs. Kommunen har dock ett flertal gånger tagit ställning för att S:t Persgatan ska vara tillgänglig för cykeltrafik.

En gångbro behöver vara minst 7 meter hög. Det beror på att banvallen, som redan idag ligger cirka en halv meter ovanför västra S:t Persgatan, kommer att höjas ytterligare 80 cm och en gångbro behöver ligga minst 6 meter ovanför järnvägsspåren. En eventuell hiss måste placeras vid sidan av järnvägspromenaden för att inte blockera gång- och cykeltrafiken där.



Exempel på en rak bro med fem korta trappor som byter riktning på ett vilplan var tredje meter samt en hiss på vardera sidan av järnvägen

Konsekvenser av alternativ med gångbro över järnvägsspåren

Kulturmiljö och stadsbild

Ögonkontakten över järnvägen skärs av och järnvägen kommer troligen att avskärmars för att förhindra smittrafik. Bostäderna på hörnet i kv Mejeriet kan få insyn från trappavsatserna.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten försämras eftersom det finns risk att cyklister väljer att korsa järnvägen på Vaksalagatan, som inte alls är anpassad för cykeltrafik och som har en mycket komplicerad korsning med Kungsgatan.

Framkomlighet för gående och cyklister samt tillgänglighet

Framkomligheten blir mycket sämre för dem som rör sig på stadens gatunät. Gående måste korsa järnvägen på en höjd som motsvarar tredje våningen i ett hus. Det finns alltid en risk att hissar inte fungerar eller är i ett skick som gör dem motbjudande att använda.

Angöring och transporter

Dagens angöringsmöjligheter till intilliggande fastigheter kan behållas.

Buller och vibrationer

Troligen ingen påverkan eftersom gatan inte heller nu har genomfartstrafik för bilar.

Barnperspektiv

Barn, som ofta cyklar, får i vissa fall omvägar när järnvägen ska korsas.

Trygghet

Känslan av otrygghet när det gäller risk för överfall är förmodligen mindre på en bro än i en tunnel.

Stadsliv

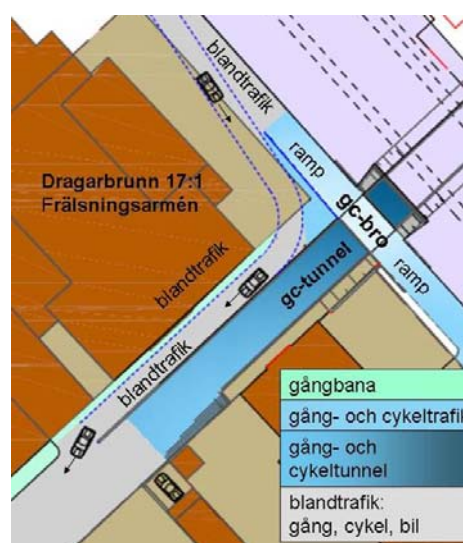
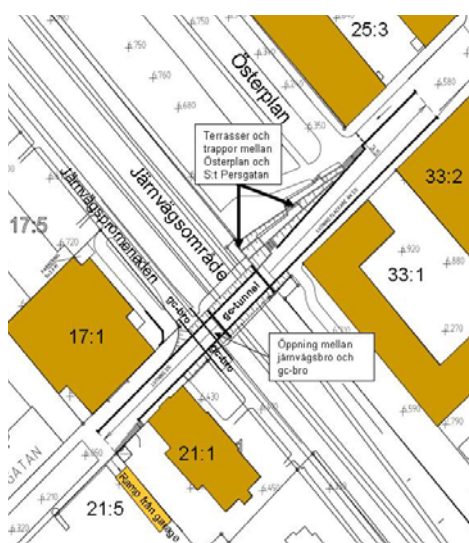
Stadskärnans utvidgning österut försvåras eftersom järnvägen är svårare att korsa via en trappa.

Konsekvenser av detaljplaneförslaget med planskilda korsningar

Trafiken mellan S:t Persgatan och Järnvägspromenaden avleds där järnvägspromenaden övergår i en ramp för att nå den höjd som krävs för gång- och cykelbron över S:t Persgatan.

Bilarna kan köra över Dragarbrunn 17:1 för att nå S:t Persgatan.

Gång- och cykelförbindelsen mellan Järnvägspromenaden och S:t Persgatan avdelas med en stödmur (mörkblå linje på bilden) från gång- och cykelrampen till gång- och cykelbron.



Kulturmiljö och stadsbild

En reviderad kulturmiljöanalys för planskildheter på både S:t Olofsgatan och S:t Persgatan finns bifogad planhandlingarna. Enligt den kan nollalternativet innebära att plankorsningarna stängs av säkerhetsskäl eftersom så många personer tar risker i samband med bomfällning och det dessutom har hänt att bilar har fastnat mellan bommarna.

Planförslaget innebär att gatornas funktion behålls men att ögonkontakten för-sämras mellan gatorna och vissa värdebärande byggnader, anläggningar och träd. Den fysiska barriären för trafikanter minskar men den upplevelsemässiga barriären ökar. Den upplevelsemässiga barriären kan motverkas med en omsorgsfull utformning av järnvägsbro, vägtunnlar och slänter. Planskildheterna kan därför inte anses medföra betydande miljöpåverkan för kulturmiljön.

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten ökar, vilket ju också är huvudsyftet med planläggningen.

Personer med nedsatt syn, hörsel och/eller orienteringsförmåga får en förbättrad trafiksäkerhet. Rörelsehindrade personer, särskilt rullstolsburna, kan uppleva planskildheten som arbetsam.

Framkomlighet för gående och cyklister

Framkomligheten ökar eftersom trafiken inte stoppas av bomfällningar.

Tillgänglighet

Tunnlar medför höjdskillnader som kan bli svåra att övervinna för en del personer med rörelsehinder, särskilt rullstolsburna.

Angöring och transporter

Flera fastigheter får sämre angöring eftersom befintliga angöringsvägar skärs av, se beskrivningen under rubriken "Angöring".

Buller

Se även rubriken "Miljö- och hälsa"

När bommarna inte fälls försvinner bullret från ljudsignalen (pling-pling).

Boende på Klostergatan och längs Järnvägs promenaden kan få en begränsad ökning av trafikbuller eftersom Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) får sin infart den vägen.

Planförslaget behandlar inte tågtrafikbuller eftersom all spårutbyggnad sker inom det befintliga järnvägsområdet. I samband med planeringen för ett nytt resecentrum gjordes en bullerutredning med förutsättningen att järnvägen skulle rätas ut. På några av de fastigheter som gränsar till planområdet har Banverket (nuvarande Trafikverket) genomfört åtgärder för att bullerdämpa fönstren.

En höjning av banvallen regleras inte av detaljplanen men kan medföra att bullernivåerna från tågen ökar marginellt.

Luftföroreningar

Gatan har inga problem med luftföroreningar och en gång- och cykeltunnel medför ingen förändring.

Trygghet

Tunnlar upplevs av många som otrygga miljöer där överfall kan ske utan att det märks ovan jord. Det kan delvis motverkas om tunneln ges en öppen och ljus utformning.

Barnperspektiv

Trafiksäkerheten ökar vilket i sin tur medför att barns möjligheter att röra sig fritt i innerstaden/stadskärnan ökar.

Stadsliv

Stadskärnan kan utvidgas österut även om upplevelsen av ett kontinuerligt stadsstråk försämras jämfört med om plankorsningen behålls.

PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB

Översiktsplan

Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

Miljöbalken

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

Planförslaget berör ett riksintresseområde för kulturmiljö, Uppsala stad. En kulturmiljöanalys som bland annat visar konsekvenser för riksintresset medföljer planförslaget. Kontoret för samhällsutveckling gör med ledning av den analysen bedömningen att planförslaget är förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

Planförslaget berör inte miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5.

Dispens krävs vattenskyddsföreskrifterna enligt miljöbalkens kapitel 7.

Kontoret för samhällsutveckling

Uppsala i juni 2013, rev i september 2013

Ulla-Britt Wickström
Planeringschef

Anneli Sundin
Planarkitekt

Beslutsdatum

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd:	2011-01-27
Godkänd av plan- och byggnadsnämnden för utställning:	2013-06-13
Godkänd av plan- och byggnadsnämnden för antagande i kommunfullmäktige:	2013-09-19
Antagen av kommunfullmäktige:	2014-03-31
Laga kraft:	2016-04-14

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen skall antas hösten 2013.

Genomförandetid

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

Genomförandeavtal

Banverket* och kommunen godkände under 2009 dels en avsiktsförklaring som innebär att S:t Olofsgatan och S:t Persgatan byggs om till planskilda korsningar och dels ett genomförandeavtal för projektet. Banverket* svarar för systemhandlingar, bygghandlingar och genomförandet av byggnationen. Kommunen svarar för detaljplaner och övriga kommunala tillstånd. Avsikten var att korsningarna skulle vara färdigställda samtidigt som det nya dubbelspåret i Gamla Uppsala färdigställs. Tidplanen har dock förskjutits.

Förhandlingar pågår om ett nytt genomförandeavtal där kostnader och ansvar kan komma att omfördelas.

Ett tilläggsavtal ska tecknas rörande sådant som kommunen anser vara nödvändigt men som inte omfattas av genomförandeavtalet. Det gäller till exempel gång- och cykelbroar till järnvägs promenaden.

**Banverket ingår sedan 1 april 2010 i Trafikverket. I detta dokument skrivs "Banverket" när det gäller händelser före 1 april 2010.*

Ansvarsfördelning

Ansvaret fördelas enligt genomförandeavtalet:

- Trafikverket har, med undantag från detaljplaner och kommunala tillstånd, ansvaret för samtliga åtgärder och beslut som krävs för projektering och produktion för projektets genomförande enligt § 1 i genomförandeavtalet.
- Kommunen ska godkänna de bygg- och förvaltningshandlingar som berör de anläggningsdelar som kommunen enligt § 9 ska äga och överta för drift och underhåll.
- Kommunen ansvarar för framtagande av detaljplaner och övriga kommunala tillstånd.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Ägande, enligt genomförandeavtalet

Trafikverket äger:

- Järnvägsanläggningen samt järnvägsbroarnas bärande konstruktioner
- Ytskiktet på järnvägsbroarna

Kommunen äger:

- Samtliga delar som inte tillhör järnvägsanläggningen eller järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.
- Samtliga ytskikt i de två tunneldelarna samt de ytskikt som inte tillhör järnvägsanläggningarnas eller järnvägsbroarnas bärande konstruktioner.

Närmare gränsdragning preciseras i bygghandlingsskedet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Allmän plats

Järnvägspromenaden, som ägs av Trafikverket, övertas av Uppsala kommun.

Kvartersmark

Tillgängligheten för tunneln under järnvägen regleras med servitut.

Det kommer att behövas ombyggnader för angöring till fastigheten Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén), se orange markering till höger.

På tre ställen är det ännu oklart om det kan behövas åtgärder. De markeras med röda ringar:

- På Klostergatan kan en avskärning av fastighetens hörn behövas för att enstaka fordon ska kunna svänga in på Järnvägspromenaden.
- På Dragarbrunn 21:5 kan det bli aktuellt att anordna hämtning av hushållsavfall för Frälsningsarmén. För tillfället finns dock ingen plats för det.
- På Dragarbrunn 21:5 kan det även bli aktuellt med en angöring till Dragarbrunn 21:1.



Tomtindelning

Inga tomtindelningsbestämmelser berörs.

UTREDNINGAR

Utredningar inför bygglovprövning/bygganmälan

Buller och vibrationer

Eventuella utredningar för järnvägsbuller bekostas av Trafikverket och för vägtrafikbuller bekostas av kommunen.

Markföroreningar

Trafikverket ansvarar för utredningar rörande markföroreningar.

Byggskedet

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

Träden ska skyddas enligt anvisningarna i kommunens trädhandbok.

Geoteknik och grundvatten

Trafikverket ansvarar för utredningar rörande geoteknik och grundvatten.

Ledningar

Enligt genomförandeavtalet ska ett genomförandeavtal för ledningar tecknas mellan Trafikverket och kommunen. Det avtalet ska reglera parternas ansvar vid nyanläggningar eller omläggning av befintliga ledningar under genomförandet.

Dessutom ska ledningsavtal tecknas. Det ska reglera nyttjande och vidmakthållande av parternas ledningar/kablar med tillhör inom järnvägsfastigheten i driftskedet. Avtalen upprättas efter genomfört projekt.

Följande ledningsägare berörs av detaljplanen:

Uppsala Vatten och Avfall (vatten, dagvatten, spillvatten)

Vattenfall Värme

Vattenfall El

IP-Only

TeliaSonera

Tele2

Telenor

Uppsala kommun, trafiksignaler och gatubelysning

Borderlight

Trafikverket

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

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

Arkeologi

Fastighetsägaren bekostar de eventuella arkeologiska utredningar som är nödvändiga. Kommunen är fastighetsägare på den befintliga och den tillkommande gatumarken samt på Österplan.

Vattenskydd

Hela planområdet ligger inom yttre grundvattenskyddsområde. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna krävs när markarbeten sker under grundvattennivån.

EKONOMISKA FRÅGOR

Kostnadsansvar enligt genomförandeavtalet

Kommunen har det totala kostnadsansvaret för dels erforderliga detaljplaner och dels för samtliga kommunala tillstånd som krävs för projektets genomförande. Utöver detta ersätter kommunen Trafikverket enligt de nivåer som anges i avtalet.

Genomförandeavtalet reglerar vilka kostnader som Trafikverket ansvarar för.

Inlösen ersättning

Mark som tas i anspråk för allmän plats ska ersättas enligt principerna i expropriationslagen. Det innebär i korthet att skadan av intrånget ska ersättas enligt den minskning i marknadsvärde som intrånget medför. Hela marknadsvärdet ska ersättas om hela fastigheten löses in. I de fall frivilliga överenskommelser inte kan uppnås överlämnas ärenden av tvångsinlösen till Lantmäteriet.

Åtgärder som föreorsakas av plangenomförandet på fastigheter utanför planområdet bekostas av kommunen och Trafikverket. Det kan t.ex. gälla ombyggnad av infarter, parkeringar och övriga gårdsytor samt eventuella ombyggnader av husen.

Kontoret för samhällsutveckling

Uppsala i juni 2013, rev i september 2013

Ulla-Britt Wickström
Planeringschef

Anneli Sundin
Planarkitekt

Beslutsdatum

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd:	2011-01-27
Godkänd av plan- och byggnadsnämnden för utställning:	2013-06-13
Godkänd av plan- och byggnadsnämnden för antagande i kommunfullmäktige:	2013-09-19
Antagen av kommunfullmäktige:	2014-03-31
Laga kraft:	2016-04-14