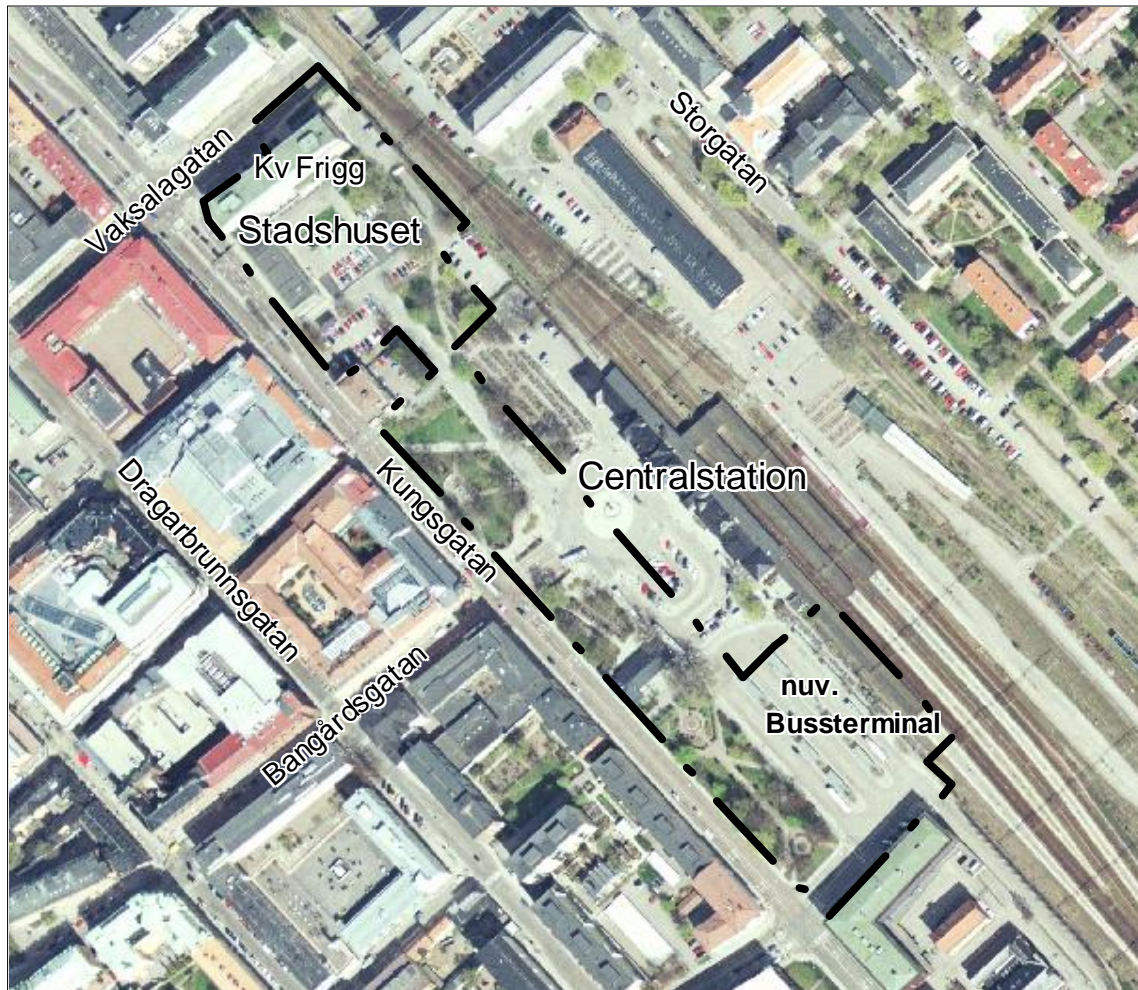


Diarienummer  
2005/20029-1



Detaljplan för  
**Bussterminal vid Uppsala C**  
Uppsala kommun

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Owe Gustafsson, telefon: 018-727 46 45

Stadsbyggnadskontoret

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan  
15

Telefon: 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 727 46 61 • E-post: [stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se)

[www.uppsala.se](http://www.uppsala.se)

Detaljplan för

## **Bussterminal vid Uppsala C**

Uppsala kommun

Normalt planförfarande

### **PLANBESKRIVNING**

---

#### **HANDLINGAR**

Till detaljplanen har följande handlingar upprättats:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning och genomförandebeskrivning
- Fastighetsförteckning

Bilagor: Bullerutredning. Kartillustrationer mm som visar illustrationsplan, bussterminalen med busshållplatser, cykelstråk, bilangöring, cykelparkering, trafiksäkerhet i korsningspunkter, järnvägsparken, ny infart vid stadshuset.

#### **PLANENS SYFTE**

Planen upprättas för att möjliggöra en flyttning av nuvarande bussterminal till ett nytt läge med hållplatsstråk längs Kungsgatan (trafik norrut) och Stadshusgatan (trafik söderut). Planändringen överensstämmer med de intentioner som genomsyrat planarbetet med Uppsala resecentrum. Samtidigt prövas en mindre utbyggnad av Stadshuset.

#### **PLANDATA**

Planområdet innefattar delar av Vaksalagatan i norr och Bäverns gränd i söder. Väster om planområdet ligger Kungsgatan. I öster innefattar planen Stadshusgatan respektive gränser mot stationsområdet/bangården. Områdets areal uppgår till cirka 3.0 hektar.

Förutom en mindre del i planområdets södra del, som är i privat ägo, ägs marken inom planområdet av Uppsala kommun.

#### **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

##### **Översiktsplan**

En fördjupad översiktsplan för Uppsala Central och Östra Stationsområdet antogs av kommunfullmäktige 1997-01-27. Kommunstyrelsen beslöt i anslutning till detta (1997-01-08) att tillsätta en särskild projektorganisation för det fortsatta arbetet med planering och genomförande, samt att av byggnadsnämnden beställa detaljplan för bangården mm.

##### **Detaljplaner**

För huvuddelen av planområdet gäller detaljplan Pl 42 M fastställd

1966-12-07 och Dp 42 AB laga kraft 2004-10-07. På mindre delar av planområdet gäller planerna Pl 42 T respektive 43 Å.

Parallellt pågår planarbetet med ”Terminalbyggnad vid resecentrum” som syftar till att pröva en byggnad med terminal- och servicefunktioner nära spårområdet och Centralpassagen.

### **Riksintressen och byggnadsminne**

Planområdet berörs av ett riksintresseområde för kulturmiljövärden, Uppsala stad (K40). Delar av Stadshusgatan och Bangårdsgatan ingår i skyddsområdet för byggnadsminnet Uppsala stationshus (Uppsala central).

### **Förordnanden**

Planområdet omfattas av skyddsbestämmelser för grundvattentäkt (yttre skyddszon) enligt länsstyrelsens beslut 1989-11-27.

### **Planuppdrag**

Byggnadsnämnden beslutade 2005-04-05 ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att pröva möjligheten till planändring för bussterminal vid resecentrum. Planarbetet har påbörjats som ett enkelt planförfarande (samråd) men övergår i och med utställningen till ett normalt förfarande.

### **Kommunala beslut i övrigt**

Ett kommunalt miljöprogram för åren 1998-2001 har antagits av kommunfullmäktige 1997-10-27. I detta program finns följande formulering om trafik: ”Planeringen av bebyggelse och infrastruktur skall inriktas mot att minimera det sammanlagda trafikarbetet och gynna kollektiva trafiklösningar”.

Området väster om bangården ingår i ”Uppsala stadskärna” som enligt beslut i kommunfullmäktige 1980-04-28 respektive 1988-11-07--08 förklarats som särskild värdefull bebyggelsemiljö.

Trafikplan för Uppsala stad remissbehandlas för närvarande (remissen pågår till 2006-03-31).

## **PLANENS INNEHÅLL**

### **Planeringsförutsättningar och konsekvenser**

Enligt gällande detaljplan och den fördjupade översiktsplanen var avsikten att bussterminalen skulle ligga kvar på nuvarande plats. I det fortsatta arbetet med resecentrum har frågan studerats ytterligare. Terminalen i nuvarande läge har dock visat sig ha otillräcklig kapacitet. Även en lösning med bussterminal i två våningar har prövats och förkastats bland annat på grund av för branta lutningar i ramperna.

Den föreslagna bussterminalen har utformats så att den dels överensstämmer med de intentioner som genomsyrat arbetet med resecentrum och dels anpassats till den förestående omläggningar av

kollektivtrafiken i city (som innebär att stadsbussarna flyttas från Dragarbrunnsgatan och Stora torget till nya bussterminalen). Detta redovisas i "Trafikplan för Uppsala stad". Såväl stads- som regionalbusstrafiken kommer att passera resecentrum som blir den stora bytespunkten i kollektivtrafiksystemet. I vissa avseenden blir konsekvensen att gångavstånden kan komma att öka men detta kompenseras av ökad turtäthet, snabbare resor och bekväm övergång mellan buss och tåg.

### **Bussterminal**

Nuvarande terminalslösning ersätts med ett hållplatsstråk längs Kungsgatans östra sida för trafiken i nordlig riktning respektive längs Stadshusgatans västra sida för trafiken i sydlig riktning. För att säkra kapaciteten i terminalen kommer vissa delar av nuvarande bussterminal att bibehållas. Framkomligheten på Kungsgatan (på avsnittet Vaksalagatan – Bäverns gränd) kan i ett framtidsperspektiv förbättras genom begränsningar i biltrafiken. Terminaluppställning av bussar kommer att iordningställas i stadsranden i norr och/eller i söder. Såväl stadsbussar som regionalbussar skall angöra hållplatsstråket vid resecentrum.

Nära 20-talet hållplatslägen kan tillskapas vid resecentrum (se även bilagda illustrationer). Huvuddelen av hållplatserna ligger på cirka 150 meters gångavstånd till Centralpassagens korsning med bangården. Eftersom hållplatserna lokaliseras till ett område mellan resecentrum och Uppsalas centrum uppnås även nära gångavstånd till handelsområdet i city. Vid hållplatserna får skärmtak uppföras.

Ny gata anläggs som förbinder Kungsgatan med Stadshusgatan mellan stadshuset och befintligt bostadshus. Denna gatudel skall nyttjas för busstrafik i sydlig riktning. Trafik till stadshuset, stationshusets parkering och fastigheten Dragarbrunn 1:10 kommer också att anvisas till den infarten (se bifogade trafikskiss). Kungsgatan byggs om så att en bredare gångbana med trädplantering kan tillskapas i gatans västra kant.

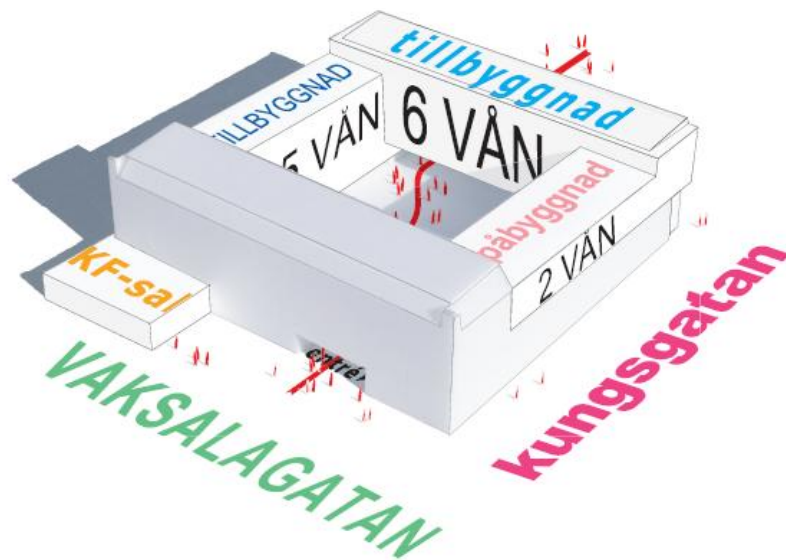


*Kungsgatan sett från söder efter ombyggnad. Skiss av White Arkitekter AB*

## Bebyggelse

Stadshuset uppfördes 1961-64 efter ritningar av Erik och Tore Ahlsén. Byggnaden ges motsvarande byggrätt och planbestämmelser som i gällande detaljplan vilket möjliggör en utbyggnad enligt ursprungsidén. Det innebär bland annat att arkad tillåts i byggnadens sydöstra del (nybyggnad) och i husets västra del (ombyggnad). Kopplat till stadshusets fasad mot Vaksalagatan föreslås en mindre utbyggnad i en våning. Tillbyggnadens bärande delar och fasader bör utformas så att de kan utrymmas på ett säkert sätt vid ett eventuellt järnvägshaveri (det bör vara brandteknisk klass på fasaden och krav på bärande delar så att inget ras kan ske). Ventilationen i stadshuset bör kunna stängas av snabbt för att hindra att farliga ämnen sprids vid ett eventuellt järnvägshaveri.

Stadshuset har höga arkitektoniska och kulturhistoriska värden. Enkla men vackra proportioner, fasadernas fönsterband samt väl hanterade och gedigna material ger byggnaden dess karaktär. Stadshusgården präglas av den konstnärligt utformade plåtfasaden. För att bibehålla byggnadens karaktär och garantera att kommande tillbyggnader får en anpassad utformning införs skydds- och var-samhetsbestämmelser.



*Utbyggnad av stadshuset. Skiss: White Arkitekter AB*

I Järnvägsparken får mindre byggnader som kiosk, serveringsbyggnad, väntutrymme uppföras. Byggnaderna skall ha en hög arkitektonisk kvalitet och anpassas till parkmiljön.

## Kulturmiljö och park

Järnvägsparken i sin nuvarande omfattning bibehålls i huvudsak. De föreslagna hållplatslägena medför dock ett visst intrång i parkmiljön. Dessutom krävs en omdaning för att utjämna höjdnivåerna mellan Kungsgatan och Stadshusgatan. Det är angeläget att ingreppen sker med stor omsorg och med hänsyn taget till parkens



karaktär och värde. Nyplantering bör ske med utgångspunkt från den gestaltning som präglat nuvarande park och de samband som finns med stationsbyggnaden och bangården. Föreslagen trädplantering längs Kungsgatan och planteringarna på det nya ”cykeltorget” kompenserar bortfallet av grönytor. (se även bilagda illustrationer).

”Kvalitetsprogram för Uppsala Central och Östra stationsområdet” (upprättat 1998) och ”Uppsala Resecentrum Gestaltningprogram” (upprättat 2003) bör ligga till grund för det fortsatta arbetet med utformning, projektering och byggande av parker och torg.

### **Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykeltrafiken som ligger parallellt med järnvägen kommer – som tidigare planer redovisat gå längs Stadshusgatans östra sida. Trafik mot centrum kommer som idag gå via Bredgränd och via en eventuell framtida genomfart mot Vretgränd. I förlängningen av Centralpassagen och som en länk mot Kungsgatan föreslås ett torg. Befintlig busstation kommer sannolikt att behöva rivas (ersätts av den föreslagna terminalbyggnaden intill bangården). Se även bilagda illustrationer.

### **Trafiksäkerhet**

Det är angeläget att studera trafiksäkerhetsfrågorna rent allmänt och i synnerhet korsningarna där gång- och cykeltrafikanter möter bussar/bilar.

Centralpassagen under järnvägen kommer att korsa både Stadshusgatan och Kungsgatan. Vid övergångsstället över Stadshusgatan föreslås en avsmalning av körbanan till ett körfält. Körfältet kommer att anläggas med avvikande beläggning och pollare för att tydliggöra passagen. Vid passagen över Kungsgatan kommer en trafiksignalreglerad GC-överfart att anläggas. Då många cyklister och gående väntas passera Kungsgatan är denna åtgärd även som en ökad framkomlighet för busstrafiken

Diagonalen norr om Näckens Polska över Stadshusgatan kommer att behandlas på samma vis som passagen vid Centralpassagen under järnvägen med en avsmalnad körbana och avvikande beläggning och pollare.

Övriga korsningar på Kungsgatan är trafiksignalreglerade.

För att genomföra utbyggnaden bussterminalen krävs trafikordningsplaner i varje särskilt byggskede. Hur dom olika byggskedena kommer att se ut är inte klarlagt. Trafikanordningsplanerna kommer att granskas från trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt av Gatu- och trafikkontoret.



*Cykelparkeringen nordväst om Uppsala Centralstation.*

### **Cykelparkering**

Delar av nuvarande bussterminalområde kommer att iordningställas som cykelparkering som inramas av planteringar i form av träd/häckar. Under förutsättning att hela bussterminalområdet kan användas som parkeringsplats kan cirka 1900 platser tillskapas. Cykelgarage kan uppföras inom 1/3 av markytan. Om cykelgarage uppförs kommer de sannolikt att lokaliseras till området närmast bangården (se även bilagda illustrationer).

### **Störningar**

Störningarna från trafiken för de boende väster om Kungsgatan bedöms minska i och med föreslagen ombyggnad av gatan. Den nya gatudelen som anläggs mellan Kungsgatan och Stadshusgatan medför sannolikt en ökning av bullret för byggnaden inom fastigheten Dragarbrunn 1:10 och stadshusets södra gavel. Det förekommer dock redan i dag störningar från befintlig parkering och angöring till stadshuset. Se bifogade bullerutredning.

## **INVERKAN PÅ MILJÖN**

Den stora omvandlingen av resecentrum och förändringar inom bangården har prövats i en miljökonsekvensbeskrivning i samband med planarbetet för Uppsala Central Östra Stationsområdet. Förändringarna som föreslås i denna plan har mer karaktären av omfördelning av busstrafiken. Därmed bedöms behov av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte föreligga.

## **MEDVERKANDE I PROJEKTET**

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Reseentrums projektledning med konsulter från White Arkitekter AB har bidragit med underlag och skisser.

**Revidering efter utställning:**

Planbestämmelserna har justerats så att delar av Torg 6 även fortsättningsvis kan användas som bussterminal. Planen har kompletterats med en bindande planbestämmelse om plank i fastighetsgränsen mot Dragarbrunn 1:10. I planbeskrivningen har texten om att Kungsgatans västra sida skall kunna användas som terminalområde tagits bort. Planbeskrivningen har kompletterats med ett utförligare avsnitt om trafiksäkerhetsfrågorna i korsningarna mellan gång- och cykelstråk och Kungsgatan/Stadshusgatan. Genomförandebeskrivningen har kompletterats ett avsnitt om elanläggningar (flyttning och ombyggnad).

**STADSBYGGNADSKONTORET**

Uppsala i februari 2006, reviderad i maj 2006

Margaretha Nilsson  
planchef

Owe Gustafsson  
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för utställning: 2006-02-16

Antagen av byggnadsnämnden: 2006-05-11

Laga kraft: 2006-06-08

Bilagor:

Bullerutredning för kv Frigg (sid 7-14).

Kartillustrationer mm som visar illustrationsplan, bussterminalen med busshållplatser, cykelstråk, bilangöring, cykelparkering, trafiksäkerhet i korsningspunkter, järnvägsparken, ny infart vid stadshuset (sid 15-23).



Detaljplan för  
**Bussterminal vid Uppsala C**  
Uppsala kommun

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

---

### **ORGANISATION**

#### **Tidplan**

Utställningsskedet väntas vara avsluta under mars 2006. Planen kan komma att bli antagen som tidigast i maj 2006.

#### **Genomförandetid**

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

#### **Ansvarsfördelning**

Uppsala kommun ansvarar för genomförandet av detaljplanen. Det avser bussterminal, cykelparkering, gata, park och torg samt om – och tillbyggnad av Stadshuset.

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

Eventuell flytt och/eller ombyggnad av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av beställaren. Utsättning av befintliga kablar skall ske innan eventuella schaktningsarbeten. Befintliga elanläggningar måste hållas tillgängliga under hela byggtiden.

#### **Huvudmannaskap**

Uppsala kommun är huvudman för allmän platsmark.

#### **Gestaltningprogram**

Genomförandet skall ske med utgångspunkt från det kvalitetsprogram som togs fram i samband med planen för Uppsala Central Östra stationsområdet, Dp 42 AB samt det gestaltningprogram som togs fram gemensamt av Uppsala kommun, Banverket och Jernhusen AB under år 2003.

### **FASTIGHETSÄTT** **Fastighetsbildning**

I samband med genomförandet av resecentrum kan fastighetsregleringar som berör planområdet komma att aktualiseras.

<b>EKONOMI</b>	Genomförandet av planbestämmelsen ”plank” i gränsen mot fastigheten Dragarbrunn 1:10 skall bekostas av Uppsala kommun.
<b>UTREDNINGAR</b>	<p><b>Luftföroreningar</b> Parallellt med planarbetet pågår ett arbete med att ta fram ett förslag till åtgärdsprogram för att klara miljökvalitetsnormerna för partiklar och kväveoxid (avser Kungsgatan).</p> <p><b>Buller</b> En bullerutredning, som främst avser fastigheten Dragarbrunn 1:10, har bilagts planhandlingen.</p>
<b>MEDVERKANDE I PROJEKTET</b>	Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Kommunens projektledning för Uppsala resecentrum med konsult, White arkitekter AB har bidragit med underlag i planarbetet.

**Revidering efter utställning:**

Planbestämmelserna har justerats så att delar av Torg 6 även fortsättningsvis kan användas som bussterminal. Planen har kompletterats med en bindande planbestämmelse om plank i fastighetsgränsen mot Dragarbrunn 1:10. I planbeskrivningen har texten om att Kungsgatans västra sida skall kunna användas som terminalområde tagits bort. Planbeskrivningen har kompletterats med ett utförligare avsnitt om trafiksäkerhetsfrågorna i korsningarna mellan gång- och cykelstråk och Kungsgatan/Stadshusgatan. Genomförandebeskrivningen har kompletterats ett avsnitt om elanläggningar (flyttning och ombyggnad).

**STADSBYGGNADSKONTORET**

Uppsala i februari 2006, reviderad i maj 2006

Margaretha Nilsson  
planchef

Owe Gustafsson  
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för utställning: 2006-02-16

Antagen av byggnadsnämnden: 2006-05-11

Laga kraft: 2006-06-08