

Handläggare
Anneli Sundin

Diarienummer
PBN 2012-20105
f.d. Dnr 2010/20017

Detaljplan för S:t Olofsgatans planskilda järnvägs korsning

Normalt planförfarande

LAGA KRAFT 2014-04-30



INNEHÅLL

PLANBESKRIVNING	3
HANDLINGAR	3
Antagandehandlingar	3
Övriga handlingar	3
Läshänvisningar	3
Medverkande	3
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	2
MILJÖBALKEN	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	4
Översiktsplanen, ÖP 2010	4
Detaljplaner	6
Förordnanden	6
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR	7
Plandata	7
Trafik	8
FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR	12
STADSBYGGNADSVISION	12
Hälsa och säkerhet	22
Teknisk försörjning	24
PLANENS KONSEKVENSER	26
Nollalternativ	26
Konsekvenser av detaljplaneförslaget med en planskild korsning	28
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB	30
Översiktsplan	30
Miljöbalken	30
REVIDERINGAR	30
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	31
ORGANISATORISKA FRÅGOR	31
Tidplan	31
Genomförandetid	31
Genomförandeavtal	31
Ansvarsfördelning	31
Huvudmannaskap	31
Ägande, enligt genomförandeavtalet	32
FASTIGHETS RÄTTSLIGA FRÅGOR	32
Fastighetsbildning	32
UTREDNINGAR	33
EKONOMISKA FRÅGOR	34

PLANBESKRIVNING

Detaljplanen omfattade tidigare även S:t Persgatans planskilda korsning. Efter samrådet har planen delats och detaljplanen för S:t Persgatans planskilda korsning har diarienummer 2013/1156.

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 t ex ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras m.m.

Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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

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 och kommunala förvaltningar.

Inför samrådet anlätade Trafikverket samt dåvarande stadsbyggnadskontoret och gatu- och trafikkontoret gemensamt WSP i Gävle för projektering, tekniska utredningar och illustrationer. WSP har även gjort kulturmiljöanalysen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

S:t Olofsgatan mellan Storgatan och järnvägen



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 räta ut banan mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Vid S:t Olofsgatan kommer spåren att höjas cirka 30 cm.

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.

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

En behovsbedömning, daterad 2010-06-15 har upprättats för det planområde som var aktuellt under samrådet, dvs. för planskildheter både på S:t Olofsgatan och på S:t Persgatan. Den samlade bedömningen är att ett genomförande av detaljplanerna 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 i samband med beslut om samråd 2011-01-24 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 om där den eventuella miljökonsekvensbeskrivningen avgränsades till att behandla kulturmiljöfrågor.

En konsekvensbeskrivning har tagits fram av WSP. Dåvarande stadsbyggnadskontoret och byggnadsnämnden ansåg att den visade 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.

Miljöbalkens 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 förhållningssätt 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 skugg effekter."
- "I övriga delar av stadskärnan och innerstaden ska de viktiga siktlinjerna värnas. Byggnationer över kvartersstadens höjder kan tillkomma i form av särskilda märkesbyggnader."

Kapitel 4:1

Denna del av S:t Olofsgatan klassas enligt kapitel 4:1 som "Huvudgata, klass 2" och följande gäller därmed: "Huvudgator är viktiga länkar i gatunätet. De förmedlar kollektiv- och biltrafik mellan olika stadsdelar och stadens in/utfarter." ... "Huvudgator nivå 2 har lägre förmåga (än klass 1) att hantera stora trafikmängder och hastigheter. Kollektivtrafiken prioriteras. Huvudgator nivå 1 och 2 kan ingå i stadsstråk Gaturummen utformas där även för oskyddade trafikanters rörelsemönster och så att möjligheter ges till förtätning och omvandling av bebyggelsen."

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:

- Byggnad 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 genomförde 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.*

Detaljplaner

Planområdet berör ett flertal detaljplaner från olika tidsepoker:



- PI 32, Stadsplan för trakten kring Järnvägsgatan från 1935
Kv Balder – kvartersmark för allmänt ändamål
Järnvägs promenaden vid kv Balder – allmän plats
S:t Olofsgatan öster om järnvägen – allmän plats/gata
Södra Österplan – allmän plats/park samt allmän plats/gata närmast bebyggelse
- PI 32 K, Ändrad stadsplan för dels Järnbrogatans korsning med järnvägen och dels kv Nanna i Uppsala, från 1945
Nannaskolan – kvartersmark för allmänt ändamål
Södra Österplan – allmän plats/park samt allmän plats/gata närmast bebyggelsen
- PI 32 V, Stadsplan för kv Od från 1963
Österplan – allmän plats/gata
- PI 35, stadsplan för trakten kring brandstationen från 1946
Norra Österplan – allmän plats/park samt allmän plats/gata närmast bebyggelsen
Järnvägen: kvartersmark för järnvägstrafik, korsningen med S:t Olofsgatan ska vara tillgänglig för allmän gatutrafik,
- Dp 70 AC, detaljplan för Ostkustbanan, S:t Olofsgatan – Tycho Hedéns väg från 2001
Järnvägen – kvartersmark för järnvägstrafik,

Förordnanden

Hela planområdet ligger inom yttre grundvattenskyddsområde enligt miljöbalken 7 kap. Dispens från vattenskydds föreskrifterna krävs när markarbeten sker under grundvattennivån.

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR

Inom järnvägsområdet ligger Dalabanan och Ostkustbanan som har mycket tät trafikering. Detta innebär att bommarna vid järnvägsövergångarna vid S:t Olofsgatan 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. Med jämna mellanrum fastnar dessutom bilar mellan bommarna eftersom det vid Kungsgatan ibland bildas köer som sträcker sig ända förbi järnvägen. 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.

Planområdet har avgränsats så att det bara berör de delar som behöver planläggas för att möjliggöra planskildheten. Därför omfattar detaljplanen endast en liten del av Österplan och järnvägsområdet. En del av Österplan behöver planläggas som gata och därför ingår även en del av Österplan mellan Höganäsgatan och S:t Olofsgatan.



Markägförhållanden

- Uppsala kommun äger den berörda gatan och parken.
- Uppsala kommun skolfastigheter AB äger Nannaskolan och Balderskolan.
- 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 +7,7 och +8,4 meter.

Grundvatten förekommer i friktionsjordar under leran. Grundvattenytan (trycknivån i friktionsjorden) varierar mellan +2,5 och +3,2 meter. Ytligt markvatten förekommer på varierande nivåer i fyllnadsmaterialet samt i underliggande torrskorpelera. Pågående utdränning 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 av 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

Under oktober månad 2012 uppmättes ca 3 900 fordon/dygn och i november samma år (när det råder dubbdäcksförbud på Kungsgatan) uppmättes ca 6 000 fordon/dygn. Man kan anta att Vaksalagatan delvis avlastas via S:t Olofsgatan när det råder dubbdäcksförbud på Kungsgatan, men att många undviker S:t Olofsgatan för att slippa järnvägs korsningen, när det *inte* råder dubbdäcksförbud på Kungsgatan. Trafikprognoserna för S:t Olofsgatan påverkas därför i första hand av om plankorsningen behålls eller om gatan blir planskild från järnvägen. Den påverkas i andra hand av eventuella dubbdäcksförbud på omkringliggande gator.

Det finns ett flertal olika trafikprognoser för S:t Olofsgatan, varav den senaste är från arbetet med översiktsplanen 2010 och siktar på år 2030. Enligt den kan det bli cirka 9 000 fordon på det aktuella avsnittet av gatan, men alla prognoser med så lång horisont är mycket osäkra och det är många olika faktorer som i slutändan påverkar antalet bilar. De senaste åren har trafiken minskat, bl.a. beroende på de allt längre väntetiderna vid bomfällningen. Samtidigt har trafiken under järnvägen på Vaksalagatan ökat.

S:t Olofsgatan från söder



S:t Olofsgatan från norr



Stadsbild och kulturmiljö

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

Gatan har en relativt öppen karaktär och den aktuella sträckan omges av skolor, vård- och omsorgsboende, bostäder och kontor. Utanför Nannaskolan finns fem stora lindar och öster om järnvägen står några mindre björkar i esplanaden.

I anslutning till planområdet finns bostadshus från olika perioder och med olika byggnadsstilar. Här finns såväl byggnader från 1990-talet och 2000-talet som äldre hus från sekelskiftet fram till 1960-talet. Stads kärnans stadsbild har förändrats avsevärt de senaste decennierna då ett stort antal byggnader har rivits och ersatts med nya. Det är därmed viktigt att värna om och att i så stor utsträckning som möjligt bevara den kvarvarande äldre bebyggelsen.

Stadsbilden i planområdet längs gatan präglas av ett antal äldre byggnader, bland annat i form av skolor och andra offentliga byggnader blandat med nyare bostäder, kontor och affärer.

Parken vid Österplan, som anlades samtidigt med järnvägen och fanns med i 1880 års stadsplan, är en viktig del av stadsbilden i området. Kvarteren på järnvägens östra sida, vid Österplan avskärmas mot järnvägen av stora lövträd, främst lind, ek och lönn. Längs järnvägens västra sida löper en gång- och cykelväg och ett stråk av buskar och beskurna almar som skapar en tydlig gräns mot det öppna järnvägsområdet. Vid plankorsningen med S:t Olofsgatan finns även här nyare bostadsbebyggelse bestående av trevåningshus.

S:t Olofsgatan från Kungsgatan mot järnvägen

Foto: WSP



Gatan rymmer många verksamheter och är ett viktigt stråk för utvidgningen av stadskärnan.



- A- Kvarteret Od med butiker och kontor
- B- Kontor
- C- Balder: vård- och omsorgsboende, ej kommunal ägo
- D- Balderskolan
- E- Nannaskolan
- F- Missionskyrkan
- G- Hotell och butiker
- H- Stadsbiblioteket

FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

STADSBYGGNADSVISION

Den planskilda korsningen **för S:t Olofsgatan** ger:

- God tillgänglighet och framkomlighet för gående och cyklister.
- God framkomlighet för en stomlinje för kollektivtrafiken som eventuellt blir spårväg i framtiden.
- God framkomlighet för bilar.

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

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

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

S:t Olofsgatan mellan Kungsgatan och järnvägen i juli 2013



S:t Olofsgatan från östra sidan mot järnvägen

Illustration: WSP



S:t Olofsgatan från östra sidan mot järnvägen efter ombyggnaden

Illustration: WSP

OBS: Träden utanför Nannaskolan kan inte bevaras.



Järnvägen höjs cirka 30-40 cm i korsningen med S:t Olofsgatan. Detaljplanen möjliggör att gatan dimensioneras för 2+1 körfält i anslutning till Kungsgatan och ett körfält i vardera riktningen (1+1 körfält) vid Storgatan samt gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan.

Körfält, kurvradier och tunnelhöjd dimensioneras så att spårvägstrafik är möjlig och eftersom Strandbodgatan redan byggts med en tunnelhöjd på 4,0 meter så blir det dimensionerande för vilken typ av spårvagn som skulle kunna köras i Uppsala. Därför föreslås tunnelhöjden 4,0 meter även på S:t Olofsgatan. Planen reglerar dock inte tunnelhöjden.

Enligt översiktsplanen ska en stomlinje för kollektivtrafiken passera på S:t Olofsgatan mellan Torkelsgatan och Kungsgatan. Körfält, kurvradier och tunnelhöjd dimensioneras så att spårvägstrafik är möjlig.

Det finns inget stort behov av separata körfält för kollektivtrafiken eftersom det huvudsakligen är Kungsgatan som är dimensionerande för framkomligheten. Utformningen av stomlinjestråket på S:t Olofsgatan på sträckan mellan Storgatan och Torkelsgatan ligger utanför detaljplanen och det har ännu inte gjorts några detaljerade studier av gatornas framtida utformning. Det är därför oklart om det kan ordnas separata körfält mellan Storgatan och Råbyvägen. Björkesplanaden kan inte behållas om S:t Olofsgatan ska ha separata körfält för kollektivtrafiken. Även på Torkelsgatan kommer kollektivtrafik och biltrafik att blandas.

*S:t Olofsgatan med 1+1 körfält vid Storgatan och 2+1 körfält vid Kungsgatan
Gång- och cykelbanor på var sida av gatan.*

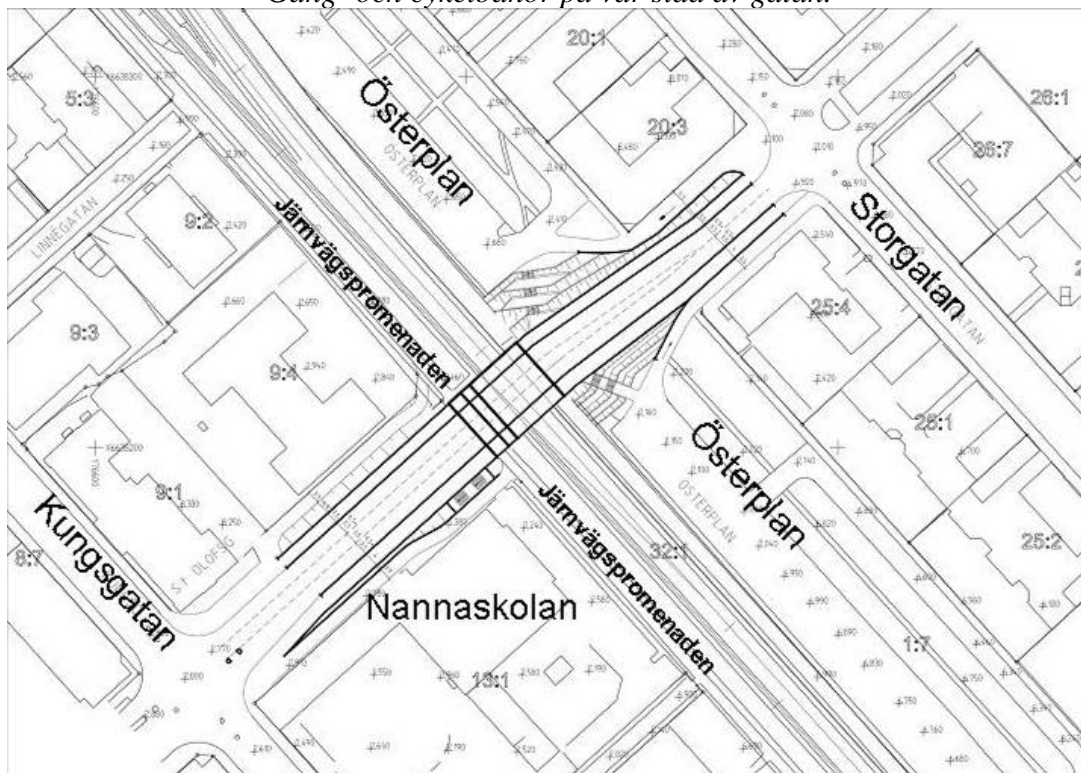
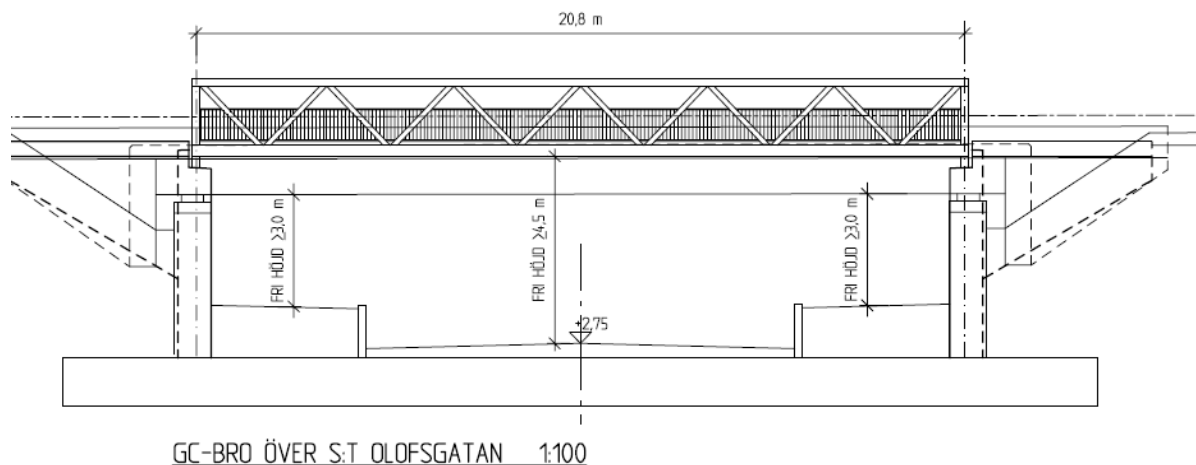


Illustration: WSP

Tunneln ska, så långt det är möjligt, ges en ljus och luftig utformning. Konstruktionen för järnvägsbron över tunneln kommer p.g.a. sin längd att bli ca två meter tjock. Det är därför viktigt att brokonstruktionen ges en estetiskt tilltalande utformning med hög kvalitet i materialen. 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.

Förslag till brokonstruktion med vattentätt tråg och slänter ovanför tråget Illustration: WSP

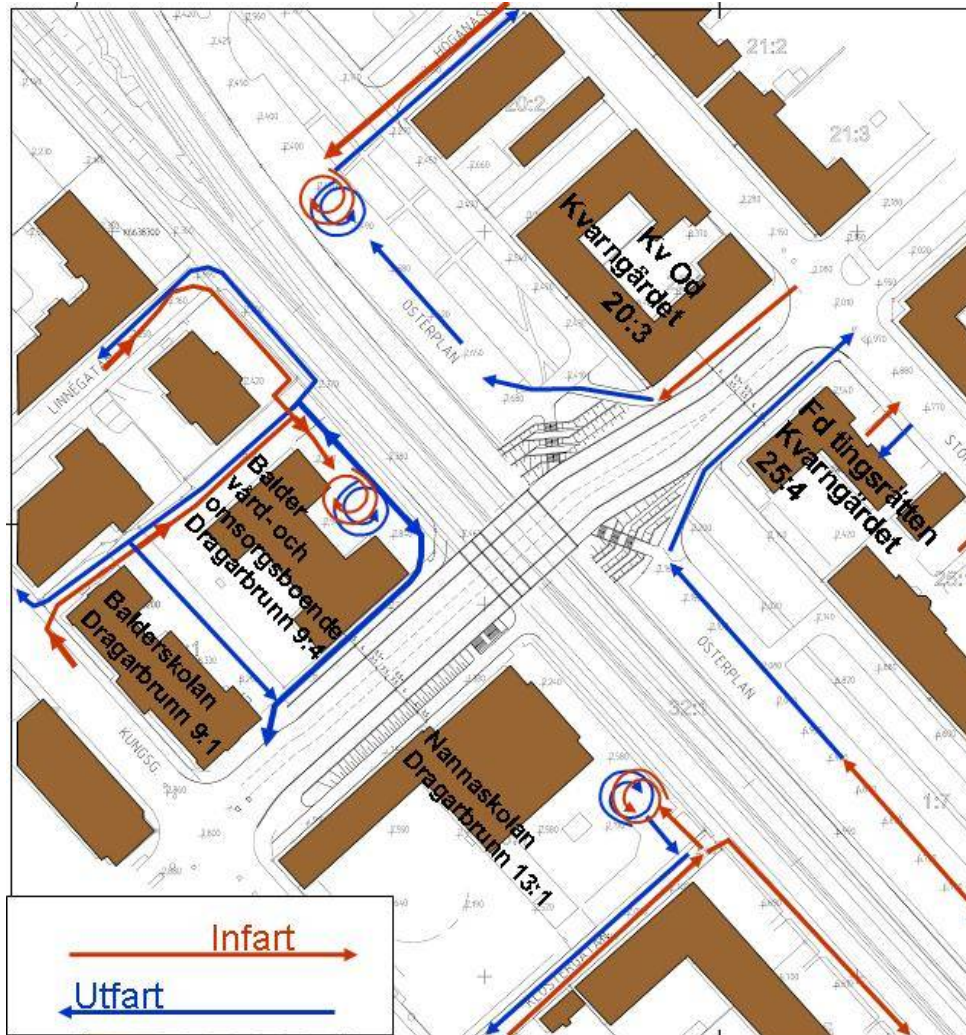


Tillgänglighet

Gång- och cykelbanorna läggs på en egen nivå för att minska höjdskillnaden och därmed lutningen. Lutningen beräknas bli cirka 5 %.

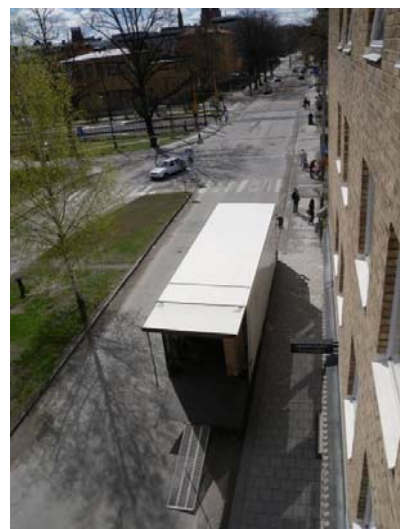
Angöring till fastigheterna längs S:t Olofsgatan

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.



Kv Od, Kvarngärdet 20:3 har butikslokaler i bottenvåningen mot S:t Olofsgatan. En väg för enkelriktad angöring kan behållas intill husfasaden. Utfart kan ske enkelriktat via Höganäsgatan. Det är dock inte nödvändigt med en körbana för transportfordon utanför butikerna. Leverans av varor till butikerna kan ske från Storgatan eller Österplan.

Vägen ska dock inte användas som infart till parkeringen på Österplan. Parkeringen på Österplan får i stället sin angöring via Höganäsgatan.



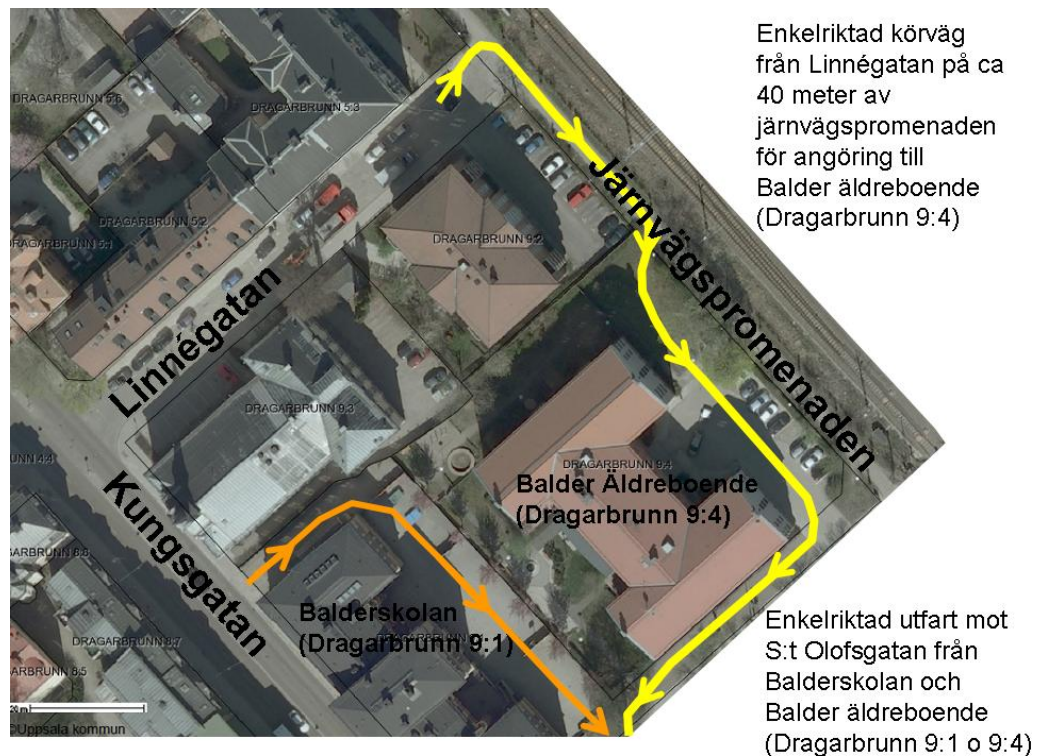
Transport till en av butikerna i kv Od
Foto: Sven Tideman

Parkeringen på södra Österplan kan ha en enkelriktad infart från S:t Persgatan och en enkelriktad utfart parallellt med S:t Olofsgatan. Parkeringen på norra Österplan kan angöras via Storgatan – Höganäsgatan.

Nannaskolan behåller sin angöring från Klostergatan och kan behöva avsätta en del av skolgården som vändplan (idag parkering) eftersom det inte blir möjligt att köra in från S:t Olofsgatan och ut via Klostergatan.

Balderskolan (Dragarbrunn 9:1) och **Balder vård- och omsorgsboende** (Dragarbrunn 9:4) kan inte behålla sin nuvarande angöring direkt mot S:t Olofsgatan. En ny angöring kan ordnas på olika sätt och det finns två möjliga infartsvägar och tre möjliga utfartsvägar. Fordon kan köra in till Dragarbrunn 9:4 från Kungsgatan via Dragarbrunn 9:1 (servitut finns), eller via Järnvägspromenaden från Linnégatan. Fordon kan köra ut från Dragarbrunn 9:4 till Kungsgatan över Dragarbrunn 9:1, eller via järnvägspromenaden till Linnégatan eller via den egna fastigheten till gång- och cykelvägen på S:t Olofsgatans nordvästra sida. Se illustrationen här intill.

Fastighetsägaren till Dragarbrunn 9:4 uppgav i juni 2013 att de föredrar den lösning som innebär enkelriktad infart via Linnégatan och Järnvägspromenaden och enkelriktad utfart mot S:t Olofsgatan, se bild nedan. Trafikeringen av Järnvägspromenaden och utfarten längs S:t Olofsgatan måste regleras med lokala trafikföreskrifter så att sträckornas huvudsakliga syfte fortsätter att vara gång- och cykeltrafik.



S:t Olofsgatan – framtida handlingsfrihet

Järnvägsbron och tunneln konstrueras så att gatan kan byggas om till en fyrfilig gata där två av körfälten kan reserveras för kollektivtrafik. Vid en sådan ombyggnad måste gång- och cykelbanan på den norra sidan tas bort och cykeltrafiken dubbelriktas på den södra sidan.

S:t Olofsgatan ombyggd till gata med fyra (2+2) körfält och en dubbelriktad gång- och cykelbana.

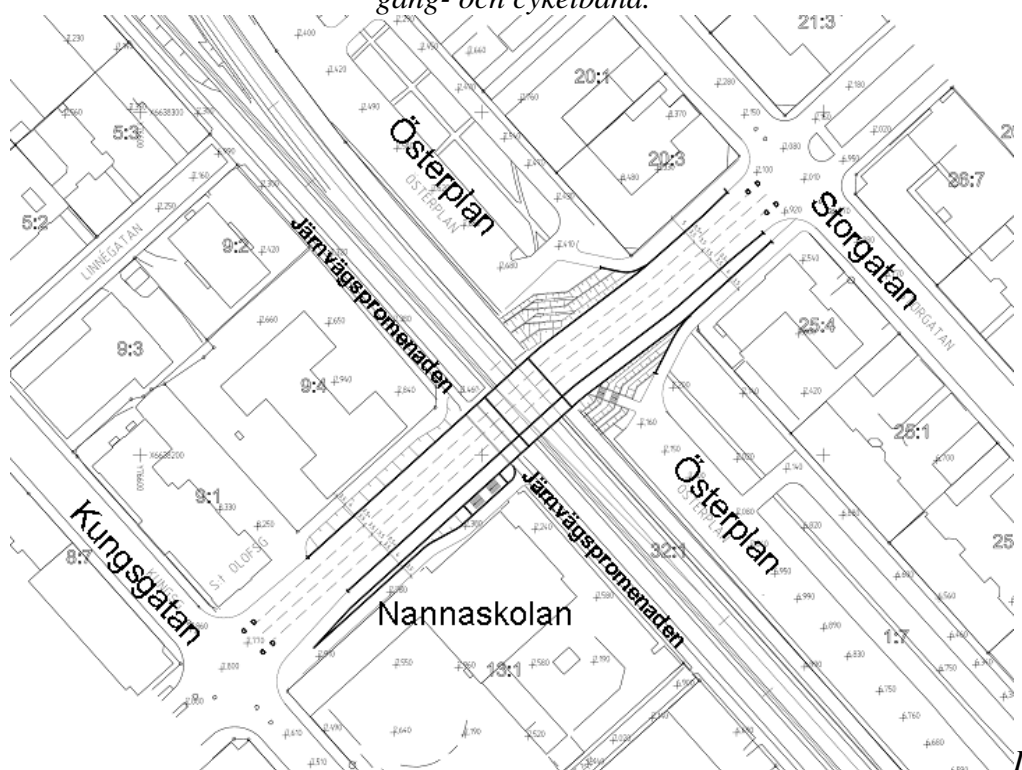
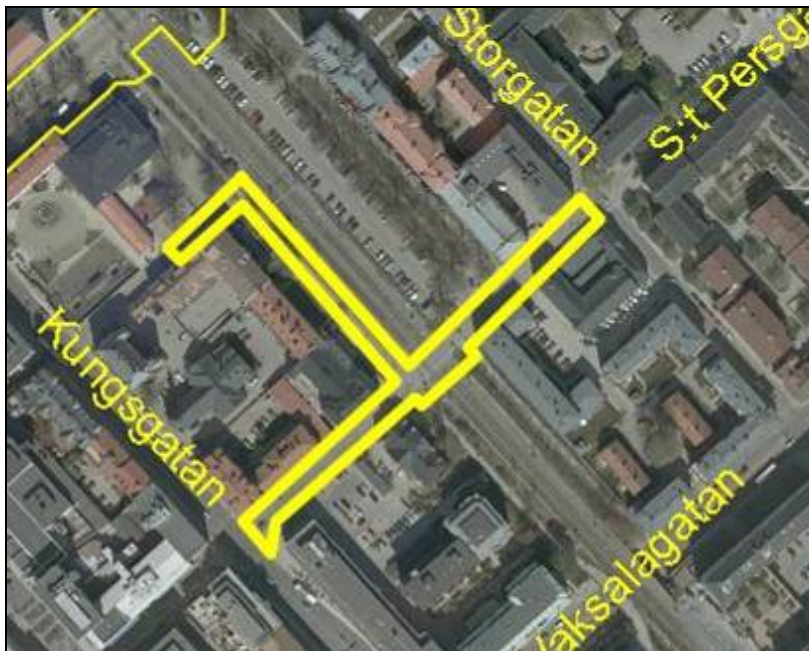


Illustration: WSP

Planskildhet på S:t Persgatan, 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 Persgatan, dnr 2013/1156.



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

Järnvägs promenaden behålls och kompletteras med broar 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.

Österplan

Österplan är uppdelad på båda sidorna 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. Parkeringen kan behållas men den befintliga infarten måste i så fall ersättas med en ny.

Parkeringsytan på norra Österplan kan angöras från Höganäsgatan och därför planläggs en del av Österplan som gata för att Höganäsgatan ska kunna förlängas vid behov. Parkeringen kan utökas norrut på befintlig vändslinga.

Om även S:t Persgatan blir planskild (dnr 2013/1156) kan Södra Österplan angöras via en enkelriktad infart från S:t Persgatan och enkelriktad utfart parallellt med S:t Olofsgatan mot Storgatan. Parkeringsutfarten på Storgatan kan dock skapa en otydlig trafiksituation eftersom gång- och cykelbanan längs S:t Olofsgatan då hamnar mellan körfälten på S:t Olofsgatan och parkeringsutfarten.

Österplan söderut från S:t Olofsgatan



Järnvägs promenaden

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.

Järnvägs promenaden måste utformas så att den är möjlig att eventuellt använda för angoring till Dragarbrunn 9:4 (Balder vård- och omsorgsboende).

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.

Järnvägs promenaden söderut från Linnégatan.



Järnvägen

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

Järnvägen kommer att rätas ut i höjdlid på sträckan mellan Vaksalagatan och Skolgatan. Det medför att den höjs cirka 0,3 – 0,4 meter vid S:t Olofsgatan och cirka 0,8 meter vid S:t Persgatan. Højningen är ingen förutsättning för tunnlarerna men højningen medför att gatornas lutning blir mindre och genomsiktligheten något bättre än om järnvägen inte hade højts.

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

Hälsa och säkerhet

Gatumark och vägtrafik

Vägtrafikbuller

Bullerberäkningarna visar att samtliga fasader längs S:t Olofsgatan får dygns-ekvivalenta trafikbullernivåer som överskrider 60 dBA. Det medför troligen behov av bullerdämpande åtgärder på intilliggande fönster och/eller husfasader.

Bakgrund

S:t Olofsgatan har för närvarande inga stora trafikmängder och trafikerades inte av bussar. Under oktober månad 2012 uppmättes ca 3 900 fordon/dygn och i november samma år (när det råder dubbdäcksförbud på Kungsgatan) uppmättes 6 000 fordon/dygn. Det verkar därför som om Vaksalagatan avlastas via S:t Olofsgatan när det råder dubbdäcksförbud. Man kan också ana att många undviker S:t Olofsgatan för att slippa järnvägs korsningen, när det *inte* råder dubbdäcksförbud på Kungsgatan.

Trafikprognoserna för S:t Olofsgatan påverkas därför i första hand av om plankorsningen behålls eller om gatan blir planskild från järnvägen. Den påverkas i andra hand av eventuella dubbdäcksförbud på omkringliggande gator. Enligt kommunens egna prognoser kan trafiken komma att fördubblas på S:t Olofsgatan mellan Kungsgatan och Väderkvarnsgatan.

Förutsättningar för beräkningarna av vägtrafikbullret när planskildheten har byggts. Preliminära prognoser för trafikbuller har tagits fram av kontoret för samhällsutveckling och de visar att bullernivåerna kommer att överskrida 60 dBA på intilliggande fasader längs S:t Olofsgatan.

- Antal fordon/årsmedeldygn: 10 000 (dvs. något mer än prognosen i översiktsplanen)
- Andel tunga fordon om det blir stomlinje för kollektivtrafik: 3 %
- Hastighet: 30 km/tim
- Bostäder, skolor och kontor längs gatan
I vissa bostadshus är det verksamheter i bottenvåningen, se bilden nedan.
- Höjd: 2 meter ovan mark
- Öster om Storgatan, vid esplanaden på S:t Olofsgatan, är avståndet till fasaderna: ca 4 m från närmaste körfält och ca 19 m från körfältet längst bort.



Luft

En fördubbling av trafiken på S:t Olofsgatan beräknas inte medföra att partikelhalten ökar så att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Det är cirka 25 meter mellan husfasaderna, husen är 2 – 4 våningar höga och det finns öppningar mellan husen som underlättar luftombyte.

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.

Järnväg och tågtrafik

Tågbuller

Trafikverket har tidigare utfört bullerutredningar samt 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. Kontaktledningarna vid järnvägen alstrar elektriska fält medan magnetiska fält endast förekommer när tåg passerar. Magnetfält är starkast närmast järnvägen och avtar sedan med snabbt några meter från banan.

Teknisk försörjning

Det finns viktiga ledningar i S:t Olofsgatan 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. Se även genomförande beskrivningen.

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".

Gatorna 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.

De grönmärkade byggnaderna på bilden nedan visar byggnader med grundläggning som kan vara känslig.



Planbestämmelser

- GATA** Alla ytor för gatutrafik planläggs som gata. Även de delar av järnvägs promenaden som huvudsakligen är avsedda för gång- och cykeltrafik. Anledningen är att delar av järnvägs promenaden måste vara tillåten för viss angöring till Dragarbrunn 9:4 (Balder vård- och omsorgsboende). Lokala trafikföreskrifter kommer att säkerställa att Järnvägs promenaden även i fortsättningen fungerar som en gång- och cykelväg med tillägg av en mycket begränsad motorfordonstrafik.
- I förlängningen av Höganäsgatan planläggs en del av Österplan som gata. Motivet är att möjliggöra en eventuell angöring till Österplans parkering via Höganäsgatan.
- T** Område för järnvägstrafik får samma utbredning som i gällande plan. Järnvägsområdet ingår i detaljplanen endast där det krävs tilläggsbestämmelser 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 med 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.

Administrativa bestämmelser

Tomtindelingsbestämmelserna från 1945 upphävs för den berörda delen av Dragarbrunn 17:1 (Nannaskolan).

Gestaltning

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

PLANENS KONSEKVENSER

Nollalternativ

Nollalternativet kan egentligen vara två. Dels att plankorsningen behålls, dels att den stängs.

Nollalternativ 1 – 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 och tillgänglighet

Trafiksäkerheten försämras eftersom både antalet passerande tåg och antalet trafikanter ökar. Ökande väntetider, fler väntande vid bommarna 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.

Angöring och transporter

Dagens angöringsmöjligheter kan behållas.

Buller och vibrationer

Buller kommer att öka p.g.a. ökande tågtrafik som medför med tågbuller och att bommarna fälls oftare. De främsta bullerkällorna är stillastående bilar som köar vid bommarna (och inte stänger av motorn) samt från bomanläggningarnas ljudsignaler (pling-pling).

Barnperspektiv

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

Stadsliv

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

Trygghet

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

Nollalternativ 2 – plankorsningen och gatan stängs för genomfart

Kulturmiljö och stadsbild

Gatornas funktion försvinner. S:t Olofsgatan får en ännu lägre dignitet. Ögonkontakten behålls mellan gatorna och vissa värdebärande byggnader, anläggningar och träd, men järnvägen kommer troligen att avskäras för att förhindra smittrafik. De befintliga gatuträden kan behållas.

Trafiksäkerhet

Det finns en risk att personer tar sig igenom eventuella stängsel och korsar järnvägen olagligt.

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

På S:t Olofsgatan kommer vägtrafikbuller att minska kraftigt eftersom gatan stängs av för genomfart. Det är oklart om – och i så fall var – trafiken ökar istället, men det är troligt att det blir på Vaksalagatan.

Barnperspektiv

Barn, som ofta går eller cyklar, får i vissa fall omvägar när järnvägen ska korsas. Om S:t Olofsgatan stängs för genomfart får partierna närmast järnvägen mycket lite trafik, vilket kan vara en fördel för de barn som ska till Nanna- och Balderskolan.

Trygghet

Känslan av otrygghet 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 tunnlarna.

Stadsliv

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

Konsekvenser av detaljplaneförslaget med en planskild korsning

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 försämras 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.

Gatuträden på S:t Olofsgatan kan inte behållas. Nya träd kan planteras på nya platser längs gatan.

Nannaskolan med gatuträd

Foto: WSP



Trafiksäkerhet

Trafiksäkerheten ökar, vilket ju också är huvudsyftet med planläggningen.

Personer med nedsatt syn, hörsel och/eller orienteringsförmåga får en förbättrad trafiksäkerhet.

Trafiksäkerheten för gående och cyklister på Järnvägspromenaden och på delar av den västra gång- och cykelbanan på S:t Olofsgatan kan minska eftersom det kan bli aktuellt med angöring till Balder vård- och omsorgsboende på dessa sträckor.

Trafiken ökar på Storgatan nordväst om S:t Olofsgatan samt på Höganäsgatan eftersom angöringen till parkeringen på norra Österplan måste ske via Storgatan-Höganäsgatan.

Framkomlighet för gående, cyklister och kollektivtrafik

S:t Olofsgatan utformas så att den kan trafikeras med en stomlinje med spår-
väg. En sektion med 2 – 3 körfält rymmer enkelriktade gång- och cykelbanor
på vardera sidan av S:t Olofsgatan vilket ger en god framkomlighet och till-
gänglighet för såväl kollektivtrafik som gående och cyklister. Med fyra körfält
ökas framkomligheten för kollektivtrafiken, men ytterst marginellt, medan gå-
ende och cyklister får en försämrad framkomlighet.

Tillgänglighet

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

Angöring och transporter

Flera fastigheter får sämre angöring eftersom befintliga angöringsvägar skärs
av.

Buller

Se även rubriken ”Miljö- och hälsa”/”Buller”. Bullerberäkningarna visar att
samtliga fasader längs S:t Olofsgatan får dygnsekvivalenta trafikbullernivåer
som överskrider 60 dBA, vilket är en ökning jämfört med idag. Det kan even-
tuellt medföra behov av bullerdämpande åtgärder på intilliggande fönster
och/eller husfasader.

Boende på Linnégatan och längs Järnvägs promenaden kan få en begränsad
ökning av trafikbuller eftersom Dragarbrunn 9:4 får sin infart den vägen. Bo-
ende längs Storgatan väster om S:t Olofsgatan och Höganäsgatan kan få en
begränsad ökning av trafikbuller eftersom Norra Österplan kan få sin infart den
vägen.

På S:t Olofsgatan kommer buller från stillastående bilar som köar vid bommar-
na och ljudsignalerna från bomanläggningarna att försvinna.

Planförslaget behandlar inte tågtrafikbuller eftersom all spårutbyggnad sker
inom befintligt järnvägsområde. I samband med planeringen för ett nytt rese-
centrum 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 bul-
lernivåerna från tågen ökar marginellt.

Luftföroreningar

Se även rubriken ”Miljö- och hälsa”/”Luft”.

En ökning av trafiken på S:t Olofsgatan antas inte medföra att partikelhalten
ökar så att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Det är cirka 25 meter mellan
husfasaderna, husen är 2 – 4 våningar höga och det finns öppningar mellan
husen som underlättar luftombyte.

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 miljöbalkens kapitel 3.

Planförslaget berör inte miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5.

Dispens krävs vattenskyddsföreskrifterna enligt miljöbalkens kapitel 7.

REVIDERINGAR

Endast redaktionella ändringar och förtydliganden.

Kontoret för samhällsutveckling

Uppsala i juni 2013, rev 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:	2014-04-30

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 samt en bredare och öppnare tunnel på S:t Olofsgatan.

**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.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning

Allmän plats

Järnvägs promenaden, som ägs av Trafikverket, övertas av Uppsala kommun.

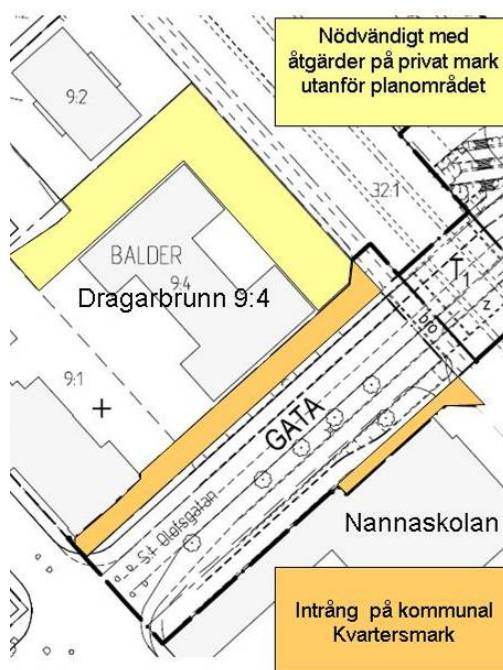
Kvartersmark

Tillgängligheten för tunneln under järnvägen regleras med servitut

Två fastigheter, Dragarbrunn 9:1 (Balder skolan) och 13:1 (Nannaskolan) berörs av intrång då delar av kvartersmarken behövs som gatemark. Båda fastigheterna ägs av Uppsala kommun skolfastigheter AB.

Dessutom kommer det att behövas ombyggnader för angöring till fastigheterna Dragarbrunn 9:4 (Balder vård- och omsorgsboende).

Nannaskolan kan bara ha sin angöring från Klostergatan och därför kan det bli nödvändigt med en vändplan på delar av skolfastigheten i närheten av Klostergatan.



Tomtindelning

Dragarbrunn 13:1 (Nannaskolan) omfattas av tomtindelningsbestämmelser inom kv Nanna, dnr 0380-7/DR13. En breddning av S:t Olofsgatan strider mot tomtindelningsplanen och inom den del av fastigheten som berörs av detaljplanen ska tomtindelningsbestämmelserna upphävas. Detta sker genom att en administrativ bestämmelse införs på plankartan.

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 tillhörighet 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 om tvångsinlösen till Lantmäteriet.

Åtgärder som förorsakas 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.

REVIDERINGAR

Redaktionella ändringar för att förtydliga innehållet.

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:	2014-04-30