

Handläggare  
Göran Carlén

Datum  
2014-02-26

Diarienummer  
KSN- 2013-1199

Kommunstyrelsen

## **Detaljplan för planskild korsning mellan Sankt Persgatan och järnvägen, Uppsala kommun**

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

**att** anta detaljplan för planskild korsning mellan Sankt Persgatan och järnvägen enligt **bilaga**.

### **Ärendet**

Plan- och byggnadsnämnden har 19 september 2013 godkänt förslag till rubricerad detaljplan och lämnat över det för antagandeprövning i kommunfullmäktige. Parallellt behandlas en plan för planskild korsning för Sankt Olofsgatan (KSN- 2013-1198) , samt ett genomförandeavtal med trafikverket (KSN 2009-0323). Planläggningen förutsätter kommunal medfinansiering om ca 105 Mkr totalt för genomförandet av båda planerna. Därmed bedöms plan- och byggnadsnämnden inte ha delegation att själv anta planen.

Samrådsyttranden utsänds ej digitalt. Finns i akten.

### *Föredragning*

Planförslaget möjliggör planfri korsning mellan Sankt Persgatan och järnvägen för gång- och cykeltrafik. Angöringen med bil behöver förändras för några fastigheter.

Genomförandet beräknas kunna påbörjas under 2017 och ska ske koordinerat med motsvarande ombyggnad för planskildhet för St Olofsgatan och slutförandet av dubbelspårsutbyggnaden vid gamla Uppsala.

Antagandehandlingarna består av plankarta med bestämmelser, plan- och genomförandebeskrivning, samrådsredogörelse samt utlåtande.

*Kommunalekonomiska konsekvenser mm*

Ett genomförandeavtal avseende båda korsningarna har upprättats mellan kommunen och trafikverket. Uppsala kommun är kostnadsansvarig för genomförandet av St. Persgatan. Den delen är kostnadsberäknad till 48 Mkr i prisnivå 2011-02. Kommunen står för eventuella kostnadsökningar för denna del. Uppsala kommun svarar därutöver att för kostnader förknippade med olika former av tillståndsgivning, ev. arkeologi och markföreningar i gata. Kommunen står även för markinlösen som grovt har beräknats till 4 Mkr totalt sett.

För genomförandet av St Persgatans planskilda korsning medfinansierar kommunen 48 Mkr. För genomförandet av St Olofsgatans planskilda korsning medfinansierar. I kommunens investeringsbudget ligger för närvarande 55 Mkr totalt för båda objekten, vilket innebär att korrigering behöver göras i IVE 2015-18.

Avtalet med Trafikverket måste vara godkänt vid antagandet och behandlas av fullmäktige vid samma sammanträde.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson  
Stadsdirektör

Ulla Holmgren  
Enhetschef

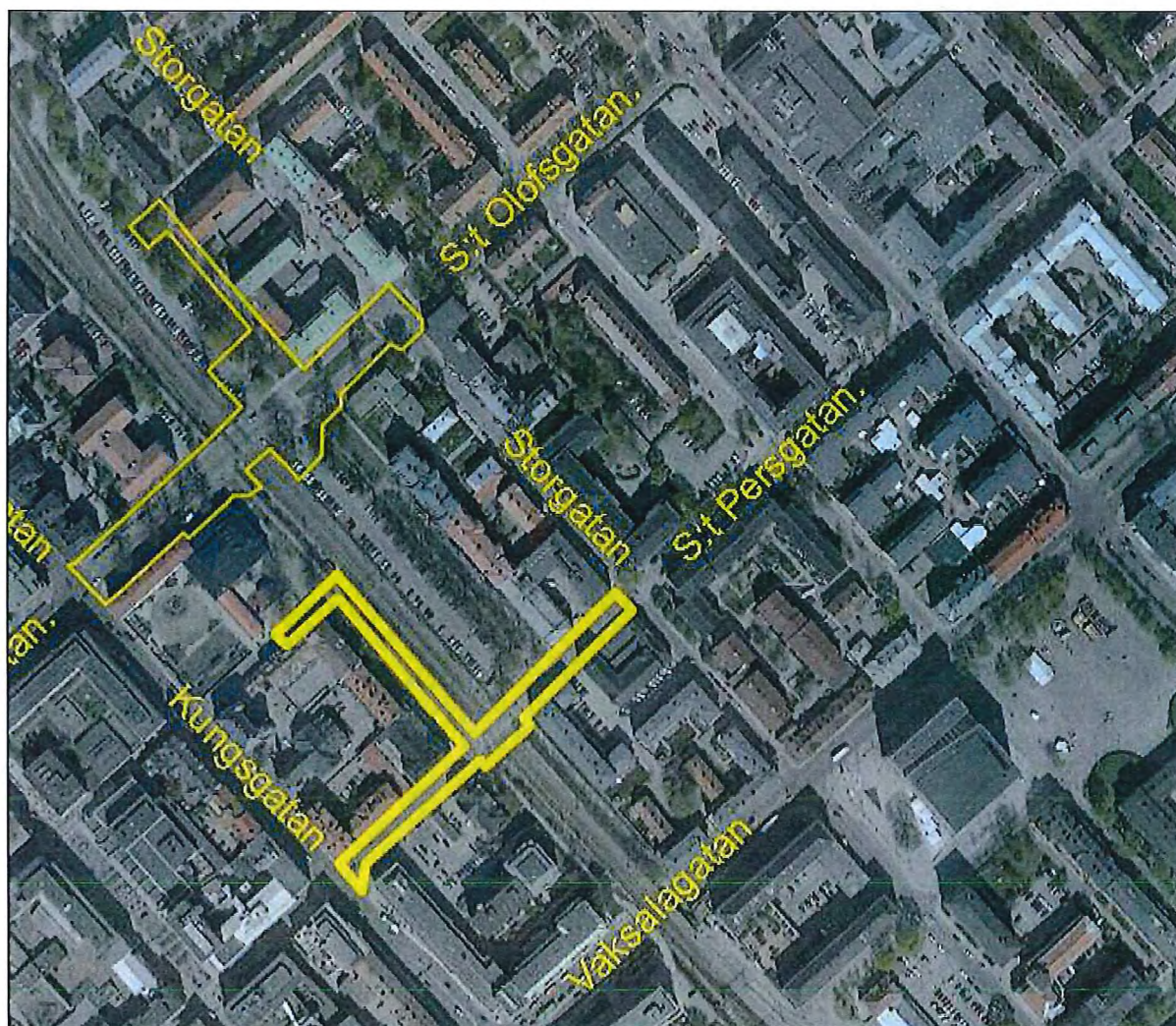
Handläggare  
Anneli Sundin

Datum  
2013-09-02

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

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

ANTAGANDEHANDLING



## Detaljplan för S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning

### 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
REVIDERINGAR.....	32
<b>GENOMFÖRANDEBESKRIVNING .....</b>	<b>1</b>
<b>ORGANISATORISKA FRÅGOR .....</b>	<b>1</b>
Tidplan .....	1
Genomförandetid .....	1
Genomförandeavtal.....	1
Ansvarsfördelning.....	1
Huvudmannaskap.....	1
Ägande, enligt genomförandeavtalet .....	2
<b>FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR.....</b>	<b>2</b>
Fastighetsbildning .....	2
<b>UTREDNINGAR.....</b>	<b>3</b>
<b>EKONOMISKA FRÅGOR.....</b>	<b>4</b>

## PLANBESKRIVNING

---

Detaljplanen ingick tidigare i detaljplanen för S:t Olofsgatans och S:t Persgatans 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.

Järnvägs promenaden 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 räta 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.

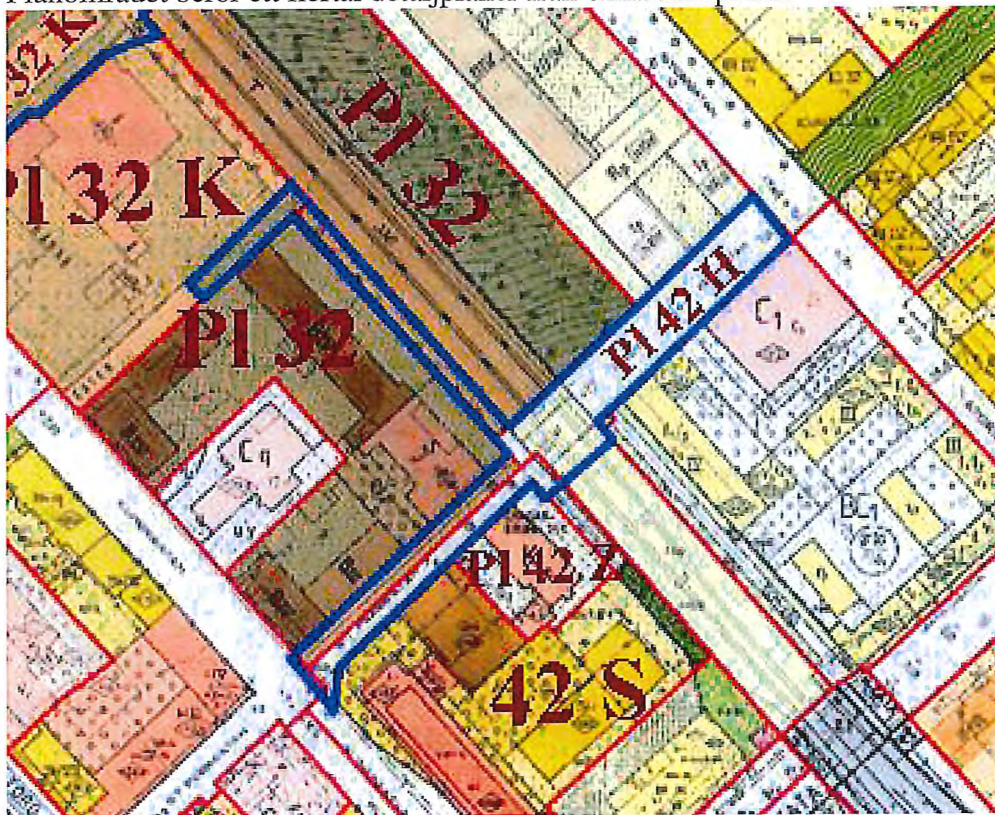
## **Program för detaljplan**

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:



- P1 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.
- P1 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
- P1 42 H, Kv Tor från 1964  
Kvartersmark för järnvägstrafik, korsningen med S:t Persgatan ska vara tillgänglig för allmän gatutrafik
- P1 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.

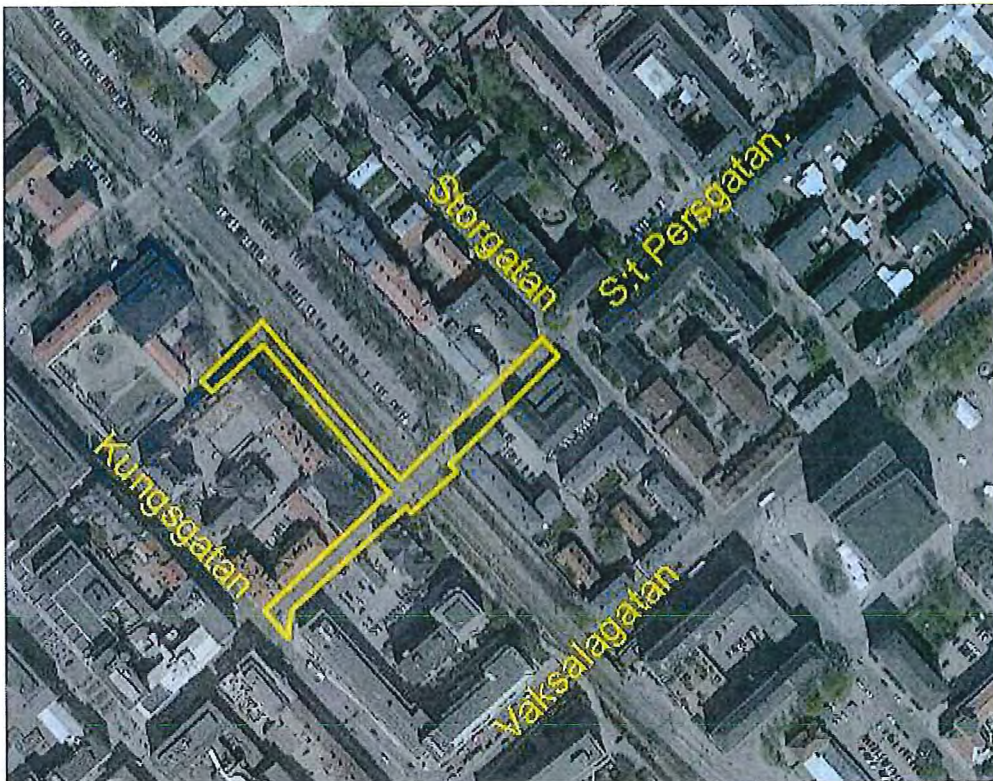
## OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

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 Järnvägs promenaden 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 Järnvägs promenaden 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**

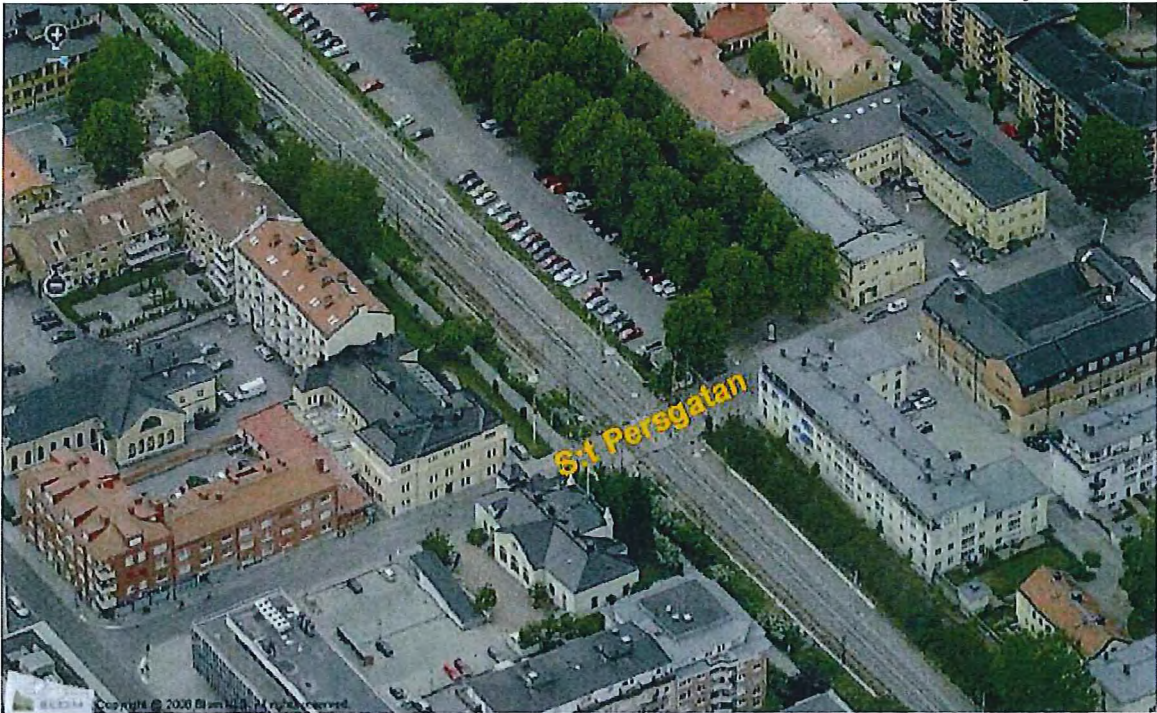
S:t Persgatan, som är utformad för enbart gång- och cykeltrafik på sträckan mellan Storgatan och Väderkvarnsgatan, är ett av stadens stora gång- och cykelstråk. Det förbinder de nordöstra stadsdelarna med stadskärnan och avlastar bl.a. Vaksalagatan från cykeltrafik.

*S:t Persgatan sedd från Storgatan mot Salagatan*



Detaljplan för S:t Persgatan planskilda järnvägs korsning

*S:t Persgatan från söder*



*S:t Persgatan från norr*



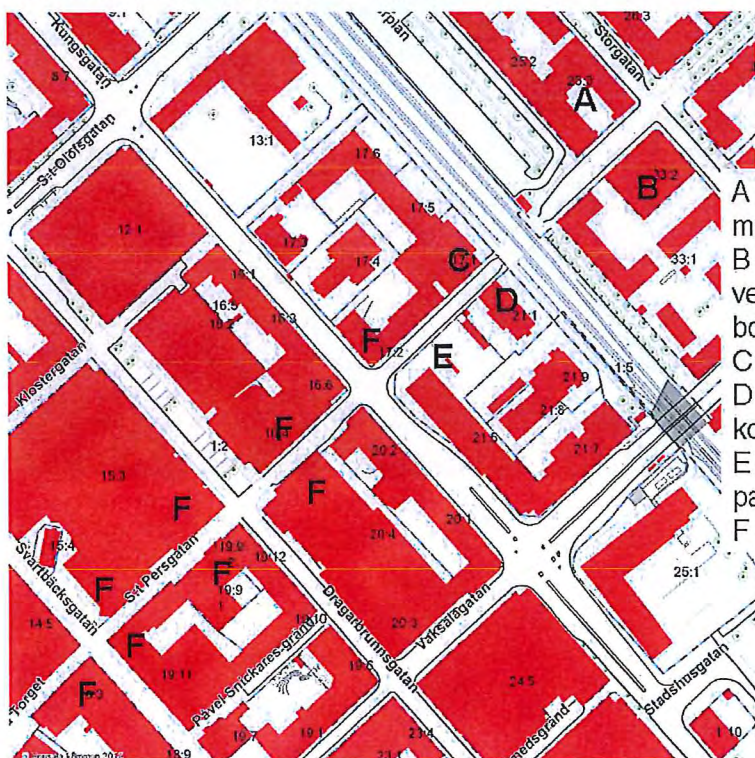
## Stadsbild och kulturmiljö

**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 nedfälda, 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 tingrätten 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 Persgatans 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*



Detaljplan för S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning

*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*





## Detaljplan för S:t Persgatan planskilda järnvägs korsning

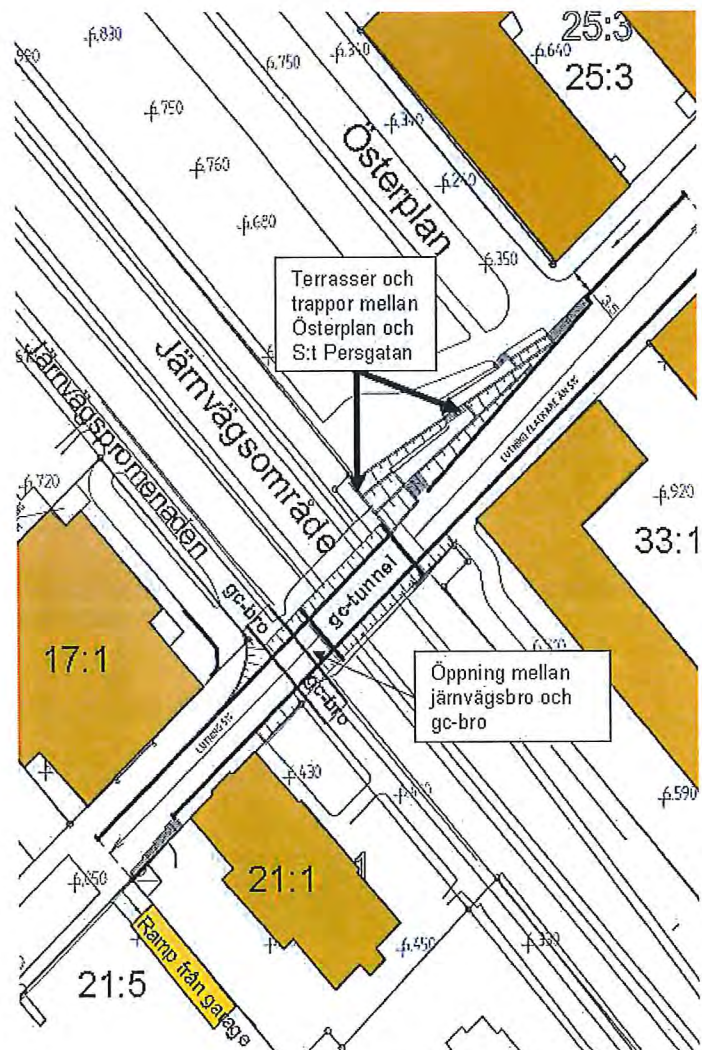
Detaljplanen *möjliggör* en planskild korsning men reglerar inte hur gatan och tunneln ska disponeras och utformas. Nedan beskrivs det aktuella förslaget till utformning. När planskildheten byggs kan senare projektering medföra att utformningen blir en annan än vad som presenteras här.

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 mittedel 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 tunneltaket blir cirka 10 meter brett.



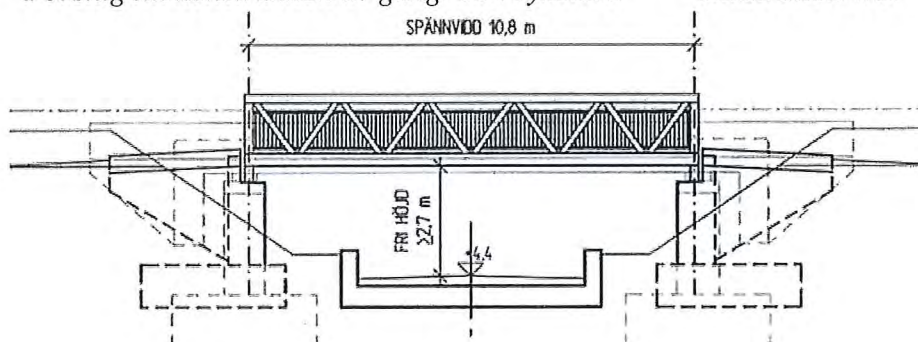
S:t Persgatan efter ombyggnad Illustration: WSP

## Detaljplan för S:t Persgatan planskilda järnvägs korsning

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 järnvägs promenaden 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).

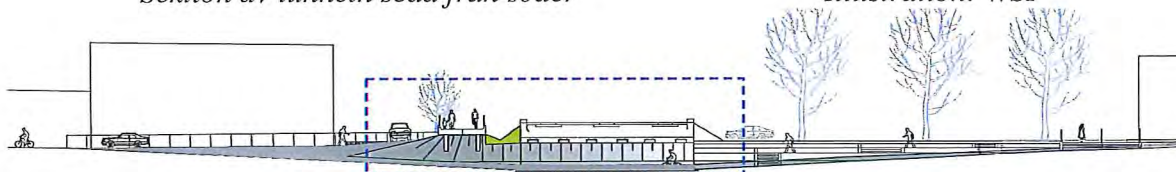
Konstruktionen för järnvägsbron över tunneln kommer att bli ca 1,5 meter tjock. Det är därför viktigt att brokonstruktionen ges en estetiskt tilltalande utformning. På den västra sidan, mot Kungsgatan, kommer en lättare cykelbro att placeras utanför järnvägsbron, vilket ger fler möjligheter att minska 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



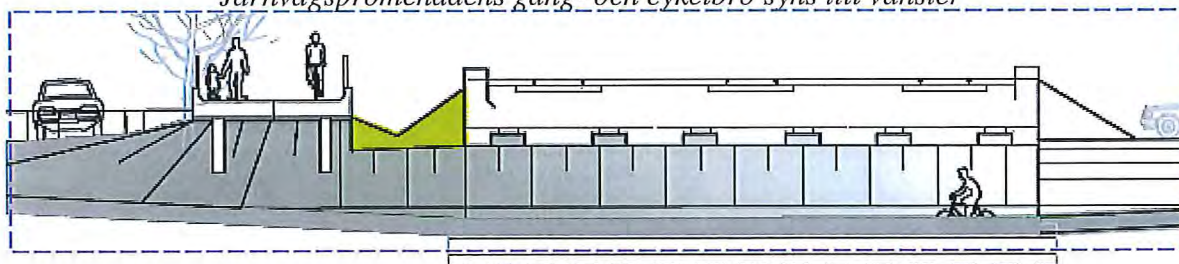
Sektion av tunneln sedd från söder

Illustration: WSP



Sektionen visar tunneln från söder.

Järnvägs promenadens gång- och cykelbro syns till vänster

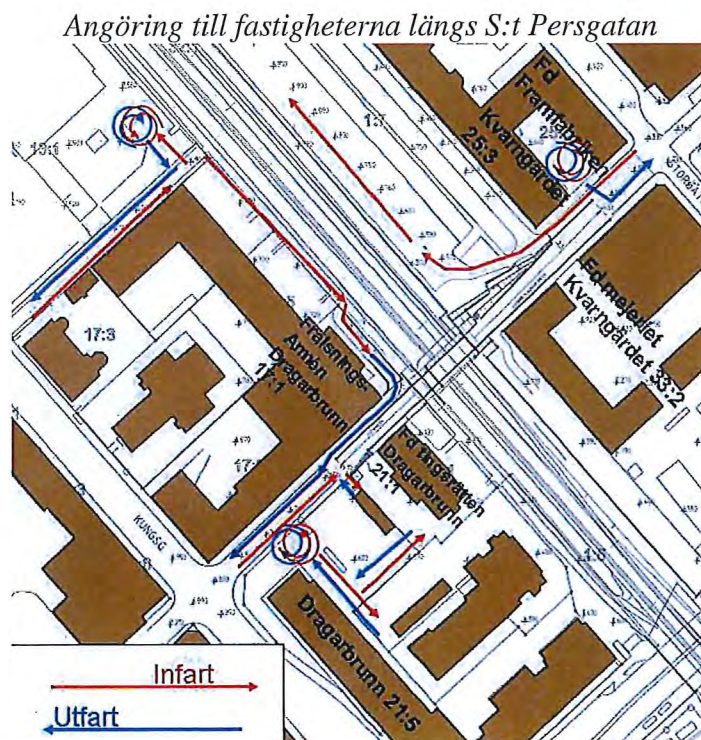


### Tillgänglighet

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

Intelligande 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 Järnvägs promenaden 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.

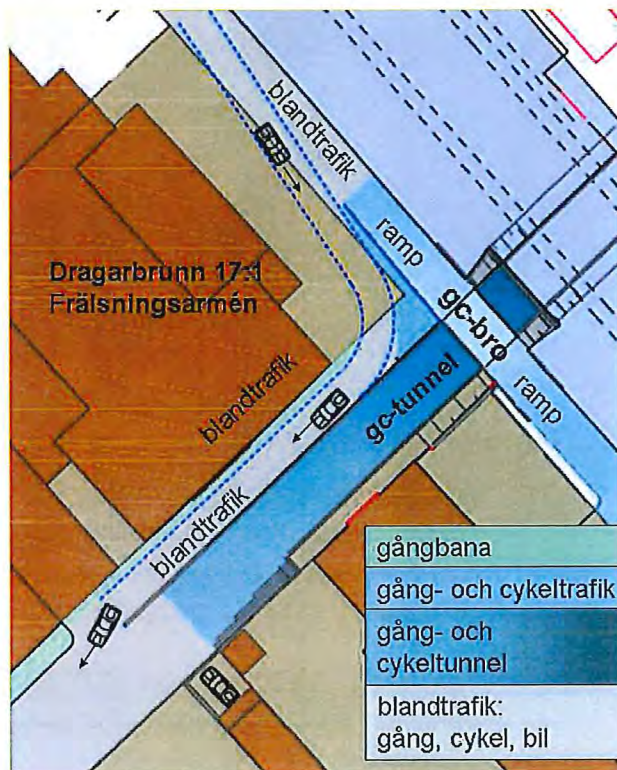
#### Exempel på angöring via Järnvägs promenaden

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

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

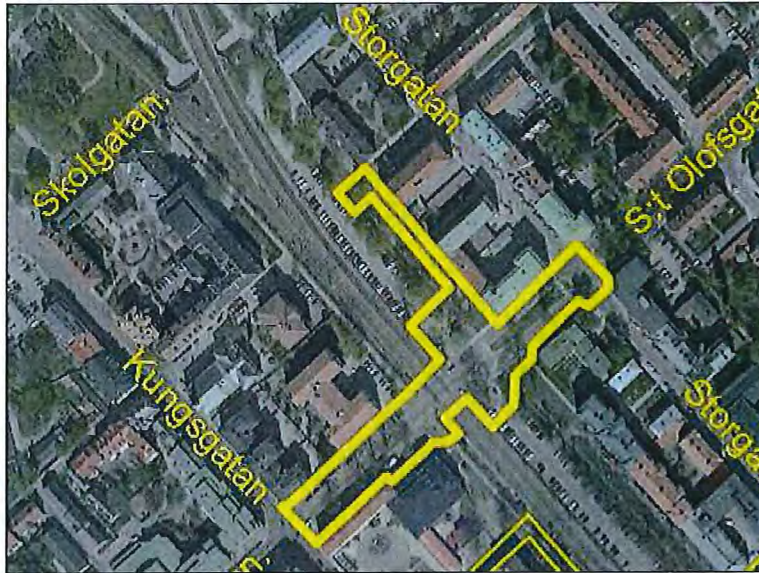
Bilarna kan köra över Dragarbrunn 17:1 för att nå S:t Persgatan.

Gång- och cykelförbindelsen mellan Järnvägs promenaden 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*



### **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 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.

### *Järnvägs promenaden från Klostergatan*



### **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 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 tunnlarne 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*

Miljö kvalitetsnormerna (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. Kontaktledningarna 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

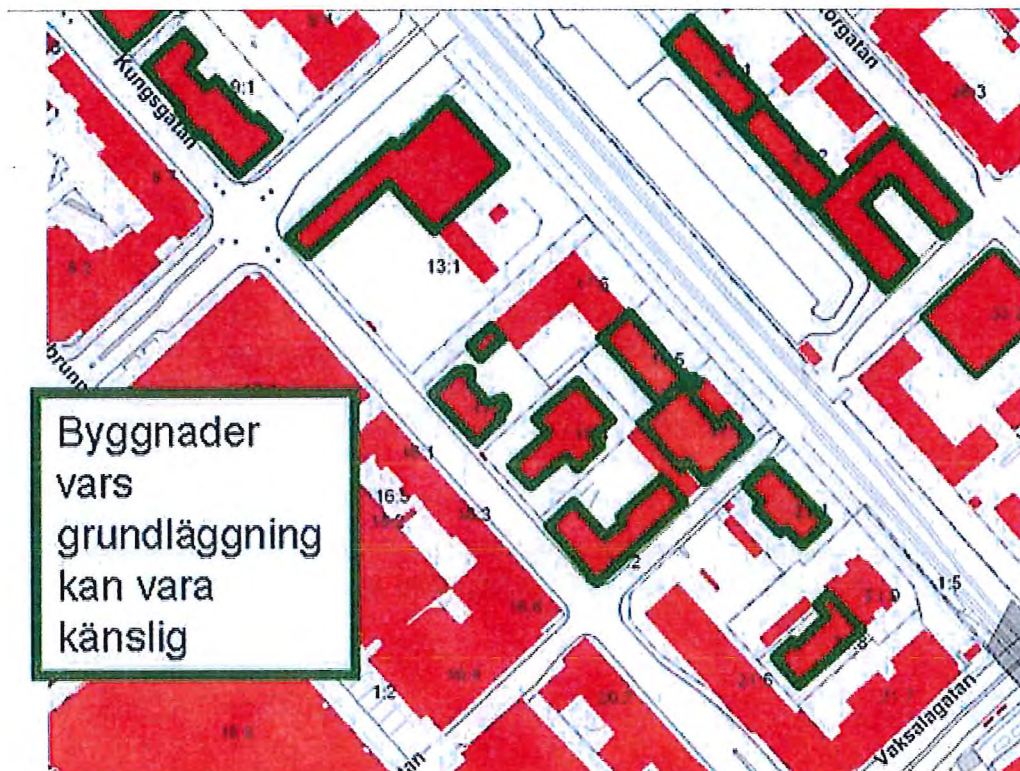
Det finns viktiga ledningar i S:t Persgatan som även i framtiden måste korsa järnvägen. Dessutom finns ledningar under järnvägs promenaden. Det är ännu inte klarlagt om dessa ledningar hamnar inom planområdet och därför läggs ledningsreservat på de ytor för järnvägsområden som ingår i detaljplanen.

### 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.

#### *Järnvägspromenaden*

Järnvägspromenaden planläggs mellan Klostergatan och Dragarbrunn 21:1. Även om järnvägspromenaden endast är avsedd för gång- och cykeltrafik planläggs som gata. Anledningen är att delar av järnvägspromenaden måste vara tillåten för viss angöring till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén). Lokala trafikföreskrifter kommer att säkerställa att Järnvägspromenaden 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 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 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 tunnlarna.

#### **Stadsliv**

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

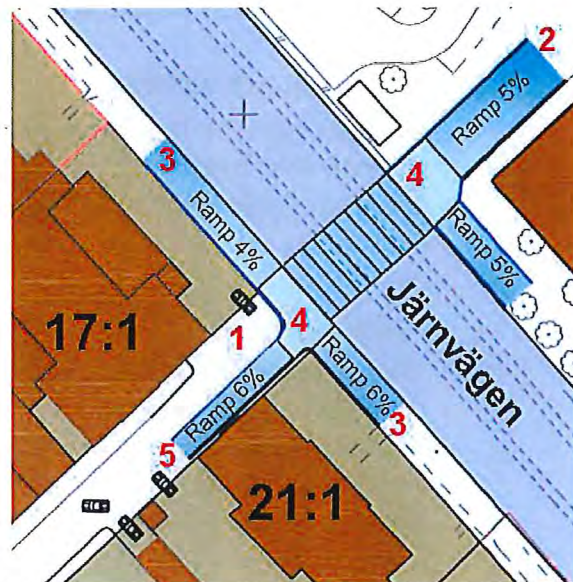
### Nollalternativet Plankorsningen behålls

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 Järnvägspromenaden 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 järnvägspromenaden 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 angöringsmöjligheter kan behållas.

### **Buller och vibrationer**

Buller från ljudsignalerna för bomanläggningarna kommer att öka p.g.a. ökande tågtrafik som medför att bommarna faller 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.

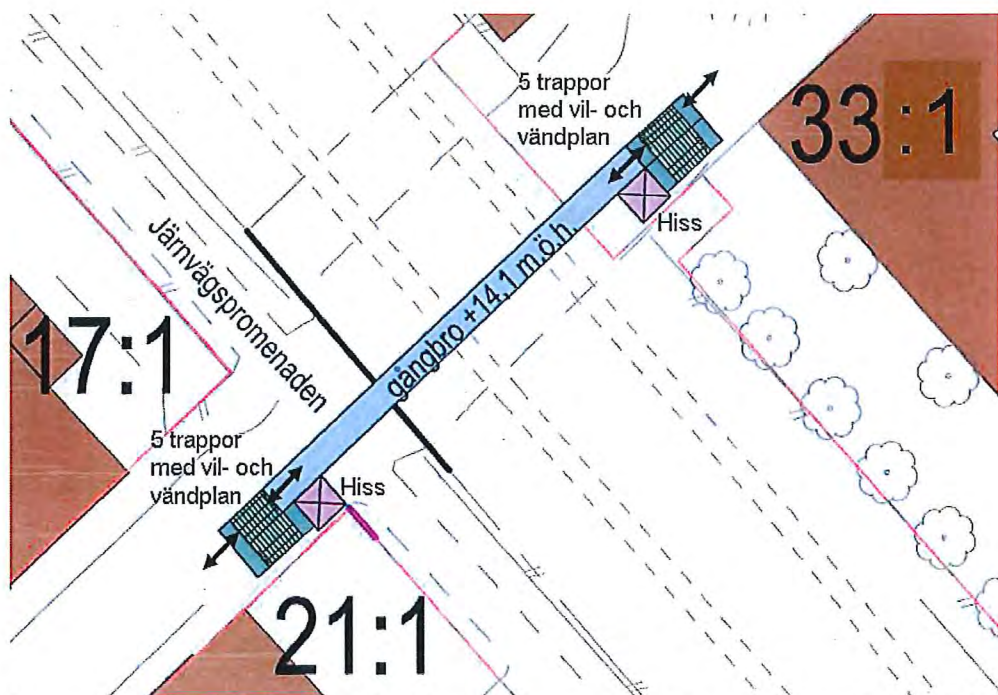
### **Stadsliv**

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 angöringen 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 avskärmats 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**

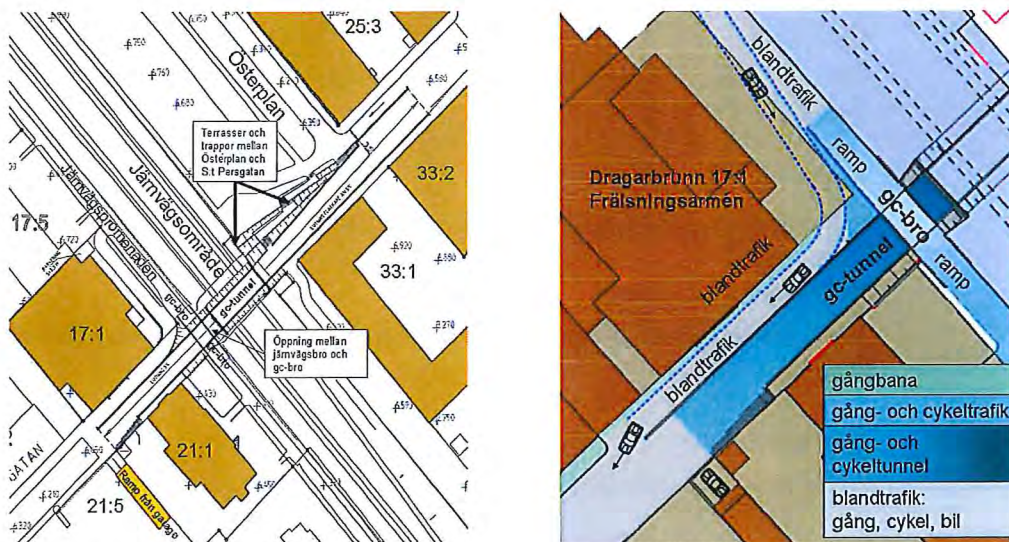
Stadskärnans utvidgning österut försvåras eftersom järnvägen är svårare att korsa via en trappa.

## 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 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.

### 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.

### **REVIDERINGAR**

Planbeskrivningen har reviderats redaktionellt med:

- fler förklarande bilder och i vissa fall förklarande text till bilderna
- mer förklarande text om skillnaden mellan detaljplanen och projektet

Planbeskrivningen har även kompletterats med information om möjligheterna att angöra och utnyttja fastigheterna Dragarbrunn 21:1 och Dragarbrunn 21:5.

### **Kontoret för samhällsutveckling**

Uppsala i juni 2013 och september 2014

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-\_\_-\_\_

Antagen av kommunfullmäktige:

Laga kraft:

# 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 järnvägspromenaden.

*\*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.

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 Järnvägs promenaden.
- 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 tillbehör 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 genomförandeaftalet**

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.

Genomförandeaftalet 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.

## **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:

Laga kraft:

Handläggare:  
Anneli Sundin

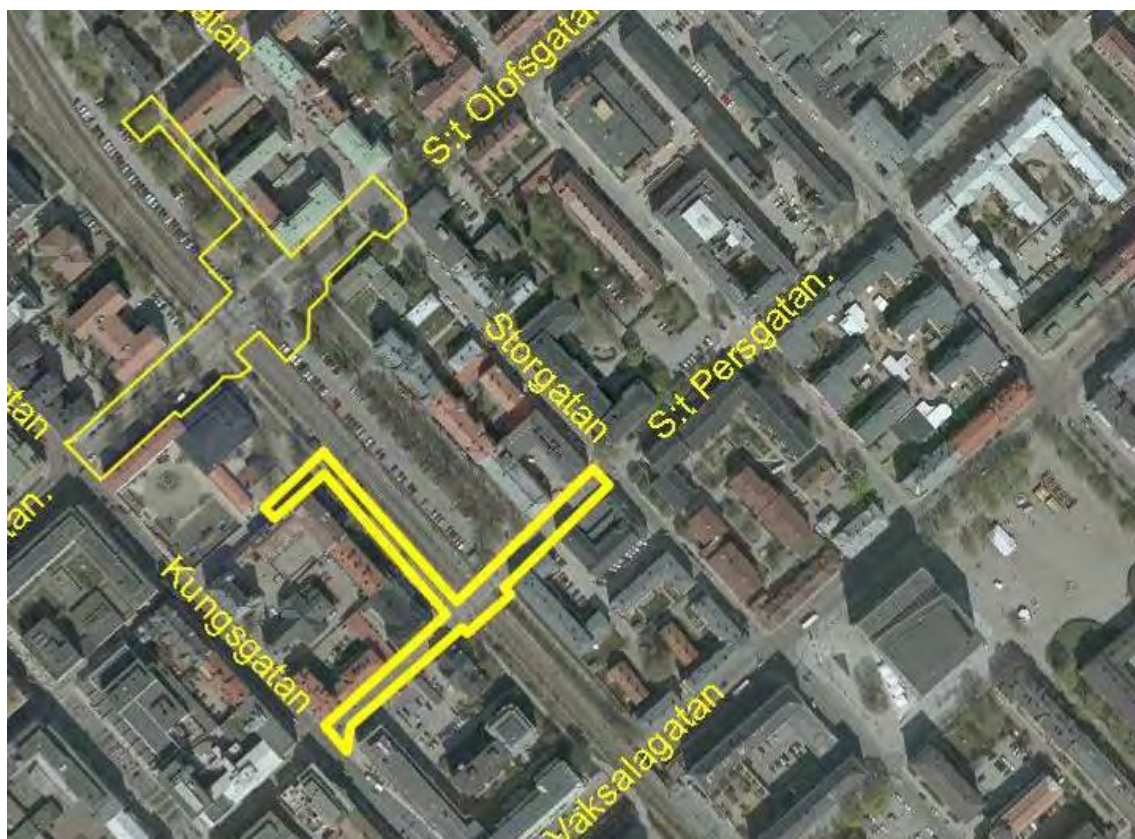
 Datum:  
2013-09-02

 Diarienummer:  
PBN 2013-001156  
f.d. dnr 2012/20105  
f.d. dnr 2010/20017

## Utlåtande

### Detaljplan för S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning, Uppsala kommun.

Normalt planförfarande



### Detaljplanens syfte

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

<b>Granskningsyttrandet</b>	
Totalt antal inkomna	15, varav 3 inkom efter utställningstidens slut
<b>Beslutsdatum och samrådster</b>	
Ansökan inkom:	2010-04-06
Beslut om miljöbedömning:	2011-01-27
Programsamråd:	2010-05-06
Programmet godkänt:	2011-01-27
Beslut om planuppdrag:	2011-05-13 - 2011-07-10
Beslut om samråd:	2010-04-06
Samråd:	2011-01-27
Beslut om utställning:	2013-06-13
Utställning:	2013-07-11 - 2013-08-12

## **Innehållsförteckning**

---

1. SAMMANFATTNING AV UTSTÄLLNINGEN .....	3
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET .....	3
3. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYN PUNKTER OCH PLAN- OCH BYGGNADSNÄMNDENS STÄLLNINGSTAGANDE .....	4
4. ÖVERSIKT ÖVER INKOMNA UTSTÄLLNINGSYTTRANDEN .....	12



## 1. Sammanfattning av utställningen

---

Den 4 juli kungjordes utställningen och planen ställdes ut på kommuninformationen, stadsbiblioteket och kommunens hemsida. Utställningen pågick till den 12 augusti 2013. Under utställningstiden inkom tolv yttranden. Efter utställningstidens slut inkom ytterligare tre yttranden.

## 2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

---

- Planbeskrivningen kompletteras med upplysningar om några av Aspholmens fastigheter (Dragarbrunn 21:1 och 1:1):
  - Fastighetsägarens önskemål om en kraftigare brokonstruktion som håller för transporter med lätt lastbil till f.d. Tingsrättens (Dragarbrunn 21:1) entré mot Järnvägspromenaden.
  - Avfallshantering för andra fastigheter kan inte ordnas på Dragarbrunn 21:1 och 21:5.
  - Hänsyn måste tas till de befintliga ventilationshuvorna om fordon ska kunna vända på Dragarbrunn 21:5.
- Planbeskrivningen kompletteras med förslaget att utforma S:t Persgatan så att trafikanterna (med ibland skymd sikt) varnas för andra korsande trafikanter (med ibland skymd sikt).

### Följande har inte fått sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

#### *Sakägare:*

- Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén (*Stäng korsningen med S:t Persgatan; verksamheten försvåras och byggnaden hotas*)

#### *Övriga för kännedom:*

- Privatperson boende på Väderkvarnsgatan (*Onödigt med planskildheter*)
- Handelskammaren (*Stryk planskildheten vid S:t Persgatan om den skadar Frälsningsarméns verksamhet*)
- Hyresgästföreningen (*expropriera och riv Frälsningsarmén.*) *Tillåt inte en enda bil på järnvägspromenaden*
- Uppsala Vatten och Avfall AB (*beskriv alla servitut, avtal och överenskommelser som kommer att krävas för planens genomförande*)
- Föreningen Vårda Uppsala (*behåll plankorsningen*)

### Synpunkter från utställning och samråd som vidarebefordras till gatu- och samhällsmiljönämnden

- Brf Klostret önskar att Klosterгатans anslutning till Kungsgatan blir en regelrätt gatuanslutning.
- Brf Klostret anser att en vändplan bör anläggas på Nannaskolans mark i anslutning till skolfastighetens soprum, då annars ett betydande antal fordon – inte minst tunga fordon – tvingas vända genom backningsrörelse.

### **3. Sammanfattning av inkomna synpunkter och kontorets bedömning**

---

För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och kontorets bedömning är dessa sammanställda ämnesvis.

#### **Länsstyrelsens yttrande**

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån de frågor som bevakas enligt PBL 2010:900) 11 kap 10 §.

#### **Bil-, cykel- och gångtrafik samt angöring och tillgänglighet**

**Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén, Dragarbrunn 17:1** (nedan kallad Frälsningsarmén)

1. Frälsningsarmén förordar att alternativet med en stängning av S:t Persgatans järnvägs korsning utreds och kan inte godta den utformning som föreslagits eftersom den omöjliggör nyttjandet av Frälsningsarméns fastighet och den verksamhet som pågår där. S:t Persgatan är inte någon viktig gång- och cykelled eftersom den inte är genomgående förbi stadskärnan. Det är naturligare att anpassa och förändra S:t Olofsgatan som cykels-tråk. Frälsningsarmén vädjar därför till kommunen och Trafikverket att ändra sin inställning och att planen omarbetas i den del som berör S:t Persgatan och Frälsningsarméns fastighet Dragarbrunn 17:1.
2. Frälsningsarmén bedriver en omfattande verksamhet som berör människor i alla åldrar och verksamheten har under de senaste åren haft en stark tillväxt. En utgång mot S:t Persgatan blir farlig för besökarna om det ska finnas biltrafik utanför dörren. Det går inte heller att skapa det lugn och de rutiner som behövs vid begravningar.
3. I mitten av 2000-talet erhöll Frälsningsarmén bygglov för en stor och kostsam tillbyggnad med lokalisering mot den befintliga järnvägen och det område som den föreslagna detaljplanen utgår ifrån ska inlösas jämte användas för bil- och cykeltrafik. Ombyggnaden och upprustningen, som nu kommer att onyttiggöras, uppgick till närmare 25 miljoner kronor.
4. Byggarbetena under byggtiden på 3 år kommer att störa verksamheten eftersom ingången från S:t Persgatan, enligt uppgift, kommer att stängas av. En provisorisk ingång är inte ett alternativ. Under den planerade byggtiden kommer Frälsningsarmén därför inte att kunna använda lokalerna
5. En ombyggnad av S:t Persgatan skapar problem för verksamhetens omfattande varu- och persontransporter.

#### **Kontorets bedömning**

Planen *möjliggör* en planskild korsning, under förutsättning att den går att genomföra med hänsyn till finansiering, grundläggning, angöring, m.m. Möjligheten är viktig för kommunens långsiktiga arbete för att öka framkomlighet för cyklister *och* gående. De problem som Frälsningsarmén tar upp finns beskrivna i detaljplanen och det framgår tydligt att ett plangenomförande skapar svårigheter för byggnaden, verksamheten och dess besökare. Inför ett genomförande måste de frågorna vara lösta.

## **Bil-, cykel- och gångtrafik samt angöring och tillgänglighet, forts**

### **Brf Oden/Ygg, Dragarbrunn 21:9**

1. Föreningen är delägare i Dragarbrunn GA:16 med garageutfart mot S:t Persgatan. Frälsningsarmén får en egen ”gräddfil” medan vi ska samsas med gång- och cykeltrafikanter på den resterande delen.
2. En nedgrävning av vägen, med mer nedförslut, innebär än högre hastigheter hos cyklisterna med vad det innebär. Och vi vet alla hur hänsynslösa och trafikfarliga många av dessa är i Uppsala. Den planskilda korsningen kommer sannolikt även att medföra att cykeltrafiken ökar på gatan.
3. Ett varningssystem måste skapas för att trafiken ska bli olycksfri. Ljus- och/eller ljudsignaler när vår garageport öppnas. Trafikspegel kan vara ett sätt. Någon typ av ”Sleeping Policeman” kan vara ett annat. För att ytterligare minska riskerna föreslår vi att all biltrafik förbjuds (utom för behöriga) på gatan. Ett alternativ kan även vara att det införs stoppförbud.

### **Kontorets bedömning**

1. Frälsningsarmén har inte fått någon ”gräddfil”, även deras besökare måste samsas med övriga trafikanter på S:t Persgatan och/eller på Järnvägs promenaden.
2. Uppsala kommun arbetar kontinuerligt för att förbättra cykelvägnätet. Det kan innebära att bilar ibland måste ta mer hänsyn än vad de är vana vid, till cyklisternas framkomlighet och säkerhet.
3. Detaljplanen reglerar inte gatans utformning men planbeskrivningen kan kompletteras förslaget att utforma gatan så att trafikanterna (med ibland skymd sikt) varnas för andra korsande trafikanter (med ibland skymd sikt).

### **Brf Klostret, Dragarbrunn 17:6**

En gång- och cykelförbindelse på järnvägens östra sida är mycket viktig och får inte tas bort från projektet. Särskilt om delar av Järnvägs promenadens västra sida ska upplåtas för biltrafik.

### **Kontorets bedömning**

Detaljplanen möjliggör en cykelförbindelse på den östra sidan, men den ingår inte i finansieringen av projektet.

## **Bil-, cykel- och gångtrafik samt angöring och tillgänglighet, forts**

### **Aspholmen fastigheter**

1. Tillgängligheten till entrén på Dragarbrunn 21:1 försämras väsentligt. För gående kan detta åtgärdas genom att den sektion av S:t Persgatan som är tänkt att skydda grundläggningen på vår byggnads norra gavel anpassas så att den tillsammans med en trappa kan användas som passage till huvudentrén.
2. För framtida underhållsarbeten, men framförallt för att kunna ta bort istappar från takfoten behöver vi möjlighet att köra med lätt lastbil till den östra fasaden på byggnaden. Då det inte finns utrymme för att passera söder om byggnaden på vår fastighet är det nödvändigt att tillåta viss biltrafik på vår fastighet över Järnvägs promenadens gång- och cykelbro.
3. Vi behöver flytta vår avfallshantering på Dragarbrunn 21:1 till den befintliga avfallsstationen på Dragarbrunn 12:5. Detta är hanterbart, men det finns inte utrymme att hantera avfall från andra fastigheter där.
4. Tillfarten från S:t Persgatan till Dragarbrunn 21:1 tas bort. Vi kan hantera detta genom att ordna tillfarten över Dragarbrunn 21:5, där det idag finns en byggrätt. Detta får dock konsekvensen att byggrätten minskar och att antalet markparkeringsplatser på Dragarbrunn 21:1 minskar. Den minskade byggrätten kan kompenseras genom att detaljplanen för Dragarbrunn 21:5 ändras och en högre byggnadshöjd tillåts.
5. Den föreslagna rundkörningen på Dragarbrunn 21:5 är lagd över befintliga ventilationshuvor. Det är möjligt att flytta dessa, men det kommer då att inkräkta på antalet markparkeringsplatser och på framtida byggrätt. Rundkörningen går också över ett gårdsbjälklag där fordonstrafik inte är tillåten idag och vi är osäkra på bjälklagets bärlighet.

### **Kontorets bedömning**

1. I planbeskrivningen finns en illustration som visar en trappa enligt Aspholmens förslag. Gatans utformning regleras inte av detaljplanen, men kontoret delar Aspholmens uppfattning att det är ett bra förslag.
2. Gång- och cykelbron utformning regleras inte av detaljplanen. Bron måste hålla för underhållsfordon. En ännu kraftigare brokonstruktion medför att tunneln blir djupare och lutningen brantare. Planbeskrivningen kompletteras med en upplysning om Aspholmens önskemål.
3. Planbeskrivningen kompletteras med en upplysning om att avfallshantering för andra fastigheter inte kan ordnas på Dragarbrunn 21:1 och 21:5.
4. Det går inte att lova några förändringar i byggrätten på Dragarbrunn 21:5. En sådan förändring måste prövas i en särskild planprocess.
5. Planbeskrivningen kompletteras med en upplysning om att den eventuella ”rundkörningen” går över befintliga ventilationshuvor och bjälklag med osäker bärlighet.

## Bil-, cykel- och gångtrafik samt angöring och tillgänglighet, forts

### Föreningen Vårda Uppsala

S:t Persgatan är smal och en tunnel får alltför stora konsekvenser. Föreningen föreslår därför att alternativet med bibehållen plankorsning utreds eftersom en tunnel har alltför stor negativ inverkan på omgivningen.

### Kontorets bedömning

Trafikverket gjorde en förstudie för planskilda korsningar på S:t Persgatan och S:t Olofsgatan 2009, se <http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Uppsala/Uppsala-norra-infart/Dokument/>.

Slutsatsen och Trafikverkets beslut blev att det sammantaget är stora nackdelar med en bibehållen plankorsning och alternativet med planskildheter på de båda gatorna förordades. I framtiden kommer tågtrafiken att öka, vilket medför allt längre perioder av bomfällning med åtföljande väntetider. Dessutom kommer spåren att utökas till tre vilket ytterligare försvårar framkomligheten för funktionshindrade.

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.

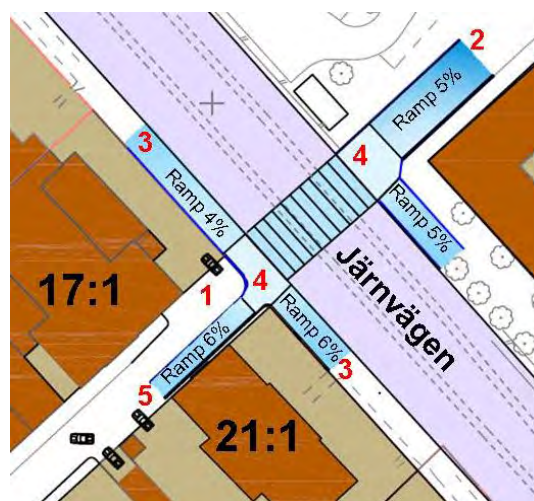
För att behålla angöringen till Frälsningsarméns (Dragarbrunn 17:1) parkering måste en ramp placeras närmast Tingsrätten (Dragarbrunn 21:1). Om besökande fordon till Frälsningsarmén ska kunna backa och vända på S:t Persgatan måste rampen bli förhållandevis smal (max 4 meter). Höjdskillnaden medför 6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

**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.



## **Järnvägens ombyggnad och tågtrafik samt störningar från tågtrafiken**

### **Brf Oden/Ygg, Dragarbrunn 21:9**

Vi har ej kunnat finna några ljuddämpande åtgärder mot vår fastighet med tanke på den höjning av banvallen som planeras. Vi har tidigare fått bullerdämpande fönster, men nu anser vi att förutsättningarna har förändrats. Vi anser att detta är ett tillfälle att göra ytterligare vibrationsdämpande åtgärder.

**Brf Gimle** påpekar att vibrationer från järnvägen påverkar grundläggningen.

**Brf Trudhem** föreslår ett bullerplank längs järnvägen eftersom det skulle skapa en mer fridfull stämning i parkområdet kring Österplan och i bostadsområdet. För att undvika barriärefekter bör man använda ett genomskinligt material i bullerplanket.

### **Kontorets bedömning**

I planbeskrivningen beskrivs tågbuller under rubriken Hälsa och säkerhet; förutsättningar och förändringar/Järnväg och tågtrafik/Tågbuller. Där kan man se att de bullerdämpande åtgärderna är dimensionerade för att klara den hastighetsökning som nyligen har genomförts inom planområdet. Tilläggas kan att de bullerdämpande åtgärderna bör vara dimensionerade för att klara den ombyggnad som beskrivs, inklusive en höjning av banvallen, eftersom det var känt redan 1997.

I planbeskrivningen beskrivs vibrationer från järnvägen under rubriken Hälsa och säkerhet; förutsättningar och förändringar/Järnväg och tågtrafik/Vibrationer. Där kan man läsa att ”järnvägstrafiken ger upphov till vibrationer i intilliggande byggnader”. Vid en ombyggnad av banvallen ges möjlighet att utföra vibrationsdämpande åtgärder. Det betyder att eftersom banvallen ska byggas om kan man göra den mer vibrationsdämpande än idag.

Frågan om bullerplank behandlas inte i detaljplanen eftersom planområdet endast omfattar de delar av järnvägen och Österplan som direkt berörs av en ombyggnad.

## **Grundläggning**

**Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén (Dragarbrunn 17:1), Aspholmen fastigheter (Dragarbrunn 21:1 och 21:5), Brf Gimle (Dragarbrunn 17:2), Brf Lindagård (kvarngärdet 25:2) och brf Trudhem (Kvarngärdet 25:1)**

Byggnadernas har redan idag stora problem med grundläggningen och projektet risker att skada den ytterligare.

Kommunen är skadeståndsskyldig vid en eventuell skada på intilliggande fastigheter.

Grundvattenförändring påverkar grundläggningen

**Brf Trudhem (Kvarngärdet 25:1)** bifogar även ett expertutlåtande från Golder Associates AB.

### **Kontorets bedömning**

I planbeskrivningen beskrivs grundläggningsfrågor och grundvatten under rubriken Mark och geoteknik. Där finns en karta som visar byggnader vars grundläggning kan vara känslig samt en hänvisning till en fastighetsinventering som har genomförts av WSP på uppdrag av Trafikverket, för att ringa in vilka byggnader som kan vara känsliga för en ombyggnad av gatan. Planen reglerar inte hur grundläggningsfrågorna ska lösas eftersom det måste utredas noggrant i projekteringen inför byggstart. Vid en eventuell skada måste det utredas om det är kommunen, Trafikverket eller någon annan som är skadeståndsskyldig.

## Österplan

**Brf Trudhem** förordar att parkeringen tas bort och att parken återskapas samt att mötet mellan Österplan och S:t Persgatan utformas med omsorg och i enlighet med tidigare stadsplan.

### Kontorets bedömning

Detaljplanen omfattar inte den berörda delen av Österplan. Marken är redan planlagd som park där.

## Övrigt

### Föreningen Vårda Uppsala

Konsekvensbeskrivningen för kulturmiljön är utmärkt.

**Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén, Dragarbrunn 17:1** anser att detaljplanen medför betydande miljöpåverkan. Som skäl för det anförs följande:

1. Hastigheten på tågen kommer att uppgår till 100 km/tim.
2. Med beaktande av att tågen ska in mot stationen kommer det även att bli bullerpåverkan i form av s.k. skrikjud, d.v.s. bromsljud.
3. Transporter av farligt gods, exempelvis bensin, kommer att gå rakt genom Uppsala och med högre hastighet trots järnvägens närhet till befintlig bebyggelse.
4. Tunnel ges en fri höjd om 2,7 m.
5. Närmast fastigheten Dragarbrunn 17:1 kommer det att vara användning för gång- och cykeltrafik samt personbilar och transportfordon.
6. Järnvägen höjs ca 80 cm i korsningen med S:t Persgatan.

**Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén, Dragarbrunn 17:1** (nedan kallad Frälsningsarmén) påpekar även att Frälsningsarmén erhöll bygglov för en stor och kostsam tillbyggnad med lokalisering mot järnvägen och det område som den föreslagna detaljplanen skall lösa in jämte användas för bil- och cykeltrafik. Ombyggnaden och utrustningen, som nu kommer att onyttiggöras, uppgick till närmare 25 miljoner kronor.

### Kontorets bedömning

Kontoret delar inte Frälsningsarméns uppfattning:

Punkt 1, 2, 3 och 6 är förändringar som sker inom järnvägsområdet oberoende av om korsningarna är planskilda eller ej.

Punkt 4. Tunnelhöjden är den standardhöjd som används för alla gång- och cykeltunnlar i Uppsala.

Punkt 5. Järnvägs promenaden mellan S:t Olofsgatan är redan idag planlagd som ”allmän plats” utan precisering av hur den får trafikeras. Idag tillåts dock endast gång- och cykeltrafik men om S:t Persgatan får en planskild korsning kan kommunen själv besluta att tillåta begränsad biltrafik på den.

Kontorets bedömning, forts

Tillbyggnaden onyttiggörs inte av den planskilda korsningen. Planen inkräktar inte heller på Frälsningsarméns fastighet. Den enda biltrafik som kan förekomma där den som har målpunkt hos Frälsningsarmén. Gång- och cykeltrafik kan klaras på Järnvägspromenaden.

Bilden och texten nedan är tagna ur planbeskrivningen.

### **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.

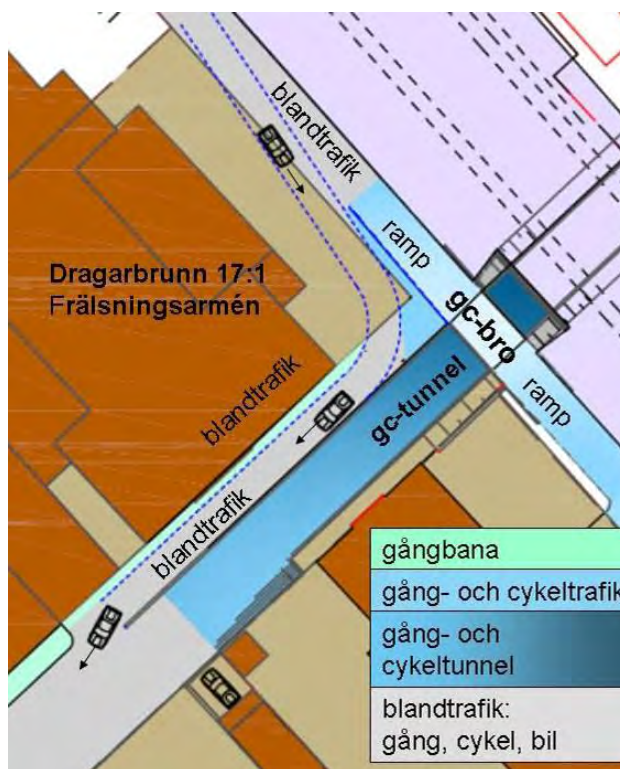
### **Exempel på angöring via Järnvägspromenaden**

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

Trafiken mellan 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.





#### **4. Synpunkter som har inkommit *efter* utställningstidens slut... ...och därmed inte ger rätt att överklaga**

---

##### **Trafikverket**

1. Trafikverket har synpunkter på genomförandebeskrivningen:
  - det pågår förhandling och ett nytt genomförandeavtal mellan kommunen
  - kommunen bör dela på kostnaderna för riskanalys och arkeologi
  - Trafikverket bekostar endast bullerdämpande åtgärder för buller som orsakas av järnvägen.

##### **Kontorets bedömning**

- Detaljplanen kan inte hänvisa till pågående förhandlingar. Men texten ändras så att det framgår att förhandlingar pågår och att kostandsfördelningen kan bli annorlunda. Planbeskrivningen förtydligas så att den framgår att Trafikverket betalar bullerdämpande åtgärder för järnvägsbuller.

##### **Frida Widmalm (ej sakägare)**

Tiden för utställningen av projektet suger rejält. Som medborgare och kommuninvånare kan man inte få någon annan uppfattning än att ni, vår folkvalda och dess tjänstemän, inte vill ta del av några synpunkter när ni väljer Sveriges fyra klassiska semesterveckor för ändamålet.

##### **Frida Widmalm (ej sakägare)**

Utifrån de dokument ni lagt ut framgår inte några skriande behov av just tunnellsättning. Tunnelar är extremt dyra att bygga och förfular avsevärt. Jag vill här påminna er och Trafikverket om att riksdag och regering fäster stort avseende vid (och har beslutat!) den s.k. fyrstegsprincipen där nyinvesteringar av denna dimension ska komma i sista hand sedan övriga mindre åtgärder för att lösa ett visst transportinfrastrukturproblem prövats. Både framkomlighet och säkerhet torde betydligt mer kostnadseffektivt kunna lösas inom ramen för en bibehållen korsning i ett plan med effektivare bommar. År 2013 måste det gå att ta fram järnvägsbommar som betydligt bättre än idag endast fälls ner när det verkligen behövs och inte som idag flera minuter innan tåget kommer.

##### **Kontorets bedömning**

Avsikten med utställningstiden är att få in synpunkter. Av den anledningen förlängdes tiden i förhållande till lagens krav. Frågan är välkänd för de flesta berörda eftersom planen redan varit föremål för samråd två gånger: 1998 och 2011.

Frågan om planskild korsning har sedan 1997 hanterats av Trafikverket (f.d. Banverket) enligt gällande lagstiftning. Konsekvenserna av en plankorsning beskrivs i detaljplanen och i detta dokument under rubriken ”Bil-, cykel- och gångtrafik samt angöring och tillgänglighet”.

#### 4. Översikt över inkomna utställningsyttranden

	Inkommit med yttrande
<b>Länsstyrelsen</b>	X
<b>Lantmäterimyndigheten</b>	-
<b>Sakägare (enligt fastighetsförteckningen)</b>	
Svenska stiftelsen för Frälsningsarmén, Dragarbrunn 17:1	X
Brf Gimle, Dragarbrunn 17:2	X
Miab Mälarinvest förvaltning AB, Dragarbrunn 17:3 o Kvarngärdet 25:3	-
Uppsalahem AB, Dragarbrunn 17:5	-
Brf Klostret; Dragarbrunn 17:6	X
Aspholmen Oden/ygg AB, Dragarbrunn 21:1	X
Fastighetsbolaget Brödtorget & Co KB, c/o Vasakrona (publ), Dragarbrunn 21:5 (Numera Aspholmen fastigheter)	X
Brf Gandalf, Dragarbrunn 21:7	-
Vaksala Restaurangförvaltning AB, Dragarbrunn 21:8	-
Brf Oden/Ygg, Dragarbrunn 21:9	X
Brf Mejeristen, Kvarngärdet 33.1	-
Nepor 6 AB, Kvarngärdet 33:2	-
<b>Organisationer</b>	
Vårda Uppsala	X
<b>Kommunala förvaltningar</b>	-
<b>Övriga</b>	
Svenska Kraftnät	X
Uppsala Vatten och Avfall	X
Vattenfall Eldistribution AB	X
Vattenfall Värme AB	X
Brf Trudhem, Kvarngärdet 25:1	X
<b>Utställningsyttranden som har inkommit <i>efter</i> utställningstidens slut</b>	
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X
Frida Widmalm	X
Trafikverket	X

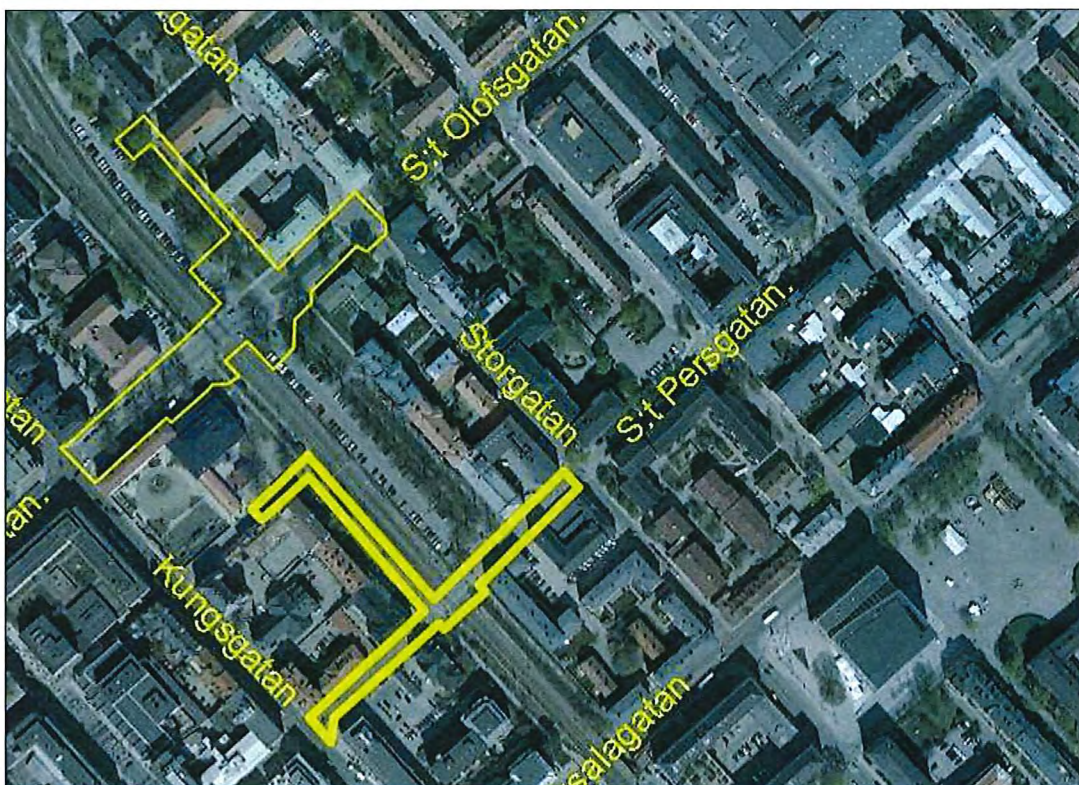
Handläggare  
Anneli SundinDatum  
2013-09-02Diarienummer  
PBN 2013-001156  
f.d. dnr 2012/20105  
f.d. dnr 2010/20017

Plan- och byggnadsnämnden

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013-10-23
Diarienummer	KSN-2013-1199
	60 Arkbil. 3

## Tjänsteskrivelse Antagande

### Detaljplan för S:t Persgatan's planskilda järnvägs korsning



#### Förslag till beslut

Plan- och byggnadsnämnden godkänner utlåtandet daterat 2013-09-02 och förslaget till detaljplan samt skickar detaljplanen vidare till kommunfullmäktige för antagande.

## Beslutsunderlag

Utlåtande

Plan- och genomförandebeskrivning

Plankarta

## Syfte

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

## Förutsättningar

S:t Persgatan har en intim skala och en historisk karaktär med kulturhistoriskt intressanta byggnader. Området ligger även inom riksintresseområde för kulturmiljön. Den aktuella sträckan omges av bostäder, kontor, handel och 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.

## Förstudie

En förstudie med namnet "Uppsala norra infarten" genomfördes av Banverket (numera Trafikverket) 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 (numera Trafikverket) att förorda att båda gatorna blir planskilda med järnvägen.

## *Avsiktsförklaring och genomförandeavtal*

Banverket (numera Trafikverket) 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 (numera Trafikverket) 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.

### Förslag till förändring

Detaljplanen möjliggör att S:t Persgatan korsar järnvägen planskilt i en tunnel. Detaljplanen reglerar inte hur S:t Persgatan och Järnvägs promenaden kan disponeras och utformas inom ramen för användningen "GATA". Men den visar exempel på hur det kan genomföras. Inför genomförandet kan ytterligare projektering och avtal med berörda fastighetsägare medföra att disponering och utformning blir en annan.

Flera av de befintliga byggnaderna i planområdets närhet har problem med grundläggningen. Det måste därför särskilt beaktas vid den fortsatta projekteringen.

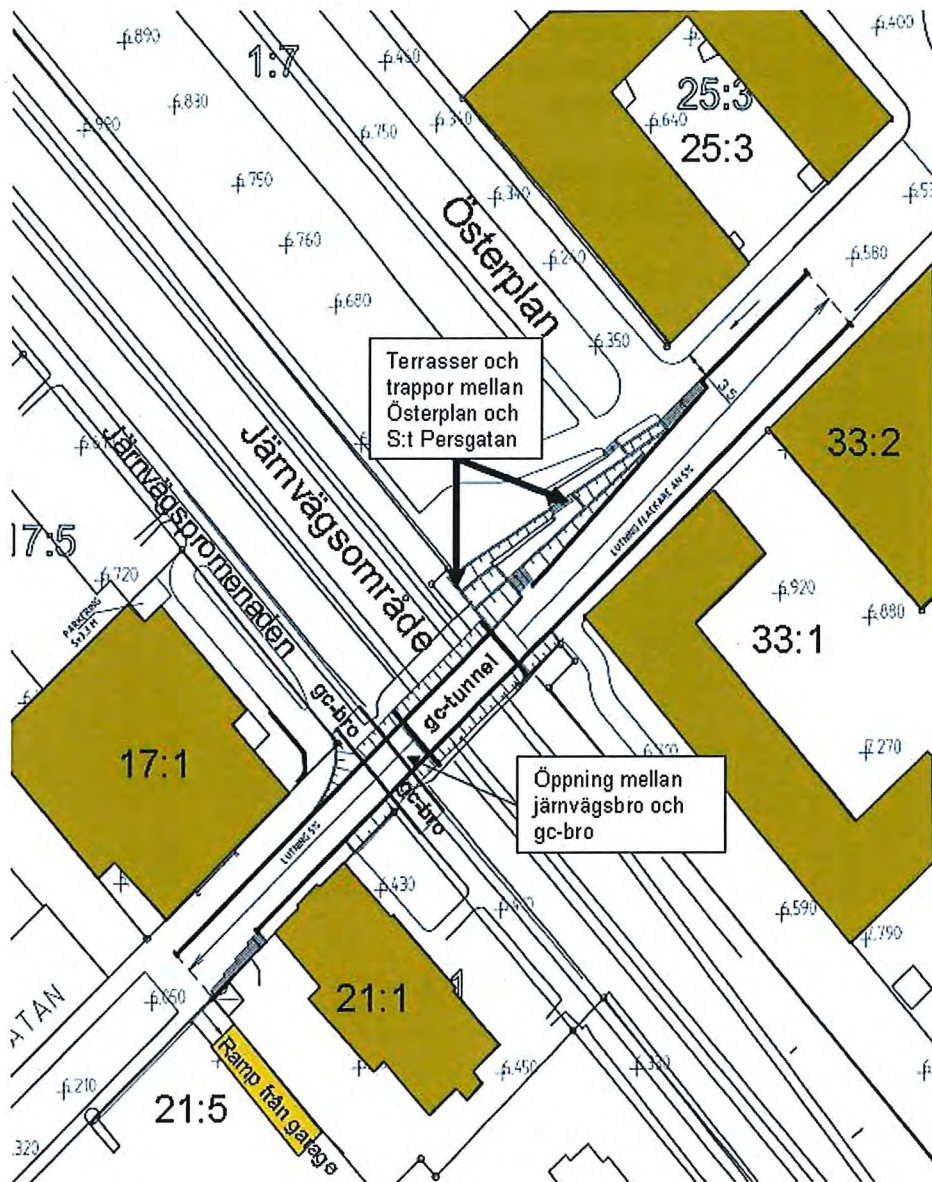
*Vy över S:t Persgatan från Storgatan., juli 2013  
Kvarngärdet 33:1 och 33:2 (kvarteret Mejeriet) närmast till vänster*



*Perspektiv med exempel på tunnel i S:t Persgatan*

*Illustration WSP*



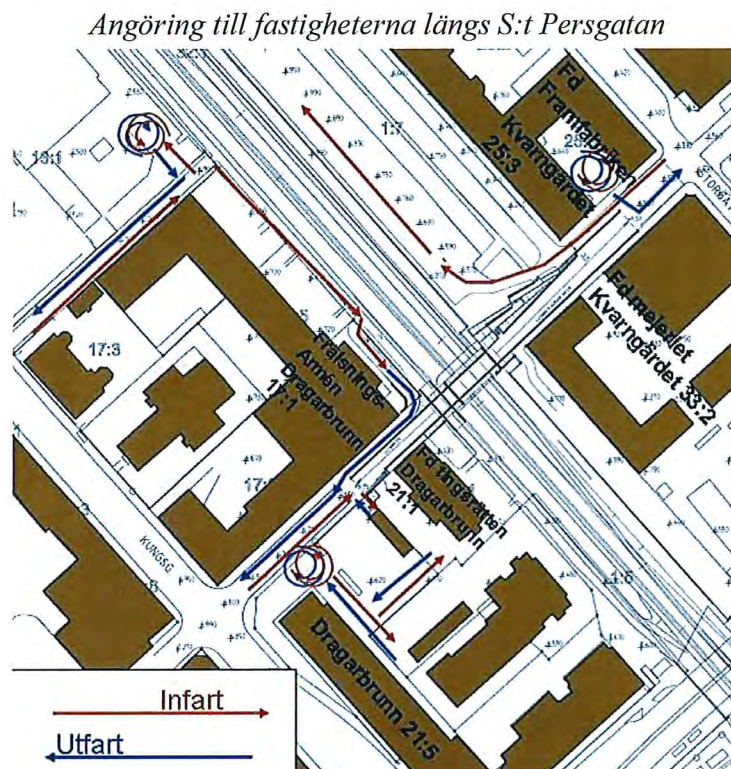


S:t Persgatan efter ombyggnad

Illustration: WSP

### Angöring till fastigheterna längs S:t Persgatan

Intelligande 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.



Angöringen till Dragarbrunn 17:1 (Frälsningsarmén) 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.

Den f.d. tingsrätten, Dragarbrunn 21:1, kan angöras från fastigheten söder därom, Dragarbrunn 21:5. De båda fastigheterna har i dagsläget samma ägare.

Nedfarten till källargaraget på Dragarbrunn 21:5 kan behållas.

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.

### **Utställningen**

Den 4 juli kungjordes utställningen och planen ställdes ut på kommuninformationen, stadsbiblioteket och kommunens hemsida. Utställningen pågick till den 12 augusti 2013.

Under utställningstiden inkom tolv yttranden. Efter utställningstiden inkom ytterligare tre yttranden.

### **Inkomna synpunkter behandlar i huvudsak**

- De problem med angöring som uppstår för intilliggande fastigheter, särskilt för Frälsningsarmén, Dragarbrunn 17:1.
- De problematiska grundläggningsförhållanden som många näraliggande byggnader har.
- Trafiksäkerhet.

### **Ändringar av planförslaget**

- Planbeskrivningen kompletteras med en upplysning om några av Aspholmens synpunkter och information rörande fastigheterna Dragarbrunn 21:1 och 21:5
  - Fastighetsägarens önskemål om en kraftigare brokonstruktion som håller för transporter med lätt lastbil till f.d. Tingsrättens (Dragarbrunn 21:1) entré mot Järnvägspromenaden.
  - Avfallshantering för andra fastigheter inte kan ordnas på Dragarbrunn 21:1 och 21:5.
  - Hänsyn måste tas till de befintliga ventilationshuvarna om fordon ska kunna vända på Dragarbrunn 21:5.
- Planbeskrivningen kompletteras med förslaget att utforma S:t Persgatan så att trafikanterna (med ibland skymd sikt) varnas för andra korsande trafikanter (med ibland skymd sikt).

Ulla-Britt Wickström  
Planeringschef



**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

Sammanträdesdatum

2013-09-19

Sida

12

§ 302

Diarienum: 2013-001156

**Detaljplan för S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning****Beslut**

Plan- och byggnadsnämnden godkänner utlåtandet daterat 2013-09-02 och förslaget till detaljplan samt skickar detaljplanen för S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning vidare till kommunfullmäktige för antagande.

**Sammanfattning**

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

Planen överensstämmer med översiktsplanen.

**Beslutsunderlag**

Tjänsteskrivelse

Utlåtande

Plan- och genomförandebeskrivning

Plankarta

**Beslutsgång**




Arbetsutskottet föreslår godkännande

**Expedieras till**

KF

Trafikverket

Akten

Justerandens sign.			Utdragsbestyrkande
			

**SAMMANTRÄDESPROTOKOLL**

2013-09-19

1

Plats och tid	Bergius kl 17.30 – 19.15		
Beslutande	Liv Hahne	ordförande	(M)
	Monica Östman	v ordförande	(S)
	Rolf Kroon	ledamot	(M)
	Carolina Bringborn Anadol	”-	(M)
	Sture Blomgren	”-	(FP)
	Ingemar Virsén	”-	(KD)
	Jimmy Mattsson	”-	(S)
	Kia Solid	”-	(S)
	Robert Damberg	”- jävig § 309	(MP)
	Kjell Haglund	”-	(V)
Närvarande ersättare	Madeleine Andersson	ersättare	(M)
	Cecilia Oksanen	”- tjänstgör	(C)
	Peter Burman	”-	(S)
	Helena Olsson	”-	(S)

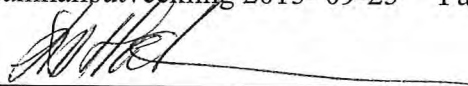
Övriga deltagande: Bengt Andrén., direktör, Åsa Nilsson Bjervner, bitr. direktör, Barbro Rinander, controller, Ulla-Britt Wickström, processansvarig, Anna Hellgren, Torsten Livion, Bo Liljestrand, processledare, Anneli Sundin, Sara Lindh, Jenny Andreasson, planarkitekter. Tjänstemännen deltar som föredragande i respektive ärenden.

Utses att justera Monica Östman

Justeringens  
plats och tid

Kontoret för samhällsutveckling 2013- 09-25 Paragrafer: 292-334

Ordförande



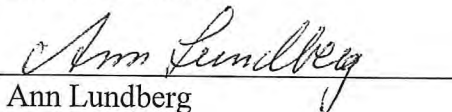
Liv Hahne

Justerare



Monica Östman

Sekreterare



Ann Lundberg

**ANSLAG / BEVIS**

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag § 329 ej justerad.

Organ

Plan- och byggnadsnämnden

Sammanträdesdatum

2013-09-19

Datum för

anslags uppsättande

2013-09-25 *AL*

Datum för

anslags nedtagande

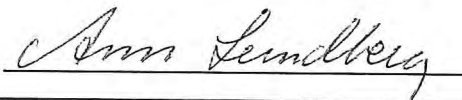
2013-10-17 *AL*

Förvaringsplats

för protokollet

Kontoret för samhällsutveckling, Stationsgatan 12

Underskrift



## GRUNDKARTEBETECKNINGAR

- Fastighetsgränser m.m.  
 --- Traktgräns  
 - - - Fastighetsgräns  
 — Rätighetsdel (Serv=servitut, ga=gemenskapsanläggning)  
 - - - Ledningsrätt
- Gränser enligt detaljplan  
 — Användningsgräns sammanfallande med fastighetsgräns  
 - - - Användningsgräns övriga fall  
 — Egenskapsgräns
- Byggnader m.m.  
 □ Byggnader ( geo.inmätt , fotogr.kart. och proj.)

- Övrigt  
 — Staket  
 — Häck  
 — Stödmur  
 — Mur ytter  
 — Kantsten  
 - - - Vägkant  
 - - - Gång- och cykelväg  
 — Slänt  
 — Brodäck  
 ⊕ Träd  
 ⊕ Stolpe  
 — Järnväg  
 □ Fornlämning
- Ledningar  
 — Kraftledning
- Höjdförhållanden  
 0 Höjdkurva  
 + 0,0 Markhöjd
- Koordinatsystem:  
 Sweref 99 18 00 / RH2000 i höjd
- Underlag:  
 Primärkartan
- Upprättad i aug. 2010 rev. i juni 2013
- Kontoret för samhällsutveckling
- Inger Högberg  
 Karttekniker

## PLANBESTÄMMELSER

Följande gäller inom områden med nedanstående beteckningar.  
 Där beteckning saknas gäller bestämmelsen inom hela planområdet.  
 Endast angiven användning och utformning är tillåten.

## GRÄNSBETECKNINGAR

- Detaljplanegräns  
 - - - Användningsgräns  
 — Egenskapsgräns

## ANVÄNDNING AV MARK

Allmänna platser

□ GATA Lokaltrafik

Kvartersmark

□ T<sub>1</sub> Järnvägstrafik

## UTFORMNING AV ALLMÄNNA PLATSER

bro Bro för allmän gång-och cykeltrafik.

## BEGRENSNINGAR AV MARKENS BEBYGGANDE

u Marken skall vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

z Marken skall vara tillgänglig för allmän gatutrafik under järnvägen.

## ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

## UPPLYSNINGAR

Normalt planförfarande

## Uppsala UTSTÄLLNING

Detaljplan för  
**S:t Persgatans  
 planskilda järnvägs korsning**

Upprättad i juni 2013

Ulla-Britt Wickström  
 Planeringschef

Anneli Sundin  
 Planarkitekt

Beslutsdatum ..... Instans  
 Samråd 20xx-xx-xx PBN  
 Utställning ..... PBN  
 Antagande ..... PBN  
 Laga kraft .....

Till planen hör:  
 Plankartan  
 Planbeskrivning

fd diarienum: 2010/20017-1  
 diarienum: 2013/1156

0 10 20 30 40 50 100 m  
 SKALA 1:1000 (A1), 1:2000 (A3)

