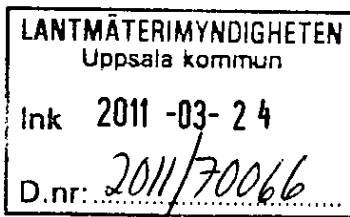
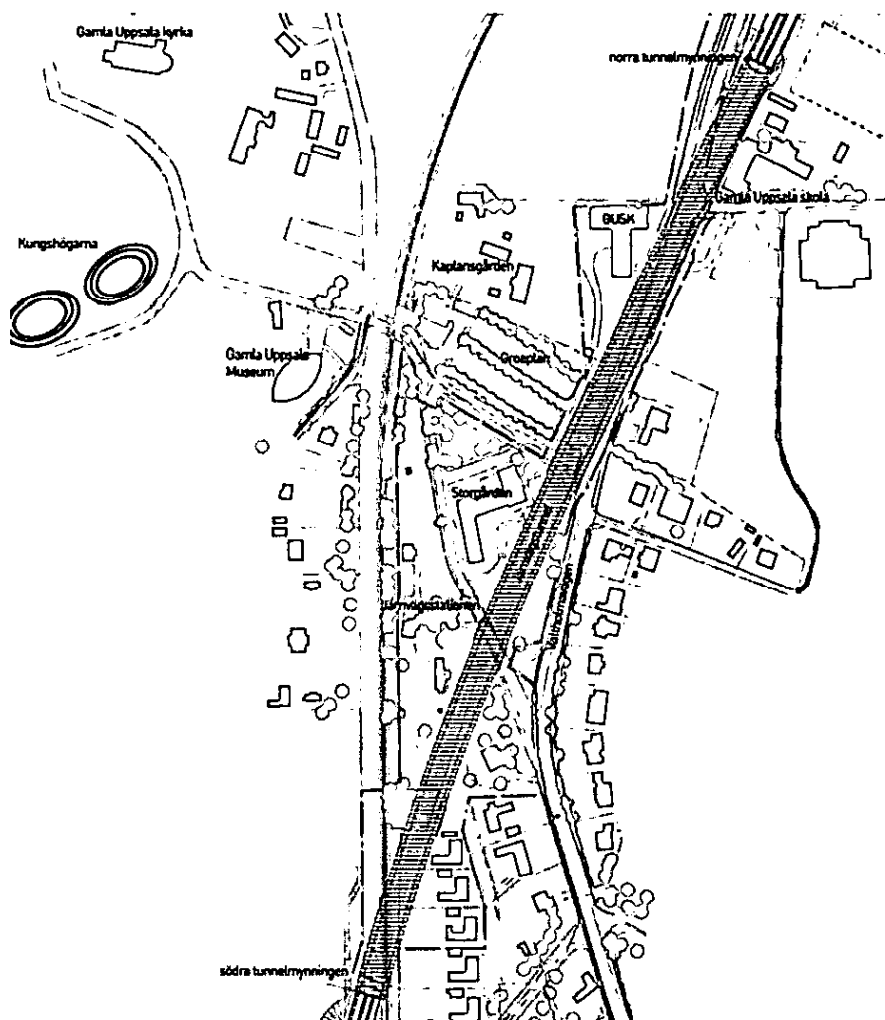


Diarienummer
2009/20056-1



**Detaljplan för
Ostkustbanans sträckning förbi Gamla Uppsala
Uppsala kommun**

LAGA KRAFT 2011-02-24



Handläggare: Anneli Sundin, telefon: 018- 727 46 42

Stadsbyggnadskontoret

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

Telefon: 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 727 46 61 • E-post: stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se

www. uppsala.se

INNEHÅLL

PLANBESKRIVNING	1
HANDLINGAR	1
PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG	2
MILJÖBALKEN	2
MB 3, 4 och 5 kap	2
Miljöbedömning enligt MB 6 kap	2
Miljökonsekvensbeskrivning	3
Miljöbalkens övriga kapitel	3
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	3
Översiktsplaner	3
Trafikplan	3
Program	3
Detaljplaner	3
OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	4
Plandata	4
Markägförhållanden	4
FORNLÄMNINGSOMRÅDET I GAMLA UPPSALA:	5
FÖRÄNDRINGAR	10
Järnvägstunnel	10
Vattholmavägen	10
Bebyggelse och gestaltning	10
Trafik och tillgänglighet	13
Hälsa och säkerhet	14
Teknisk försörjning	15
Mark och geoteknik	15
Vattenområden	15
PLANENS KONSEKVENSER	16
Miljöaspekter	16
Fornlämningsområdet i Gamla Uppsala:	16
Kulturarv, landskapsbild samt naturvård, rekreation och turism	16
Stadsbilden och den byggda miljön	17
Trafik	17
Tillgänglighet för funktionshindrade	17
Mark och vatten	18
Resurshushållning	18
Hälsa och säkerhet	18
Sociala aspekter	18
PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB	19
Översiktsplan	19
Miljöbalken	19
GENOMFÖRANDEBESKRIVNING	1
ORGANISATORISKA FRÅGOR	1
Tidplan	1
Genomförandetid	1
Ansvarsfördelning	1
Huvudmannaskap	1
Avtal	1
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	1
Fastighetsbildning, rättigheter mm	1
UTREDNINGAR	2
Utredningar inför bygglovprövning/byggnmälan	2
EKONOMISKA FRÅGOR	3
Planekonomi	3
Inlösen ersättning	3
Dokumentation och kontroll	3

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Utställningshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser daterad oktober 2010
- Planbeskrivning med illustrationer daterad oktober 2010
- Genomförandebeskrivning daterad oktober 2010
- Miljökonsekvensbeskrivning daterad september 2010

Övriga handlingar

Under planarbetet har dessutom följande handlingar upprättats:

Miljöbedömning steg 1 - behovsbedömning

Fastighetsförteckning*

Utställningshandlingarna finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret och stadsbiblioteket. Samtliga handlingar finns att ta del av på Uppsala kommuns hemsida www.uppsala.se. Handlingar markerade med * finns dock inte på hemsidan på grund av PUL (Personuppgiftslagen).

Läshänvisningar

Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som ska vara allmän platsmark, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras mm. 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.

För beskrivning av planprocessen och var i denna process man befinner sig hänvisas till processpilen på följbrevets baksida.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra kommunala förvaltningar och sökanden. I detta fall är sökande Banverket, som numera ingår i Trafikverket.

Medverkande konsult har varit Vectura Consulting AB. Planhandlingar, situationsplan och illustrationer har tagits fram av konsulten i samarbete med stadsbyggnadskontoret.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplan har aktualiserats med anledning av Trafikverkets planer på utbyggnad av dubbelspår genom Gamla Uppsala. Planen syftar till att möjliggöra en ändring av banans sträckning och delvis lägga den i tunnel. Planområdet begränsas till de delar av det blivande järnvägsområdet som behöver stöd av detaljplan samt till den nya sträckningen av Vattholmvägen.

Den nya järnvägssträckningen ersätter befintlig järnväg genom Gamla Uppsala. I samband med byggnation av banan i den nya sträckningen tas de befintliga järnvägs spåren bort så att den gamla banvallen kan användas som promenadstig.

MILJÖBALKEN

MB 3, 4 och 5 kap

Planförslaget berör kapitel 3 i miljöbalken eftersom förändringar i markanvändning föreslås och ett område av riksintresse för kulturmiljövården påverkas (3:6). En beskrivning av planens konsekvenser återfinns längre fram i denna beskrivning och i tillhörande MKB, som är ett gemensamt dokument för järnvägsplanen och detaljplanen.

Miljöbedömning enligt MB 6 kap

Lagkrav

Enligt PBL 5:18 ska bestämmelserna i MB 6:11- 6:18 och 6:22 tillämpas om genomförandet av en detaljplan kan antas medföra 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 genomförandet av en detaljplan kan antas leda till betydande miljöpåverkan eller inte.

Samlad bedömning av betydande miljöpåverkan

En behovsbedömning, daterad 2010-03-16, har upprättats. Sammantaget visar bedömningen att planområdet ligger inom ett känsligt område med höga kulturmiljö- och friluftsvärden samt värdefull landskapsbild. Vid detaljplanens genomförande finns risker att dessa värden kan beröras. Genomförandet av planen medför också att människors hälsa kan påverkas genom förändringar av bullerstörningar. Ett av landets värdefullaste grundvattenmagasin kan komma att påverkas. Byggnadsnämnden tar ställning till om detaljplanen kan antas leda till betydande miljöpåverkan i samband med beslut om plansamråd.

Motiverat ställningstagande

Med utgångspunkt i behovsbedömningen är kommunens samlade bedömning att genomförandet av detaljplanen för Ostkustbanans sträckning förbi Gamla Uppsala i Uppsala kommun kan medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6:11. En miljöbedömning enligt MB 6:11- 6:18 ska upprättas som redovisar planens konsekvenser för landskaps- och stadsbild, kulturarv, naturmiljö, rekreation, friluftsliv, miljöbelastning, samhälls- och naturresurser, hälsa och säkerhet.

Miljökonsekvensbeskrivning

Vectura Consulting AB har anlåtats för att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen i enlighet med Miljöbalken, MB, 6:11- 6:18, under samrådsskedet. Till utställningsskedet har MKB integrerats i MKB för järnvägsplan, som ställs ut samtidigt som denna plan.

För järnvägssträckningen tas en järnvägsplan fram och en arbetsplan för omläggning av Vittulsbergsvägen. Vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande järnvägs- och arbetsplan kommer innehållet i detaljplanens konsekvensbeskrivning att inlemmas. Ett tidigt samråd har hållits med Länsstyrelsen den 15 februari 2010 avseende avgränsning av den gemensamma MKB. Slutsatserna av miljökonsekvensbeskrivningen i den delen som härleds från detaljplanen sammanfattas i avsnittet "Planens konsekvenser" under respektive rubrik.

Miljöbalkens övriga kapitel

Planförslaget berör Uppsala- och Vattholmaåsarnas yttre vattenskyddsområde.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Idén om förändringar av järnvägssträckan genom Gamla Uppsala och tunnelbygge för järnväg fanns redan i mitten av 90-talet. Det genomfördes dock aldrig pga. brist på investeringsresurser. Ett förslag till detaljplan och järnvägsplan för dubbelspår var föremål för samråd 1996 men därefter avbröts planarbetet. Det föreliggande förslaget uppfyller samma funktion och tas fram enligt dagens lagkrav och föreskrifter.

Översiktsplaner

Planförslaget överensstämmer med Översiktsplanens intentioner ifråga om markanvändning. Detaljplanen omfattar ett i stort sett färdigbyggt område, och reglerar en infrastrukturinsats som finns redovisad och stöds av förslag till översiktsplan 2010. Området ingår i Fördjupning av översiktsplan för Uppsala stad från 2002.

Trafikplan

Detaljplaneförslaget strider inte mot Trafikplan 2006 för Uppsala stad.

Program

Banverkets förstudie daterad 2006 ska utgöra underlag för detaljplanen och betraktas som program.

Detaljplaner

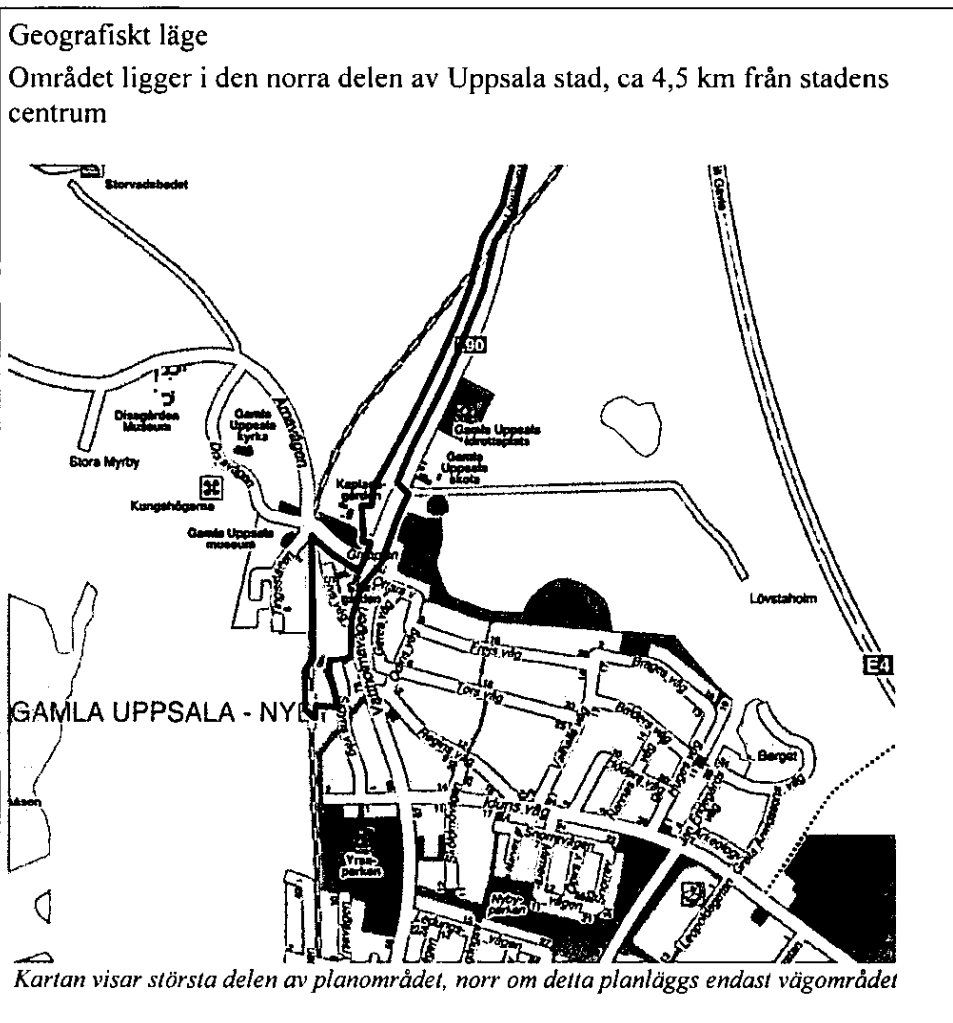
De nu gällande detaljplaner, som delvis ersätts av föreliggande plan, är nr. 100B, fastställd 68-01-19 och nr 100D, fastställd 72-10-20.

OMRÅDESFÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Plandata

Planområdet omfattar delar av den järnvägsplan som tas fram samtidigt och hela den nya sträckningen av Vattholmavägen. Vid behov av reglering omfattar detaljplanen hela fastigheter som berörs av tunnelbygget. Planområdet är smalt och avlångt.

Planområdet är ca 1 km långt och löper i stort sett i nordsydlig riktning. Avgränsningen i söder utgörs av den södra tunnelmynningen. Avgränsningen i norr utgörs av den punkten då Vattholmavägen återgår till sin nuvarande sträckning, strax söder om Samnan (vattendrag omedelbart norr om plangränsen). Banan löper delvis i tunnel under olika fastigheter med varierad markanvändning för att sedan gå i Vattholmavägen, som idag är allmän gata. Vattholmavägen får, norr om Gamla Uppsala skola, en ny dragning något förskjuten åt väster.



Planområdet har en areal av ca 5,2 ha.

Markägoförhållanden

Marken ägs huvudsakligen av Uppsala kommun, Statens Fastighetsverk,

Uppsala kyrkliga samfällighet och Trafikverket. Dessutom är tre berörda fastigheter i privat ägo.

FORNLÄMNINGSOMRÅDET I GAMLA UPPSALA:

Kulturarv, landskapsbild, naturvård, rekreation och turism

Gamla Uppsala är en säregen miljö med stort fornlämningsområde och monumentalt läge på Uppsalaslätten. Platsen är välkänd både inom och utanför Sverige. Området utgör ett unikt kulturlandskap med en mängd välkända kulturhistoriska objekt och miljöer, varav flera med central betydelse för Sveriges historia. Bland områdets många fornlämningar finns Kungshögarna från 500 e Kr och medeltidskyrkan i Gamla Uppsala från 1100-talet.

Området utgjorde under slutet av forntiden och under medeltiden centrum i Tiundaland som under yngre järnåldern var kärnan i Sveariket och säte för kungarna i den mytomspunna Ynglingaätten. Området utgjorde rikspolitiskt centrum med kultplats, kungsgård och Sveriges första ärkebiskopssäte. Många mycket betydelsefulla lämningar återstår från denna tid, fornlämningsmiljön i Gamla Uppsala räknas till de viktigaste och mest kända.

Riksintresse för kulturmiljövården

Gamla Uppsala ingår i riksintresse för kulturmiljövården enligt MB 3 kap 6 §, C30 Gamla Uppsala samt Björklingeåns och Fyrisåns dalgångar. Trakten kring Gamla Uppsala utgör en centralbygd av stor betydelse för Sveriges historia med kontinuitet sedan bronsåldern.

Regionala och lokala intresseområden för kulturmiljövården

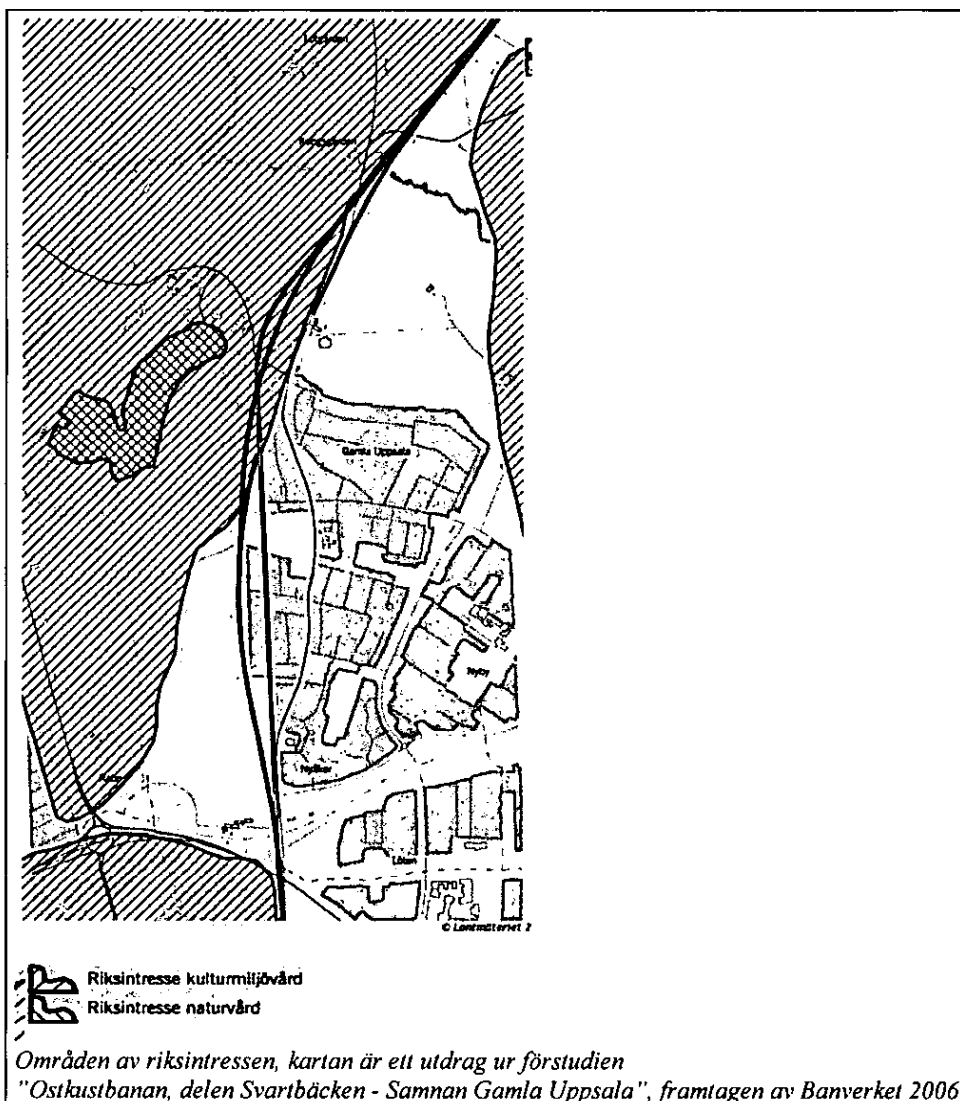
Riksintresset väster om Gamla Uppsala ingår också i det större kommunala kulturmiljöområdet U21 Björklingeåns och Fyrisåns dalgångar. Riksintresseområdet utgör även en utpekad miljö som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll, U21:25 Gamla Uppsala.

Förordnande: Gränsbestämt fornlämningsområde

Detaljplanen går delvis in i gränsbestämt fornlämningsområde (enligt länsstyrelsens resolution 1949-01-12, och som utökades till sin nuvarande omfattning år 1993). De centrala objekten är de tre Kungshögarna samt Tingshögen och de intilliggande gravfälten. Även de två plåtarna norr om kyrkogården och Tingsslätten, där menigheten samlades under tingen.

Det berörda området innehåller några enstaka byggnader som klassats som bevarandevärda i rapporten Kulturhistorisk bebyggelseinventering i Uppsala kommun 1976-78, även om de flesta objekten ligger utanför detaljplanegränsen.

Strax öster om järnvägen ligger Kaplansgården som används som församlingshem. Kaplansgården är relativt sett nybyggd men på fastigheten finns flera värdefulla, timrade och rödfärgade byggnader främst från 1800-talets första del. Tillsammans bildar de en tät och värdefull gårdsmiljö. Hela Kaplansgården ligger utanför det aktuella detaljplaneområdet.

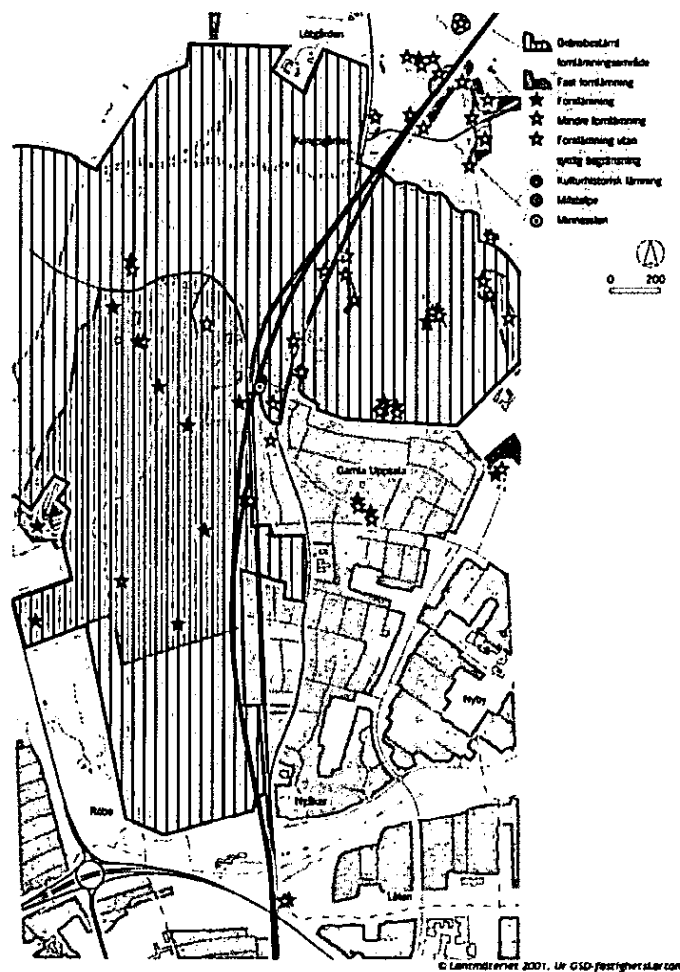


Landskapsbild

Ostkustbanan sträcker sig genom ett flackt landskap som präglas av bebyggelse och infrastruktur, från Uppsala stad i söder, genom Gamla Uppsala och vidare norrut mot skogsområdena. Ett påtagligt landskapselement är Uppsalaåsen som vid Tunåsen söder om Gamla Uppsala når en höjd av drygt 50 meter. Den inramar tillsammans med bebyggelsen i öster det mer begränsade landskapsrummet söder om Kungshögarna. Detta landskapsrum är viktigt för upplevelsen av högarna samt av Uppsalasiluetten med slottet och domkyrkan. I området vid Kungshögarna syns järnvägsspåret och förbipasserande tåg tydligt, särskilt på sträckan söder om gamla stationsbyggnaden till Yrsaparken. Järnvägen är dock belägen på ett sådant avstånd att den inte uppfattas som störande för miljön vid högarna. Norr om Gamla Uppsala kyrka är befintlig banvall ett påtagligt inslag i landskapsbilden mellan kyrkan och Kungsgården.

Järnvägen påverkar landskapsbilden i det öppna landskapet framförallt genom det rätlinjiga element den utgör, detta förstärks ytterligare av elstolpar för kontaktledningar och signalsystem.

Karta över fornminnen, fornlämningsområden och andra kulturhistoriska lämningar



Kartan är ett utdrag ur Banverkets förstudie "Ostkustbanan, delen Svartbäcken-Samnan Gamla Uppsala" framtagen 2006

Naturmiljö, rekreation och turism

Fornminnesområdet kring Gamla Uppsala är ett välbesökt turistmål. Områdets funktion som stråk mellan staden och gamla Uppsala är viktig. Under år 2000 anlades pilgrimsstigen Eriksleden mellan Uppsala domkyrka och Gamla Uppsala kyrka längs befintliga gångstråk.

Åsen mellan Röbo och Kungshögarna med angränsande landskap är utpekad som grönt kärnområde för aktivt bevarande i den fördjupade översiktsplanen för Uppsala stad. De gröna kärnområdena utgör stadens mest värdefulla naturområden, med aktivt bevarande menas att dessa områden föreslås säkerställas långsiktigt som grönområden. I området finns gång- och cykelvägar samt motionsspår som används av många människor.

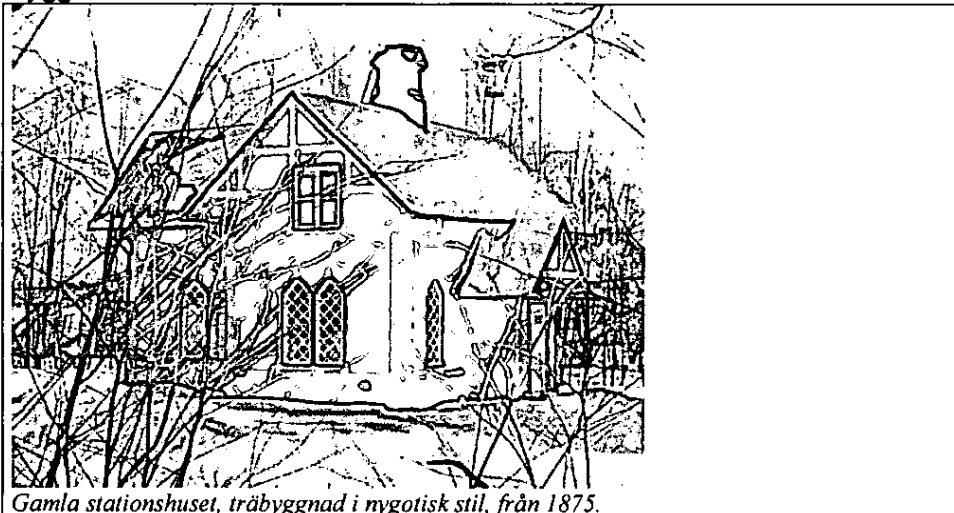
Skolorna i områdets närhet använder området för naturstudier och friluftsliv. I Yrsaparken finns fotbollsplaner. Området öster om befintlig järnväg norr om bebyggelsen i Gamla Uppsala är utpekad som värdefullt landskapsrum i den fördjupade översiktsplanen.

Landskapsrummen upplevs ofta från vägen, från ett skogsbryn eller från stadsranden. De bjuder på vyer och utblickar som gör det möjligt att orientera sig. Samnan är extra värdefull i landskapsrummen med sina natur-, kultur- och friluftsvärden. I områden som utgör värdefullt landskapsrum skall ingrepp som förhindrar fortsatt brukande av jorden undvikas. Vägar, bebyggelse och anläggningar som kan påverka det värdefulla landskapsrummet måste utformas med stor hänsyn.

I översiktsplanen finns också en ny önskvärd grön länk med rekreativ/ekologisk funktion mellan nya E4 och Vattholmavägen.

Stadsbild samt byggnader med värde för kulturmiljön

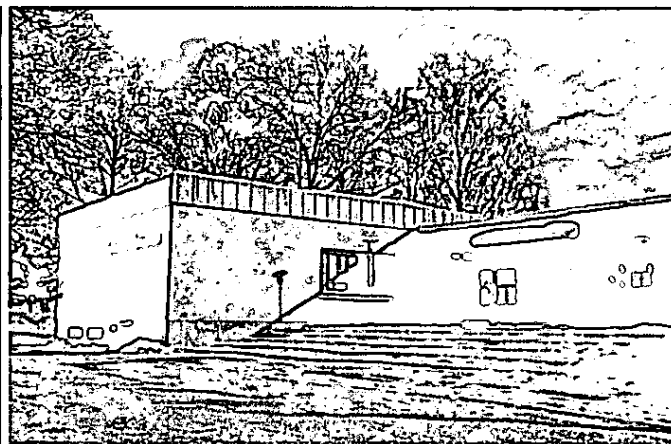
Järnvägsstationen i Gamla Uppsala byggdes år 1875 i nygotisk stil, år 1963 lades stationen ner och tågförbindelsen ersattes med buss. Byggnaden ägs av Statens Fastighetsverk. För den gamla stationsbyggnaden, komplementbyggnader och hela fastigheten gäller en stadsplan (100 B) från 1968 och bestämmelsen "Kr" som lyder "Reservat för befintlig kulturhistoriskt värdefull byggnad."



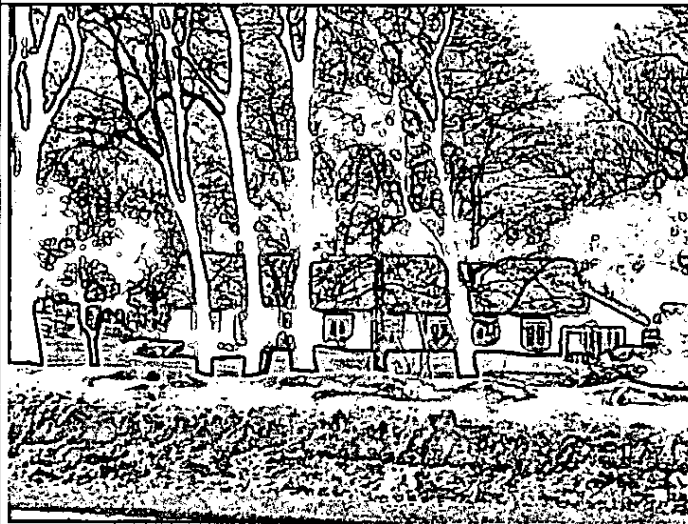
Gamla stationshuset, träbyggnad i nygotisk stil, från 1875.

Även Storgården anses ha ett arkitektoniskt värde. Den ritades av arkitekten Hans Matell på Matell och Nordström Arkitektkontor och det är en s.k. Centrumbyggnad (medborgarhus), som innehöll postkontor, hälsocentral, bibliotek och pastorsexpedition i Gamla Uppsala. Byggnadens utformning är typisk för sin tid.

De två byggnadskropparna, den ena i två våningar och den andra en hög en-våningsvolym, förenas genom ett glasat entréparti. Byggnaderna är något förhöjda och breda trappor leder upp till entréerna på båda sidor. Fasaderna är klädda i varmgrått slammad tegel och kröns av en svag lutande sarg i brun falsad plåt. En återhållsam byggnad som väl uppfyller kraven på diskretion i material och färgsättning som den omgivande miljön ställer.



Storgården, ritad av Hans Matell 1962



Kaplansgården, väster om planområdet, sett från Grooplan

FÖRÄNDRINGAR

Järnvägstunnel

t

En järnvägstunnel föreslås mellan ett läge vid den norra delen av Sigyns väg och idrottsanläggningen norr om Gamla Uppsala skola. Strax söder om Samnan kommer banan att gå ihop med den befintliga Ostkustbanan. Detta innebär att banan inte kommer att uppfattas på ytan när den går igenom befintlig bebyggelse. Anläggningar som behövs för tunneln eller som blir nödvändiga för befintliga anläggningar när tunneln byggs, till exempel pumpstationer, tillåts inom området.

En tunnel påverkar i viss mån markanvändningen på ytan, även om järnvägsplanen har utformats för att minimera inverkan på byggnader. Därför läggs bestämmelser på tomtmark om begränsade möjligheter för bebyggelse och anläggningar i form av "Tunnelns skyddszon" och "marken som inte får byggas, samråd ska ske med tunnelägaren". Begränsningar införs för alla ingrepp i marken såsom pålning, spontning, plantering, borring och schaktning.

Vattholmavägen

Huvudgata

Vattholmavägen flyttas till ett nytt läge väster om nuvarande så den nya järnvägssträckan mellan den norra tunnelmynningen och Samnan kan placeras i den nuvarande Vattholmavägens sträckning. Vattholmavägen planläggs som allmän plats – huvudgata för att möjliggöra en inlösen av marken eftersom vägar inte kan lösas in med hjälp av en järnvägsplan.

Från stadsbyggnads- och trafiksäkerhets synpunkt är det viktigt att Vattholmavägens övergång från landsväg till stadsgata annonseras genom gaturummets gestaltning. Ett gestaltningsprogram tas fram som en del av järnvägsplanen och dess intentioner kan komma att ligga till grund för genomförandet.

Bebyggelse och gestaltning

Planområdet har avgränsats så att hela fastigheter omfattas när det rör sig om kvartersmark. Därför är detaljplanen något mer omfattande än järnvägsplanen i vissa avsnitt.

De bebyggda fastigheter som omfattas av detaljplanen är fyra bostadsfastigheter samt Storgården och GUSK:s lokaler och den gamla stationen.

Befintliga bostadshus

B, BK

p, II,
fril, v

De fyra redan bebyggda bostadsfastigheterna regleras med en byggrätt något större än de befintliga byggnaderna. Detaljplanen bekräftar befintliga förhållanden, vilket innebär att byggnaderna ska vara friliggande, får ha högst två våningar med förbud att inreda vind och ska ligga minst 4,5 meter från tomtgräns.

e₁

e₃

Den sammanlagda byggnadsarean begränsas till 25 % av fastighetsarean, dock högst 250 kvm för att bibehålla något av småhusområdets luftighet. En av fastigheterna (Gamla Uppsala 26:4) får en reglering av minsta tillåtna tomtstorlek "e₃" för att underlätta hanteringen av de fastighetsfrågor som uppstår vid byggnation av tunneln.

Det gamla stationshuset, Gamla Uppsala 26:5

- q₁** Byggnaderna har ett så stort kulturhistoriskt värde att den inte får rivas (**q₁**)
Q Även om användningen görs flexibel skyddas de kulturhistoriska värdena genom beteckningen "Q" som innebär att användningen kan variera men ska vara anpassad till byggnadens kulturhistoriska värde.
e₂ Den sammanlagda byggnadsarean för fastigheten något större än de befintliga byggnaderna" för att möjliggöra mindre tillägg och ev. uthus.

Storgården, Gamla Uppsala 20:1

- SBC II** Storgården får beteckningen "SBC", som betyder skola, bostäder och centrum och det befäster den användning som byggnaden har idag. Centrum står för samlingslokaler i detta
e₂ Byggnaden får vara högst två våningar. Volymen och karaktären är lämpliga för området. Byggnadens "största sammanlagda byggnadsarea" får vara 1200 kvm, vilket innebär en viss marginal för framtida behov eftersom den befintliga bebyggelsen omfattar 1000 kvm byggnadsarea.

Storgårdens befintliga fastighetsgräns stämmer inte överens med hur gården är utformad. Därför ändras gränsen mellan allmän plats på Groaplan och Storgårdens tomtmark så att den stämmer överens med befintliga förhållanden. Det betyder att Storgårdens tomtgräns kan flyttas så att den går fram till väggkant vid Groaplan.

Eventuella värden av det befintliga huset skyddas inte i detaljplanen, men beskrivs i denna planbeskrivning under rubriken "*Regionala och lokala intresseområden*".

GUSK, Gamla Uppsala 21:78

- K** Byggnaderna är inte lämpliga för bostadsändamål men kan användas på samma sätt som nu; samlingslokaler och kontor. Största tillåtna byggnadsarea är tilltagen med ca 100 kvm marginal och medger en viss tillbyggnad eller ytterligare uthus. Den högsta tillåtna byggnadshöjd är 7 meter, såsom det befintliga huset. Fastigheten kommer att få ändrad angöring via Groaplan pga. ombyggnaden av Vattholmavägen .

Gamla Uppsala skola

Gamla Uppsala skola ligger utanför planområdet men kommer att beröras under byggtiden för järnvägstunneln, eftersom den hamnar precis intill en av skolbyggnaderna. Trafikverket har en dialog med Uppsala kommun om möjliga åtgärder för att minska störningarna på skolan när tunneln byggs. En lösning kan till exempel vara evakueringsbyggnader i närheten av skolan under byggtiden. Uppsala kommun kommer troligen att i ett senare skede studera den framtida utvecklingen för hela skolområdet, till exempel genom planläggning för nya permanenta skolbyggnader och/eller en utökad idrottsplats.

Fornlämningar

Ett genomförande av detaljplanens syfte att möjliggöra en järnvägstunnel samt en ny sträckning av Vattholmavägen kommer att beröra det gränslinjebestämda fornlämningsområdet och andra fasta fornlämningar med skyddsområden. Tillståndsprövning samt ev. undersökningar och utredningar kommer att genomföras inom ramen för järnvägsprojektet och redovisas därför inte här.

forn Kulturminneslagen gäller alltid och överallt oavsett vad detaljplanen reglerar, men eftersom denna del av Gamla Uppsala är så speciell ut arkeologisk och historisk så förtydligas detta med bestämmelsen "forn".

Hela tunnelsträckningen och angränsande fastigheter berör fast fornlämning och omfattas av skydd enligt 2 kap kulturminneslagen (KML). Därför har bestämmelsen lagts till på all kvartersmark, utom tågområdet (T), oavsett markanvändning.

Bestämmelsen innebär att marken ligger inom eller angränsar till gränsbestämt fornlämningsområde och att *alla* markarbeten kräver tillståndsprövning av Länsstyrelsen.

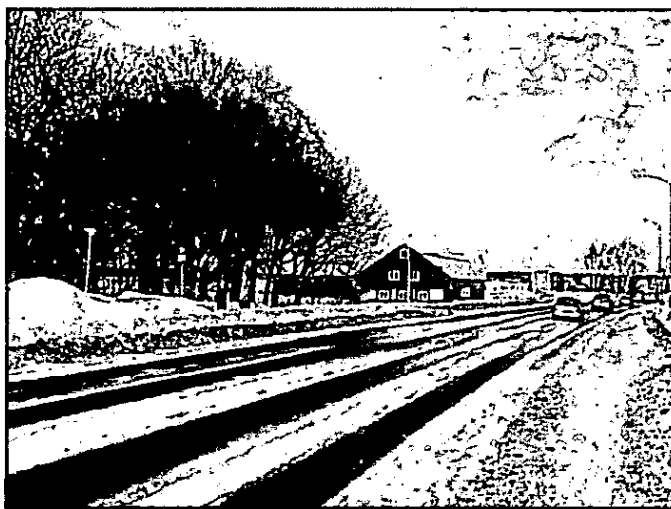
PARK En restyta uppstår på tunneltaket mellan vändplanen på Sigyns väg och den gamla banvallen. Området planläggs som park för att säkerställa allmän plats och en möjlighet att nå det framtida promenadstråket längs banvallen. Marken kan inte planteras med träd eftersom jordskiktet blir mycket tunt.

Trafik och tillgänglighet

Vattholmavägen får, i den norra delen av detaljplanen, ändrad sträckning mellan Gamla Uppsala skola och norrut till vägen återgår till sin sträckning, ungefär i höjd med Samnan.

HUVUD- GATA

Det nya läget för Vattholmavägen redovisas som "HUVUDGATA" på plankartan och på den sträckan finns inga väganslutningar. In- och utfarten till GUSK:s lokal kan dock komma att påverkas så att den eventuellt behöver flyttas till Groaplan. Ombyggnaden avses att ske innan byggnation av järnvägens nya dragningspår påbörjas, så att gatans funktion garanteras och skolskjuts inte påverkas.



GUSK:s hus sett från Vattholmavägen

I samband med ombyggnaden kommer Vattholmavägens karaktär att studeras, särskilt övergången mellan landsväg och stadsgata, med tillhörande anpassning av hastighet. Gatuutformningen ska bidra till att göra hastighetsanpassningar självklara och gaturummets gestaltning kommer att preciseras i ett gestaltungsprogram.

Inga bestämmelser i detaljplanen reglerar Vattholmavägen, mer än "HUVUDGATA", som enbart anger läge och utfartsförbud för vissa fastigheter.

- P-PLATS** De delar av Groaplan som ingår i detaljplanen planläggs med sin nuvarande funktions som parkeringsplats.
- LOKAL-
GATA** Eftersom Sigyns väg och Sivs väg ingår in planområdet planläggs de med sin nuvarande funktion som lokalgata.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer från tågtrafik

Riksdagen har fastställt riktvärden för buller och vibrationer från spårburen trafik vilka överensstämmer med det som anges i Naturvårdsverkets och Banverkets gemensamma dokument Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik, riktlinjer och tillämpning, 2002-12-03. Med riktvärden avses de nivåer som inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö.

Antalet byggnader och bostäder som utsätts för tågbuller kommer att minska avsevärt eftersom den nya sträckningen av banan dels byggs utanför de bebyggda områdena och dels (ca ½ kilometer) förläggs i tunnel. Mätningar, beräkningar och eventuella åtgärder kommer att framgå av den miljökonsekvensbeskrivning som görs för järnvägsplanen och arbetsplanen för Vattholmavägen

Riktvärden för vibrationer vid nybyggnad av bana

Utrymmen där människor vistas: Vibrationshastighet högst 0,4mm/s

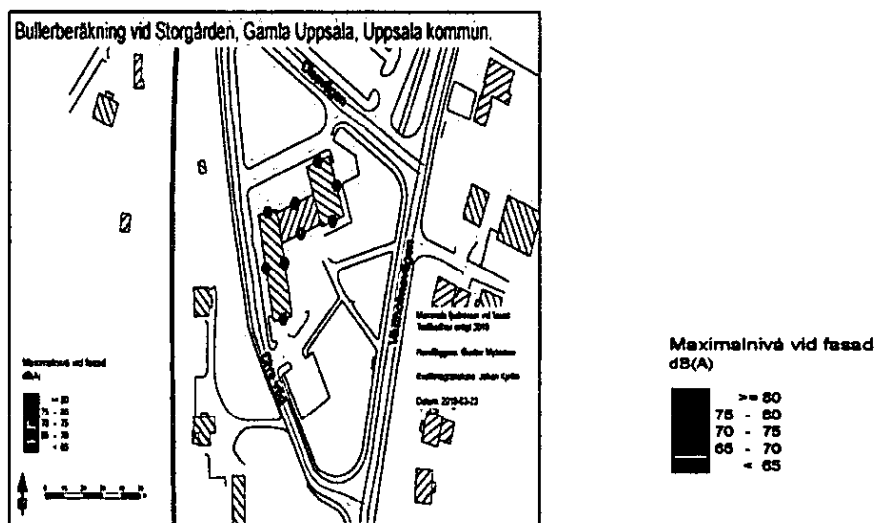
Utrymmen där människor vistas: Acceleration 14 mm/s²

Buller och vibrationer från vägtrafik

Riksdagen har fastställt riktvärden för buller och vibrationer från vägtrafik. Med riktvärden avses de nivåer som inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. Inom planområdet finns några bostadshus som gränsar mot Vattholmavägen och Sivs väg. Båda vägarna kan ge upphov till vägtrafikbuller. I Storgården finns lägenheter som redan idag är exponerade för buller från bussarna på Sivs väg. Bullerberäkningar har tagits fram för Storgården.

b

Detaljplanen reglerar att bostäder ska placeras och utformas så att minst hälften av boningsrummen får tillgång till tyst eller ljuddämpad sida. Bullerplank får uppföras på mark som i övrigt inte får bebyggas.



Luftkvalitet

Järnvägstrafik kan i begränsad omfattning ge upphov till partikelspridning, till exempel vid slitage av bromsar, hjul, räls och kontaktledningar. Spridningen sker främst längs bromssträckor, men även längs sträckor med hög hastighet. Partikelspridningen från järnväg är dock liten i jämförelse med partikelspridningen från *vägtrafik*, till exempel som slitageprodukter från däck och från förbränning av bensin/diesel.

Magnetfält

Järnvägens kontaktledningar alstrar elektriska fält medan magnetiska fält enbart förekommer i samband med tågpassager. Strålningen avtar mycket snabbt med avståndet från järnvägen.

Radon

Eventuellt förhöjda halter av markradon hanteras under bygglovprocessen.

Teknisk försörjning

Om några ledningar eller anläggningar påverkas under byggtiden kommer dess funktion att återställas. Vissa ledningar korsar Vattholmavägen men eftersom den är allmän plats behövs inget ledningsreservat för dem.

- u Ett ledningsreservat placeras på den norra delen av Gamla Uppsala 26:6 för att säkerställa tillgängligheten för en ledning som ägs av Skanova.

Mark och geoteknik

På tunnelsträckan går banan fram över dels glaciala finsediment dels fast berg. De geologiska förutsättningarna beskrivs närmare i MKB tillhörande järnvägsplanen. De geologiska förhållandena påverkas och hanteras i samband med planering av järnvägen.

Den aktuella detaljplanen reglerar enbart begränsningar av markens bebyggande inom tunnelns skyddsområde. Samråd med tunnelägare ska alltid ske vid åtgärder som schaktning, spontning, borrning eller plantering inom tunnelns skyddszon.

Vattenområden

Förordnande: Yttre grundvattenskydd

Den planerade järnvägen löper genom åsens yttre vattenskyddsområde, men utanför det inre vattenskyddsområdet. Ingen reglering av vatten eller vattenförhållandena sker i detaljplanen. Vattenfrågor och eventuell påverkan på grundvattnet hanteras i järnvägsplanen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Inga andra förändringar än järnvägen påverkar grundvattnet.

PLANENS KONSEKVENSER

En separat miljökonsekvensbeskrivning som är gemensam för järnvägsplanen och detaljplanen hör till planhandlingarna.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisas nollalternativet och jämförs med det aktuella förslaget och därmed belyses planens konsekvenser.

Andra alternativ

Alternativa dragningar av Ostkustbanan genom Gamla Uppsala inför byggnation av dubbelspår har redovisats i Banverkets förstudie daterad 2006.

Miljöaspekter

Under avgränsningssamrådet med länsstyrelsen 2010-02-15 bedömdes följande frågor som de miljöaspekter som skulle kunna ge upphov till betydande miljöpåverkan:

- Risken för påverkan på vatten, främst grundvatten
- Påverkan på kulturmiljövärden, främst arkeologi
- Gestaltungsfrågor
- Risk och säkerhet
- Påverkan på naturmiljö och landskap

Nedan beskrivs kortfattat endast de konsekvenser som har koppling till detaljplanen.

Fornlämningsområdet i Gamla Uppsala:

Kulturarv, landskapsbild samt naturvård, rekreation och turism

Kulturarv, fornlämningar

Detaljplanens och järnvägsplanens genomförande medför intrång i gränsbestämt fornlämningsområde. Fornlämningar kommer med största sannolikhet att beröras och eventuellt tas bort. Kulturmiljön påverkas negativt genom att fornlämningar försvinner.

Nuvarande Vattholmavägen flyttas något i sitt befintliga läge, men eftersom vägmiljön redan är kraftigt förändrad i sin karaktär (vägbredd, trottoarer, övergångsställen), bedöms flytt av vägen inte påverka områdets kulturmiljövärden.

Landskapsbild

Befintlig järnväg berörs inte av detaljplanen.

Detaljplanen omfattar endast järnvägstunneln och den påverkar inte landskapsbild.

Den nya sträckningen av Vattholmavägen är snarlik den gamla och innebär troligen ingen större förändring av upplevelsen i det storskaliga landskapet. Det är en fördel för landskapsrummet att Vattholmavägen och järnvägen läggs relativt nära varandra. Tack vare att Vattholmavägen ligger väster om järnvägen förbättras utblicken mot Gamla Uppsala kyrka från Vattholmavägen.

Naturmiljö

Inga områden med höga naturvärden påverkas av planens genomförande. Den järnvägssträcka som byggs i tunnel kommer att påverka växtligheten inom ett begränsat område.

Rekreation och friluftsliv

Områdena av värde för rekreation och friluftsliv blir mer lättillgängliga när järnvägen läggs i tunnel och korsningarna blir planskilda. Närområdets värde för friluftsliv och rekreation kan påverkas negativt vid planens genomförande om bullernivåerna ökar och järnvägen blir mer synlig i det öppna landskapsrummet vid Uppsala högar.

Turism

Den befintliga plankorsningen med järnvägen vid Groaplan försvinner, vilket troligen bidrar till bättre möjligheter att välkomna besökare.

Stadsbilden och den byggda miljön

Det gamla stationshuset med tillhörande trädgård får bestämmelser till skydd för kulturmiljön. Trädgården som tillhör den gamla stationen (Gamla Uppsala 26:5) påverkas i sin östra del av tunneln. Detta innebär att viss vegetation inte kommer att finnas kvar.

Detaljplanens genomförande kan minska den negativa påverkan på stadsbilden i vissa delar genom att järnvägen planeras att gå i tunnel.

Eftersom tunneln kommer att byggas i öppet schakt som sedan läggs igen, kommer vegetationen inom tunnelområdet att tas bort. Det gäller bland annat en rad stora hamlade almar, höga björkar och lönnar. Det är träden söder om gamla stationshuset och söder om Storgården. Mycket av vegetationen på båda dessa fastigheter kommer att kunna bevaras. Gestaltningssprogrammet som är en del av järnvägsplanen kommer att redovisa möjligheterna att åter skapa lummigheten, som i fallet Storgården är av särskild vikt, eftersom vegetation även har en avskärmande funktion mot trafiken på Vattholmvägen.

Vid återställandet av marken kommer nya träd och buskar att planteras, men det tar många år innan området får samma värden som idag. Schaktningen medför att växterna får förändrade vattenförhållanden jämfört med idag.

Trafik

I stort påverkas inte gatunätets *funktion* av detaljplanen.

Trafiksäkerheten, framkomligheten och tillgängligheten förbättras i och med att järnvägen läggs i tunnel genom området.

Plankorsningen norr om Gamla Uppsala försvinner.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Kungshögarna, Gamla Uppsala kyrka och Museet utgör liksom de öppna fälten väster om Gamla Uppsala, blir mer lättillgängliga i och med att flera plankorsningar med järnväg ersätts genom tunnelläggning av banan. Tillgängligheten förbättras därför markant.

Mark och vatten

Om inte åtgärder vidtas finns risk att detaljplanens genomförande kan påverka Uppsala- och Vattholmaåsens vattenskyddsområde. Åtgärder för att undvika detta är nödvändiga.

Resurshushållning

Dubbelspår för Ostkustbanan genom Gamla Uppsala ökar möjligheterna till att vissa biltransporter kan ersättas med järnvägstransporter. Transporter på järnväg är betydligt energisnålare än på väg vilket gör att planens genomförande kan medföra bättre resurshushållning.

Hälsa och säkerhet

Människors hälsa påverkas i huvudsak positivt vid planens genomförande genom att färre boende i Gamla Uppsala får höga bullernivåer vid sina bostäder. Säkerheten förbättras jämfört med nuläget genom att flera plankorsningar ersätts av planskilda korsningar då järnvägen byggs i tunnel.

Sociala aspekter

Trygghet och säkerhet

De ytor som idag upptas av järnvägen kan åter användas som gator eller parkstråk, barriäreffekterna minskar och trafiksäkerheten förbättras. Det ökar rörelsefriheten inom området.

Tillgänglighet

Tillgängligheten förbättras allmänt, såväl mellan bostadskvarter som för besökare till Kungshögarna, Museet och Gamla Uppsala kyrka. Frågor som avser markhöjder och lutningar hanteras inte av detaljplanen och förväntas bli lösta vid projektering.

Barnperspektiv

Ur barnens synvinkel förbättras trafiksäkerheten och bullersituationen och båda faktorerna ger en ökad rörelsefrihet. På sikt kan en trafiksäkrare promenadväg skapas vid befintlig banvall. Inom ramen för järnvägsplanen har en barnkonsekvensanalys upprättats.

Vattholmavägen kommer i och med flytten att ligga något längre bort från skolan än i dagsläget.

Mötesplatser

Den mötesplats som berörs av detaljplanen är utflyktsmålet Kungshögarna, och besöksfrekvensen är hög sommartid. Förutsättningarna förbättras med bättre trafiksäkerhet, och även kontakten med närområdet.

Stadsliv

Gamla Uppsala har redan idag välutbyggda gång- och cykelvägar. Barriären som tas bort när järnvägen läggs i tunnel kommer att väsentligt öka rörelsefriheten och därmed tillföra stadslivskvaliteter.

PLANENS FÖRENLIGHET MED ÖP OCH MB

Översiktsplan

Planförslaget bedöms vara förenligt 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 område av riksintresse för kulturminnesvården. Detaljplanen möjliggör framtagande och genomförande av en järnvägsplan. Parallellt med järnvägsplanen tas fram en miljökonsekvensbeskrivning och bedrivs en samrådsprocess med Länsstyrelsen rörande bland annat riksintressen för kulturminnesvården. Det aktuella planförslaget, baserad på samma underlag som järnvägsplanen, bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3.

Planförslaget berör inte miljöbalkens kapitel 4.

Planförslaget medför inte att någon miljö kvalitetsnorm enligt miljöbalkens kapitel 5 överskrids.

REVIDERINGAR

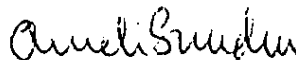
Planbeskrivningen reviderades i januari 2011 med ett förtydligande på sidan 10 om vad som är tillåtet inom ett "t-område".

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i januari 2011



Ulla-Britt Wickström
Planchef



Anneli Sundin
Planarkitekt

Beslutsdatum

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd den 15 april 2010
- utställning 29 september 2010

Antagen av byggnadsnämnden
Laga kraft

2011-01-27
2011-02-24

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Tidplan

Planarbetet bedrivs med målsättningen att planen skall antas i december 2010 alternativt under 1a. kvartalet 2011. Den järnvägsplan som tas fram 2010 beräknas bli fastställd i juli 2011.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Trafikverket har huvudansvaret för planens genomförande. Olika typer av avtal kommer att upprättas för att säkra såväl genomförandet som utförandet enligt parternas intentioner och intressen.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Avtal

Planavtal

Ett planavtal har tecknats mellan Stadsbyggnadskontoret och Banverket (numera Trafikverket) i fråga om kostnader för framtagning av detaljplan för området.

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal skall upprättas och föreligga innan planen antas av kommunen.

Genomförandeavtal

Genomförandeavtal kommer att tecknas mellan Trafikverket och andra intressenter eller fastighetsägare i området. Exempelvis kommer till planen anknutna förändringar på allmänna platser och i ledningsnätet att bekostas av Trafikverket som en del av utbyggnaden av dubbelspåret.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsbildning, rättigheter mm

Detaljplanen utgör, tillsammans med förslaget till järnvägsplan, underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande.

Inom de områden och fastigheter som järnvägstunneln påverkar (tunnelns skyddszon) sker fastighetsbildning på två olika sätt. Dels förvärvar Trafikverket vissa fastigheter, dels får Trafikverket servitutsrättigheter för byggande, drift och underhåll av järnväg.

I båda fallen gäller den markanvändningen som regleras i detaljplan, som utöver det begränsar markens användning i lämplig omfattning oavsett fastighetsbildning (Exempelvis "mark som inte får bebyggas" inom tunnelns skyddszon").

En detaljerad kartredovisning av de tilltänkta fastighetsrättsliga åtgärderna finns i järnvägsplanen.

UTREDNINGAR

Utredningar inför bygglovprövning/bygganmälan

Trafikverket bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovprövningen.

Buller

Bullerutredningar kommer att tas fram inom ramen för järnvägsplanen och arbetsplanen för Vittulsbergsvägen. Eventuella bullerskyddsåtgärder kommer att föreslås i Miljökonsekvensbeskrivningen.

Vibrationer, Luftföroreningar, PM10 partiklar samt markföroreningar

Frågor om vibrationer, luftkvalité och partiklar samt markföroreningar kommer att utredas inom ramen för järnvägsplanen, och eventuella åtgärder föreslås i den MKB som hör till.

Byggskedet

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

Arkeologi

Trafikverket bekostar de arkeologiska utredningar som är nödvändiga för anläggningen av den nya järnvägssträckningen och den nya sträckningen av Vattholmavägen.

Ledningar

Trafikverket 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.

Masshantering

En plan för hantering av massor tas fram inför byggstart.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Genomförandeansvaret för järnvägsbygget och anknutna åtgärder samt avhjälpande av omgivningspåverkan ligger på Trafikverket, som huvudman för anläggningen av den nya bansträckningen.

Utformningen av anläggningar som kommunen skall överta och förvalta och som anläggs av annan än kommunen skall godkännas av ansvarig nämnd innan något byggs eller anläggs.

Kostnaderna för flytt av ledningar och transformatorstation regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Om det inte finns avtal är det Trafikverket som bekostar flytten.

Inlösen ersättning

Uppsala kommun har det samlade administrativa och ekonomiska ansvaret för genomförandet av projekt knutna till allmän platsmark efter överlåtelse av marken. Överlåtelse av allmän platsmark, till exempel gatumark, sker genom avtal eller inlösen genom lantmäteriförrättning

Dokumentation och kontroll

Eventuell dokumentation och kontrolltillfällen samt ansvarig för dessa kan komma att regleras i den gemensamma MKB som tagits fram.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i januari 2011



Ulla-Britt Wickström
Planchef



Anneli Sundin
Planarkitekt

Beslutsdatum

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- samråd den 15 april 2010
- utställning 23 september 2010

Antagen av byggnadsnämnden
Laga kraft

2011-01-27
2011-02-24