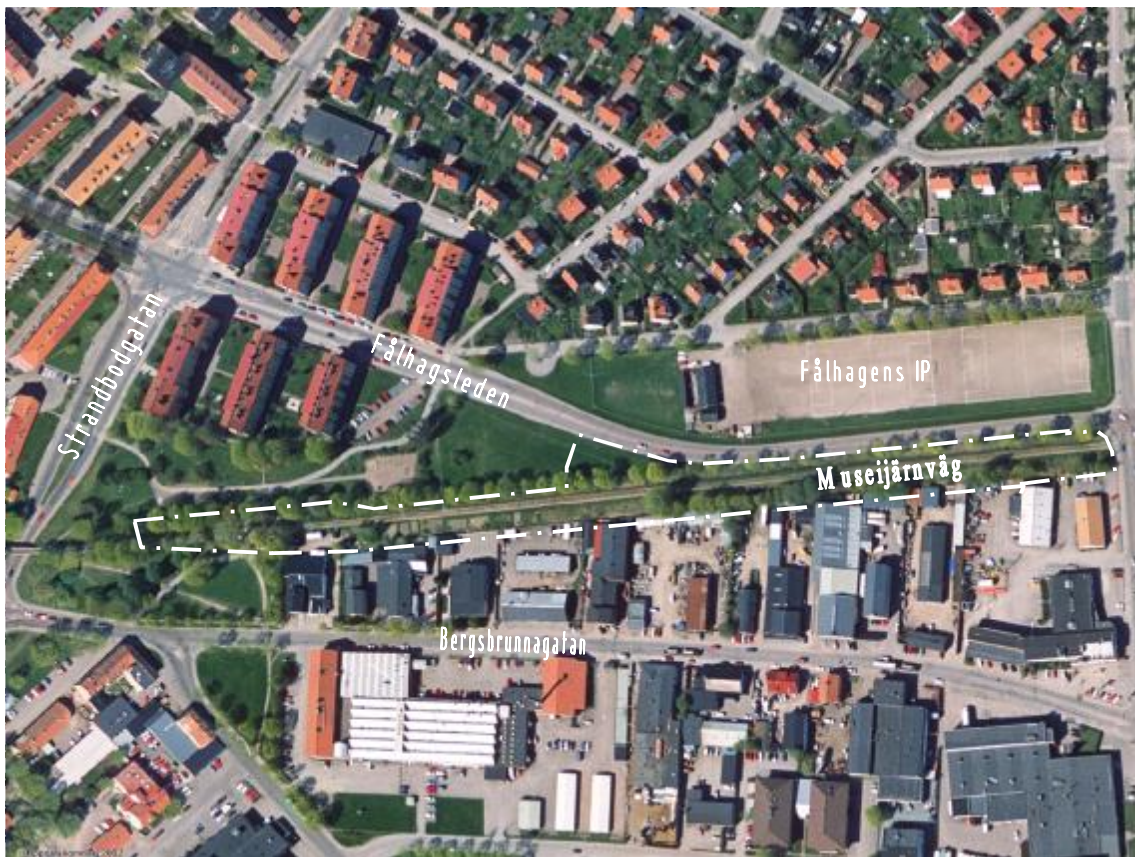


Diarienummer
2000/20044-1



Detaljplan för
Driftbangård vid Bergsbrunnaparken
Uppsala kommun

LAGA KRAFT 2004-10-26



Handläggare: Owe Gustafsson, telefon: 018-7274645, e-post owe.gustafsson@ uppsala.se

Stadsbyggnadskontoret

Postadress: 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 7274661 •

E-post: stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se

www. uppsala.se

Detaljplan för
DRIFTBANGÅRD
vid Bergsbrunnsparken
Uppsala kommun

00/20044

PLANBESKRIVNING

- HANDLINGAR** Planförslaget med beteckningen 00/20044 omfattar följande handlingar: Plankarta med planbestämmelser, planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning, genomförandebeskrivning samt fastighetsförteckning. Bilagor: Illustrationer och miljökonsekvensbeskrivning som hör till järnvägsplanen.
- PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG** Planen syftar till att möjliggöra etablering av en driftbangård för museijärnvägen som ersättning för nuvarande bangård vid Östra station. Under omvandlingen av Uppsala Central Östra stationsområdet kommer även stationen för Lennakatten vara temporärt förlagd till driftbangården. Parallellt med detaljplanen upprättas en järnvägsplan för driftbangården och för den del av museijärnvägen som ligger inom bangården för Uppsala C.
- PLANDATA**
- Lägesbestämning**
Planområdet sträcker sig längs nuvarande spårområde mellan Strandbodgatan och Björkgatan.
- Areal**
Planområdets areal är cirka 11 100 kvadratmeter.
- Markägoförhållanden**
Uppsala kommun äger all mark inom planområdet.
- TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**
- Översiktliga planer och Program**
Översiktsplan för Uppsala stad gäller för området.
- Detaljplaner och Förordnanden**
Området är detaljplanelagt. Huvuddelen av planområdet är redovisat som järnvägsmark medan övriga delar är parkmark. Gällande detaljplaner är fastställda: Pl 13 1934-06-15, Pl 13 U 1970-12-29 samt Pl 48 1939-06-09.
- Driftbangården ingår i den del av Uppsala som är av riksintresse

för kulturmiljövården.

Program för planområdet

Programsamråd genomfördes under tiden 2000-10-06--11-22. Fler-talet samrådsinstanser ställde sig positiva till etableringen av drift-bangård medan andra ifrågasatte lokaliseringen med hänvisning till bland annat intrång i parkmark respektive störningar från tågtrafi-ken. En instans ifrågasatte även flyttningen av stationen inom Upp-sala Centrals bangård.

Kommunala beslut i övrigt

Byggnadsnämnden gav 2001-01-18 stadsbyggnadskontoret i upp-drag att upprätta detaljplan för Driftbangården med godkänt detalj-planeprogram och samrådsredogörelse som underlag.

FÖRUTSÄTT- NINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Förutom de delar som är banvall så består området av öppna gräs-tytor (del av Bergsbrunnsparken), en trädallé samt blandad vegeta-tion mellan banvallen och industriområdet.



Planområdet sett från nordväst. Fotopunkt: Gång- och cykelvägens korsning med Fålhagsleden (I Solrosgatans förlängning). I bortre delen av gräsytan föreslås vändskivan. I bildens bakgrund trädal-lén, banvallen och industribebyggelsen.

Geoteknik

Driftbangården vilar på glacial lera. Lerans mäktighet är inte känd men som jämförelse kan nämnas att det inom bangården vid Upp-sala C finns lerlager som går ned till cirka 20 meter som djupast.

Skyddsområde för vattentäkt

Planområdet ligger inom yttre skyddsområde för kommunens vattentäkt. Om djupare markarbeten (djupare än en meter över högsta grundvattenyta) skall genomföras krävs tillstånd av länsstyrelsen.

Markföroreningar

Den preliminära undersökning som genomförts indikerar inga allvarliga markföroreningsproblem inom planområdet.

Kulturmiljö

Bevarandet av Lennabanan inklusive möjligheterna att bedriva järnvägstrafik är värdefullt ur kulturhistorisk synpunkt.

Driftbangård

Avsnittet mellan Björkgatan och korsningen mellan Lennabanan och gång- och cykelvägen i väster kommer att byggas ut med ytterligare två spår och ett antal växlar. Inledningsvis och under ombyggnaden av bangården vid Uppsala C kommer mittspåret att ersättas av en provisorisk perrong på en sträcka av cirka 150 meter (se bilagda illustration).



Del av nuvarande bangård inom Uppsala Östra station.

En vändskiva, med cirka 15 meters diameter, föreslås bli anlagd i den yttre delen av Bergsbrunnsparken - mellan banvallen och Fålhagsleden.. I nära anslutning till vändskivan kan en anordning för vattenpåfyllning, en så kallad vattenhäst, komma att uppföras.

Bebyggelse

Planområdet är för närvarande obebyggt.

Inom driftbangården föreslås byggrätter som möjliggör nybyggnad av lokstall med personalutrymmen samt teknikbyggnad. Under den

tid stationen för persontrafik är förlagd inom driftbangården (när ombyggnaden av bangården vid Uppsala C genomförs) kommer en tillfällig stationsbyggnad –för biljettförsäljning etc- att uppföras i och delvis utanför planområdet västra del.

Säkerhet

Bangården skall ges en utformning och avgränsning som tillgodoser kraven på säkerhet. Särskilt angeläget är det säkerhetsfrågan vid vändskivan studeras eftersom den anläggs i kanten på Bergsbrunnsparken (låsbar vändskiva etc).

Tillgänglighet för funktionshindrade

Bangården med byggnader skall utformas så att de är tillgängliga för funktionshindrade (gäller resandetrymmena). Tillgänglighetsaspekterna prövas i detalj i bygglov- och byggsamrådskedet. Förutsättningarna för god tillgänglighet är goda i och med marken inom exploateringsområdet är plan.

Skyddsrum

Enligt nuvarande riskbedömning är det inte aktuellt att uppföra skyddsrum i anslutning till driftbangården.

Park och naturmiljö

Ingreppet i Bergsbrunnsparken skall minimeras. Vändskivan med stickspår skall ges en utformning som står i samklang med parkmarken.

Sannolikt måste två träd i allén närmast järnvägen och tre till fyra träd i områdets västra del tas bort för att bereda plats för ny spårdragning. Dessutom kan träd och buskar närmast industrifastigheterna i vissa avsnitt komma att behöva tas bort. För att kompensera detta kommer nyplanteringar att göras inom planområdet.

Trafik och trafiksäkerhet

Trafikflöden

I och med att driftbangården anläggs förändras järnvägstrafiken i området. Totalsiffran med ca 750 fordonsrörelser per år, fördelat på 13 söndagar, 5 vardagar (en vecka i juli), skoltrafik 6 vardagar i maj/juni, ca 20 abonnemang samt ca 20 arbetståg förändras dock inte. Förändringen beror istället på den växlingsrörelse i vardera riktning mellan personbangården och driftbangården som varje ångloksdraget tågpar genererar. Till detta skall läggas den trafik som krävs inom bangården (men som är svår att mäta).

Verksamheten leder endast till en knappt märkbar ökning av biltrafiken på Fålhagsleden och Björkgatan. Under den kortare period som bangården kommer att fungera som station för persontrafiken kan trafikökningen dock bli något större (och då främst på Bergs-

brunnagatan).

Parkering, angöring och utfart

För verksamheten inom driftbangården bör parkeringsbehovet kunna lösas inom bangårdsområdet. Bangården kommer att kunna nå via tillfarter från Fålhagsleden (cirka 100 meter väster om Björkgatan) och Björkgatan. Därmed krävs inget vändutrymme inom det relativt smala bangårdsområdet.

Under den begränsade tid som bangården skall användas som station för persontrafik kommer sannolikt den dominerande mängden passagerare att angöra via Bergsbrunnagatan. Eftersom Lennabanan i huvudsak trafikeras på arbetsfri tid bör parkeringsbehovet kunna tillgodoses på parkeringen vid Alsikegatan respektive längs Bergsbrunnagatan.



Gång- och cykelvägens korsning med Lennabanan sett från söder (i planområdets västra del).

Gång- och cykeltrafik

Nuvarande gång- och cykelväg som korsar Lennabanan i bangårdens västra del skall bibehållas. Av bland annat säkerhetsskäl bör korsningspunkten innehålla endast ett järnvägsspår när driftbangården färdigställts.

I samband med att bangården övergångsvis nyttjas för persontrafik är det angeläget att tillfarten till plattformarna utformas så att störningar på gång- och cykeltrafiken kan undvikas. Cykelparkering kan anordnas intill den provisoriska stationsbyggnaden.

Kollektivtrafik

Det finns goda förutsättningar att nå driftbangården med buss.

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Lokstallet skall anslutas till kommunens vatten- och avloppsnät.

El, tele och fjärrvärme

Befintliga el-, tele- och fjärrvärmeledningar berör planområdet. Detta skall beaktas i samband med projekteringen av driftbangården.

Administrativa frågor

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

FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN 3 OCH 4 KAP

Detaljplanen är förenlig med såväl den kommunomfattande översiktsplanen (ÖP-90) som översiktsplan för Uppsala stad. Detaljplanen strider inte mot miljöbalken.

BARN- KONVENTIONEN

Barnens intressen och behov med anknytning till boende, fritid och skola har alltmer uppmärksamats, inte minst i stadsbyggnads-sammanhang. Behoven växlar över tiden i takt med barnens ålder och utveckling. Planläggningen syftar till att ge förutsättningar för att allsidigt tillgodose behoven men huvudsakligen formuleras förutsättningarna i detalj först vid genomförandet av planen.

INVERKAN PÅ MILJÖN

Inom ramen för den järnvägsplan -som tas fram parallellt med detaljplanen- upprättas en miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna MKB bifogas detaljplanen. De specifika planmässiga miljökonsekvenserna för stadsbild och kulturmiljö kommenteras i avsnittet nedan.

MILJÖ- KONSEKVENSER

Stadsbild och kulturmiljö

Den befintliga miljön karaktäriseras främst av Lennabanan med intilliggande trädallé. Den smalspåriga järnvägen är i sig av kulturhistoriskt värde och av stor betydelse för upplevelsen av områdets historia.

Föreslagen driftbangård är en förutsättning för att bibehålla tågtrafiken på Lennabanan och samtidigt möjliggöra ett stationsläge för persontrafik inom bangården vid Uppsala C. Vändskivan för loken och eventuell ”vattenhäst” bedöms öka områdets historiska värde. Driftbangården bedöms ha ringa påverkan på stadsbilden eftersom

all utbyggnad -förutom vändskivan med stickspår- sker mellan nuvarande banvall och industrikvarteret. De träd som försvinner i allén när stickspåret till vändskivan anläggs respektive när lokstallet byggs kommer att ersättas med nyplanteringar. Lokstallet och teknikbyggnaden skall ges en utformning som står i samklang med områdets karaktär.

Uppsala kommuns miljöprogram

Detaljplanen följer miljöprogrammet såtillvida att förutsättningarna ökar för en framtida reguljär trafikering med pendeltåg i östlig riktning.

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Gatu- och trafikkontoret och fastighetskontoret med konsult (WSP) samt museiföreningen Stockholm Roslagens järnväg har bidragit med underlag till planarbetet.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i januari 2004

Margaretha Nilsson
planchef

Owe Gustafsson
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande
Antagen av kommunfullmäktige
Laga Kraft

2002-10-03.
2003-01-30.
2004-04-15.
2004-09-27
2004-10-26

Detaljplan för
DRIFTBANGÅRD
Vid Bergsbrunnsparken
Uppsala kommun

00/20044

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Utställningsskedet väntas vara klart under första kvartalet 2004. Planen kan därefter komma att bli antagen av kommunfullmäktige under våren varefter bygglov kan medges.

Utbyggnaden av driftbangården kommer tidsmässigt att styras och påverkas av tidplanen för ombyggnaden av Uppsala Central och Östra stationsområdet. Denna ombyggnad avgör också i vilket tidskede och hur länge driftbangården behöver användas som station för Lennakatten.

Genomförandetid

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

Ansvarsfördelning

Utbyggnaden av driftbangården kommer att ske på initiativ av museiföreningen Stockholm Roslagens järnväg i samarbete med Uppsala kommun.

Huvudmannaskap

Uppsala kommun är huvudman för allmän platsmark inom planområdet (park).

Avtal

Ett exploateringsavtal skall upprättas och föreligga senast när kommunstyrelsen behandlar planärendet. Dessutom kan ett avtal behöva upprättas för att reglera frågor kring den provisoriska stationsbyggnad som föreslås uppföras utanför planområdet.

FASTIGHETSÄTT Fastighetsbildning, gemensamhetsanläggning mm

Detaljplanen utgör underlag för den fastighetsbildning som är en förutsättning för planens genomförande.

EKONOMI**Planekonomi**

Kostnaden för utbyggnaden av driftbangården beräknas uppgå till cirka 4.8 miljoner kr.

**TEKNISKA
UTREDNINGAR****Markföroreningar**

Den preliminära markundersökning som genomförts indikerar inga allvarliga markföroreningsproblem inom planområdet. Frågan bör dock ändå beaktas i samband med utbyggnaden.

Ledningar

Byggherren bör samråda med ledningsinnehavarna till el, fjärrvärme och tele innan byggnadsarbetena påbörjas.

**KONTROLL-
PROGRAM**

Planområdet ligger inom den yttre skyddszonen för Uppsala kommuns grundvattentäkt. Stor försiktighet måste iaktas vid byggskedet samt under driftfasen. Ett kontrollprogram för byggtiden bör upprättas (i samråd med miljökontoret).

**MEDVERKANDE I
PROJEKTET**

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Tekniska kontoret med konsult (J&W) och museiföreningen Stockholm Roslagens järnväg har bidragit med underlag till planarbetet.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i januari 2004

Margaretha Nilsson
planchef

Owe Gustafsson
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande
Antagen av kommunfullmäktige
Laga Kraft

2002-10-03.
2003-01-30.
2004-04-15.
2004-09-27
2004-10-26