



Detaljplan för

Terminalbyggnad vid resecentrum

Uppsala kommun

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Owe Gustafsson, telefon: 018-7274645

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

Detaljplan för

TERMINALBYGGNAD VID RESECENTRUM

Uppsala kommun

PLANBESKRIVNING

HANDLINGAR

Planförslaget omfattar följande handlingar:

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Genomförandebeskrivning
- Gestaltungsprogram
- Illustrationer

**PLANENS SYFTE
OCH HUVUDDRAG**

Detaljplanen syftar till att fullfölja de intentioner som lagts fast i den fördjupade översiktsplanen och detaljplanen för stationsområdet. Planerna har upprättats för att utveckla ett högklassigt resecentrum. Den föreslagna terminalbyggnaden kommer att lokaliseras till ett läge som är optimalt ur resandesynpunkt. Det förutsätter att vissa delar av stationshusets södra flygel rivs.

PLANDATA**Lägesbestämning**

Planområdet omfattar Uppsala Centralstation och ett område väster därom fram till Stadshusgatan.

Areal

Planområdets har en areal på cirka 10 800 kvadratmeter.

Markägförhållanden

Marken inom planområdet ägs av Jernhusen AB respektive Uppsala kommun.

**TIDIGARE STÄLL-
NINGSTAGANDEN****Översiktliga planer**

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

Detaljplaner

För området gäller detaljplan Dp 42 AB som vann laga kraft 2004-10-07.

Parallellt pågår planarbetet med "Bussterminal vid Uppsala C", som syftar till att flytta nuvarande bussterminal till ett nytt läge längs Kungsgatan (för trafik norrut) och Stadshusgatan (för trafik söderut).

Riksintressen och statligt byggnadsminne

Planområdet berörs av ett riksintresseområde för kulturmiljövården, Uppsala stad (K40).

Stationshuset med omgivningar är ett byggnadsminne enligt lag om kulturminnen (länsstyrelsebeslut 2003-06-19).

Förordnanden

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

Planuppdrag och samråd

Kommunstyrelsen beslutade 2005-09-19 att uppdra åt Byggnadsnämnden att inleda planarbete för en terminalbyggnad. Byggnadsnämnden beslutade 2005-11-17 att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för den nya terminalen. Planen har varit ute på samråd under tiden 2005-11-24--2006-01-02. Byggnadsnämnden beslutade 2006-02-16 att godkänna samrådsredogörelsen och att låta ställa ut planen för allmän granskning.

Kommunala beslut i övrigt

Planeringen av stationsområdets utveckling har pågått sedan 1990 enligt ett samarbetsavtal mellan SJ (numera Jernhusen AB), Banverket och Uppsala kommun (kommunstyrelsen 1990-10-17). Kommunstyrelsen har yttrat sig över Banverkets utredning Uppsala bangårdsombyggnad 1995-08-23 och 1995-12-13.

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

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

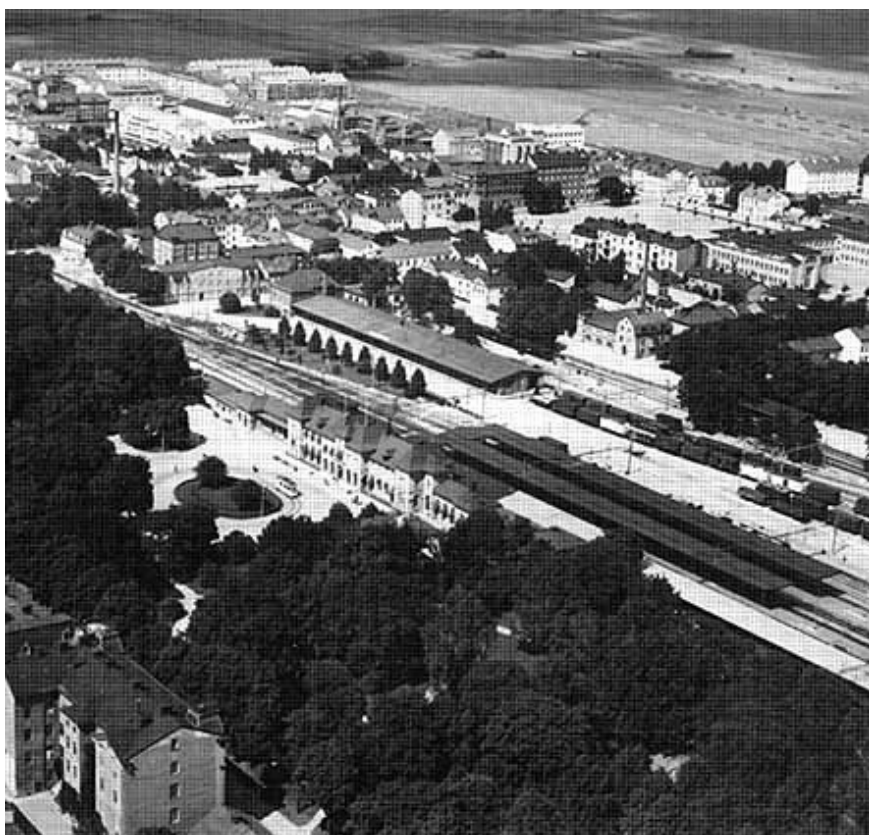
FÖRUTSÄTT- NINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Historik

Den 19 september 1866 invigdes järnvägen mellan Stockholm och Uppsala. Tre tåg om dagen i vardera riktning erbjöds resenärerna. Resan tog ca 2,5 timme. Under 1870-talet tillkom bandelarna Uppsala-Heby. Uppsala-Gävle samt den smalspåriga Uppsala - Länna-banan i nu nämnd ordning.

Stationsbyggnaden som ritades av SJ:s egen arkitekt A. W. Edelswärd uppfördes 1866. År 1889 byggdes stationen till med lägre byggnader i båda ändarna. Ombyggnader genomfördes även 1918 i samband med omfattande ändringar av byggnadens bottenvåning. Åren 1934-35 gjordes ytterligare en genomgripande ombyggnad av bottenvåningen och sedan dess har interiörerna genomgått en rad ändringar. Framför stationen anlades Järnvägsparken i engelsk stil med den nya Bangårdsgatan som en central axel ner mot Fyrisån och norra slottstornet.

Sedan 1913 har spårsystemet på bangården ändrats obetydligt. När spårvagnstrafiken kom till Uppsala (1906) anlades ett spår med angöring till järnvägen. I mitten av 1930-talet förlades också fjärrbusstrafiken till stationsområdet och busstationen uppfördes. På 1950-talet upphörde spårvägstrafiken och ersattes av stadsbussar.



□ Flygfoto från sommaren 1935 (källa: Stadsbibliotekets samlingar).

Planeringsförutsättningar och konsekvenser

I den fördjupade översiktsplanen, som antogs 1997-01-27, och i gällande detaljplan, laga kraft 2004-10-07, redovisas ingen terminalbyggnad i det här läget. Förutsättningarna har förändrats bland annat genom att bussterminalen fått en ny lokalisering. Nuvarande väntutrymmen i stationshuset kommer att ligga mer ocentralt i det planerade resecentrumet. Detta sammantaget med att huvuddelen av resenärerna kommer att ha Centralpassagen som målpunkt gör att terminalbyggnaden får en optimal placering som vänder sig mot såväl torget (plan 1) som Centralpassagen (bottenplanet). Planförslaget följer huvudmålsättningen att utveckla ett högklassigt resecentrum.

Kulturmiljö

Stationshuset, godsmagasinet med intilliggande kontorsbyggnad i norra änden, ställverksbyggnaden samt perrongtaken och bangården bildar tillsammans en genuin stationsmiljö. Genom regeringsbeslut 1986-08-21 förklarades Uppsalas stationshus som statligt byggnadsminne. Länsstyrelsen förklarade 2003-06-19 med stöd av lagen om kulturminnen att Uppsala stationshus övergått till byggnadsminne (eftersom byggnaden övergått till annan ägare än staten). Länsstyrelsen har i beslut 2006-03-16 och med stöd av 3 kap 14 § lag (1988:950) om kulturminnen mm medgivit att den sydligaste delen av södra flygeln på Uppsala Centralstation rivs.



*Stationshuset sett från Stadshusgatan. Banhallen i bakgrunden.
Okänd fotograf (utan årtal).*



Stationshuset sett från Bangårdsgatan (1880-tal). Sveriges Järnvägmuseum



Stationshuset sett från Bangårdsgatan. Vykort av okänd fotograf (1960-tal).



Stationshuset sett från Bangårdsgatan (2005-11-17).

Bebyggelse

Inom planområdet finns förutom stationshuset en kiosk (söder om Centralstationen).

Idén med en centralt placerad terminalfunktion ligger helt i linje med de tankegångar som genomsyrat det mångåriga arbetet med Uppsala resecentrum från den fördjupade översiktsplanen till detaljplanen. Den tillbyggda stationsbyggnaden skall vara en tydlig, tillgänglig, attraktiv och självklar centralpunkt för både buss- och tågresenärer i det nya resecentrum. Gående, cyklande och bilåkande resenärers krav på lätta och funktionella byten mellan de olika reseslagen tillgodoses. Terminalbyggnaden ska kunna fungera som informationscentral så nära tyngdpunkten för resandet som möjligt, det vill säga intill såväl Centralpassagen, bussterminalen och plattformarna.

Det är mycket viktigt att entrén till terminalen blir tydlig och lättillgänglig. Centralpassagen med västra och östra entrén i bangården är centralpunkten och kärnan i resecentrum. Kommunikationen genom terminalbyggnaden till Centralpassagen måste vara naturlig, lockande och vara den bästa vägen till tågen.

Terminalen lokaliseras till det läge, mellan stationshuset och Centralpassagen, som är mest funktionellt ur resandesynpunkt. Terminalbyggnaden, som uppförs i två plan, får i det övre planet direktkontakt med stationsplanen (cirka +5.0 m.ö.h.) medan bottenplanet öppnar sig mot Centralpassagen (cirka +2.0 m.ö.h.). Terminalens övre plan och Centralpassagen förbinds med ramper, gångtrappa, rulltrappa och hiss. Förslaget läge gör att terminalen kan få stor betydelse som länk mellan de olika trafikslagen. Enligt förslaget skall plattform 1 kan kunna nås direkt från terminalen (utan ram-

per).

Terminalbyggnaden skall innehålla väntutrymmen för tåg- och bussresenärer samt lokaler för biljettförsäljning. Information för resenärer i olika former samt lokaler för kommersiella ändamål kommer också att finnas i terminalen. Det totala ytbehovet beräknas till cirka 2200 kvadratmeter (bruttoarea). Byggnadsarean beräknas till cirka 1200 kvadratmeter (markyta inklusive utskjutande tak etc).

Den nya terminalen kommer att ligga i Uppsalas mest centrala del, i blickfånget från järnvägen och möta besökarna till staden. Det kommer därför att ställas mycket höga krav på utförande, materialval och gestaltning så att bästa möjliga kvalitet kan uppnås. Terminalbyggnaden skall ges en utformning som känns välkomnande (till exempel stort dagsljusinsläpp). Vid utformningen av byggnaden skall också stor hänsyn tas till stationshuset, torget/stationsplanen och järnvägsparken. Terminalen skall underordna sig stationshuset vilket innebär att terminalbyggnadens byggnadshöjd inte får vara högre än taklisten på stationshusets södra tillbyggnad från år 1889, se detaljerade utformningskrav i gestaltungsprogrammet.



Stationshuset (2005-11-17). Föreslagen rivning gäller den södra delen av stationshuset (i bildens högra del). Tvåvåningshuset och envåningshuset i mitten rivs. Byggnadskroppen närmast det ursprungliga stationshuset byggs om samtidigt som taket bibehålls.

Tillägget till stationshuset med en ny terminalbyggnad ska tydligt visa den additiva principen som gällt i de fortlöpande utbyggnaderna av stationshuset sedan artonhundratalet. Den nya tillbyggnaden ska förbindas med befintligt stationshus och ha ett gestaltningsmässigt uttryck från vår tid. Principen för tillbyggnaden skall vara att följa det långsträckta byggnadssättet. Övergången mellan byggnaderna underlättas genom att taket på 1889 års tillbyggnad närmast

det ursprungliga stationshuset bibehålls, se detaljerade utformningskrav i gestaltningsprogrammet. Hur kopplingen mellan stationshuset och terminalen utformas är av stor betydelse för den framtida funktionen. Eftersom stationshuset även fortsättningsvis skall kunna användas för trafikantservice är det angeläget att förbindelsen från tillbyggnaden tydliggörs. Planbestämmelserna medger dock även användning för handel och restaurang etc.

Resandeströmmar och entréer till resecentrum

Huvuddelen av resandeströmmarna väntas från stadens västra sida och via den nya bussterminalen. Resenärerna kommer då att passera terminalbyggnaden/Centralpassagen på sin väg till plattformarna. Entréerna från östra stadsdelarna via Stationsgatan och i söder via Strandbodgatan kommer även att användas av många resenärer. Därutöver tillkommer de gående och cyklister genom Centralpassagen som tillhör kategorin trafik mellan stadsdelar. Se även bilagda illustration.

Torg

Den öppna platsen med statyn "Näckens polska" vid stationshuset (Olof Palmes plats) har stor betydelse för upplevelsen av stadsrummet vid entrén till resecentrum. Torget ingår - liksom parken, angöringsområdet och parkeringen - i byggnadsminnet för Uppsala stationshus. Torgytan vid stationshuset och terminalbyggnaden skall få en funktion som mer än i dag är anpassad för de gående. Via torget nås såväl nuvarande entré till stationshuset som den nya terminalentrén. De gående kan även gena över torget till och från Centralpassagen. Nivåskillnaden mellan Olof Palmes plats och Centralpassagen tas om hand i gradängar.

Park och vegetation

Parkområdet skall ha samma funktion som idag det vill säga park med cykelparkering. Cykelparkeringen skall ses över och ges en utformning som överensstämmer med tankegångarna från kvalitetsprogrammet som togs fram i samrådsskedet för detaljplan för Uppsala Central Östra stationsområdet (DP 42 AB) och i gestaltningsprogram för Uppsala resecentrum från år 2003.

I planområdets norra och södra del finns ett antal större lövträd. Det stora lövträdet i söder kommer att tas bort i samband med exploateringen medan träden i norr kan behållas.

Angöring och parkering

Transporter till servicelokalerna får ske via torget/stationsplanen. Stationshuset kan även nås från norr via angörings- och parkeringsområdet. Planbestämmelserna medger att en transformatorstation uppförs inom angöringsområdet

Geoteknik

Bangården vilar på lera, ofta lös och gytjtig, med varierande djup, ned till ca 20 meter som djupast. Leran är mer eller mindre väl kon-

soliderad för de laster som förekommer, sålunda sätter sig det opålade stationshuset fortfarande medan rörelser hos spåren är mindre uttalade. Grundvattenytan finns från någon till några meter under markytan. Risken för utdränering är den vanliga för Uppsala och sättningar måste beaktas vid detaljprojekteringen av respektive anläggning. Pålning kommer att behövas för tyngre byggnader.

Skyddsområde för vattentäkt

Planområdet ligger inom yttre skyddsområde för kommunens vattentäkt. Om djupare markarbeten (djupare än 1 meter över högsta grundvattenyta) skall genomföras krävs tillstånd av länsstyrelsen.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Tillgänglighetsfrågorna har behandlats utförligt i detaljplanen för resecentrum (42 AB) och kvalitetsprogrammet.

Hiss mellan torg-/stationsplansnivån och Centralpassagens nivå kommer att installeras i terminalbyggnaden. Därmed ökar tillgängligheten i resecentrum

Trygghet och Säkerhet

I terminalbyggnadens bottenplan kommer det förutom väntutrymmen finnas olika form av servicefunktioner. Väggen mot Centralpassagen kommer att vara glasad. Det innebär att passagen kommer att upplevas som mer attraktiv och trygg.

FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN 3 OCH 4 KAP

Planförslaget är förenligt med Översiktsplan för staden och miljöbalken.

KRAV PÅ MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

Enligt plan- och bygglagen skall en miljökonsekvensbeskrivning upprättas om en detaljplan medför en betydande påverkan på miljö, hälsan eller hushållning med mark, vatten och andra resurser. I samband med arbetet med gällande detaljplan (42 AB) upprättades en miljökonsekvensbeskrivning. Föreslagen terminal överensstämmer med intentionerna för resecentrum och bedöms inte i sig ha någon betydande miljöpåverkan. Något behov av miljökonsekvensbeskrivning bedöms inte föreligga.

MILJÖ- KONSEKVENSER

Stadsbild och kulturmiljö

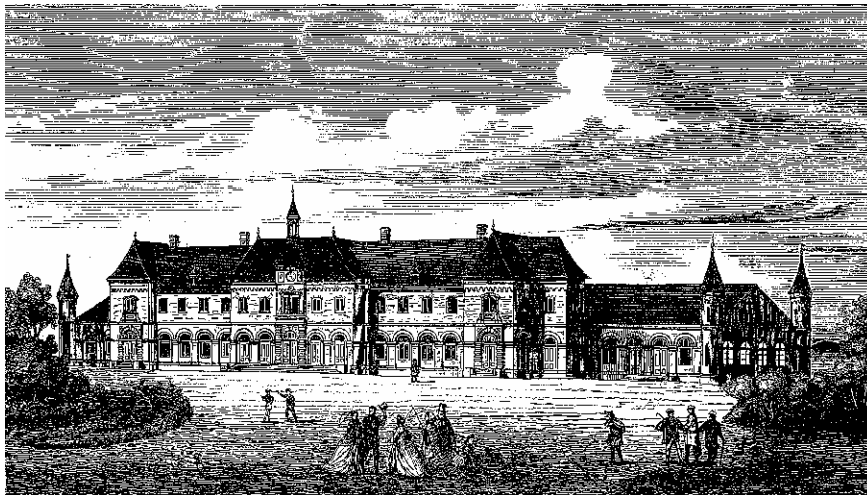
Stadsbilden och kulturmiljön påverkas såväl av att en ny terminalbyggnad uppförs som att den södra delen av stationshuset rivs.

Vegetation

Två större lövträd måste fällas i samband med att terminalen uppförs.

Uppsala kommuns miljöprogram

Formuleringen om trafik lyder som följer: "Planeringen av bebyggelse och infrastruktur skall inriktas på att minimera det sammanlagda trafikarbetet och gynna kollektiva trafiklösningar".



Stationshuset tecknat av A. Edelswärd år 1872

MEDVERKANDE I PROJEKTET

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Jernhusen AB och kommunens resecentrumprojekt har bidragit med underlag för planarbetet. White arkitekter AB har tagit fram gestaltungsprogram och illustrationer.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i maj 2006

Margaretha Nilsson
planchef

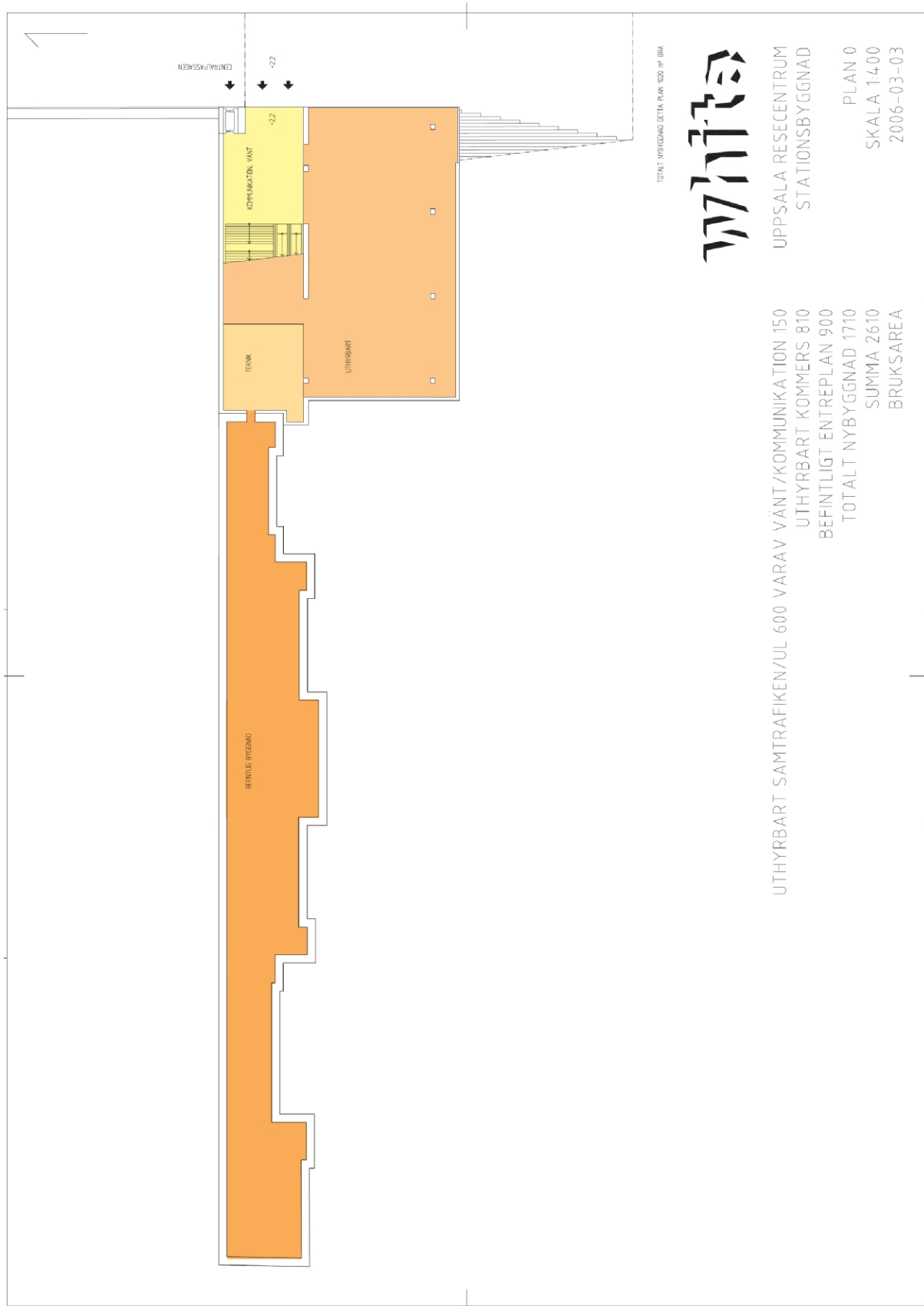
Owe Gustafsson
planingenjör

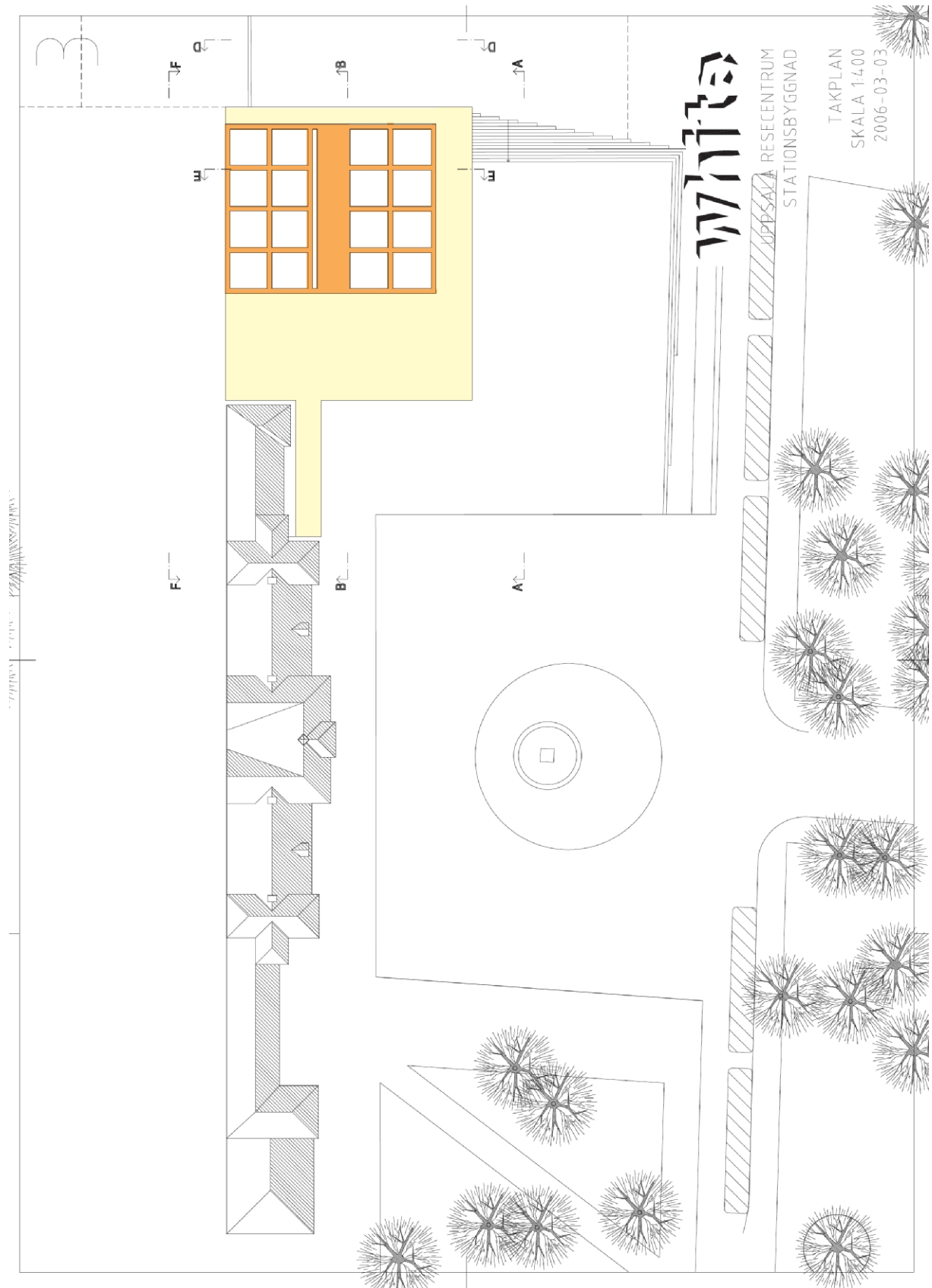
Beslutsdatum
Godkänd av byggnadsnämnden för:

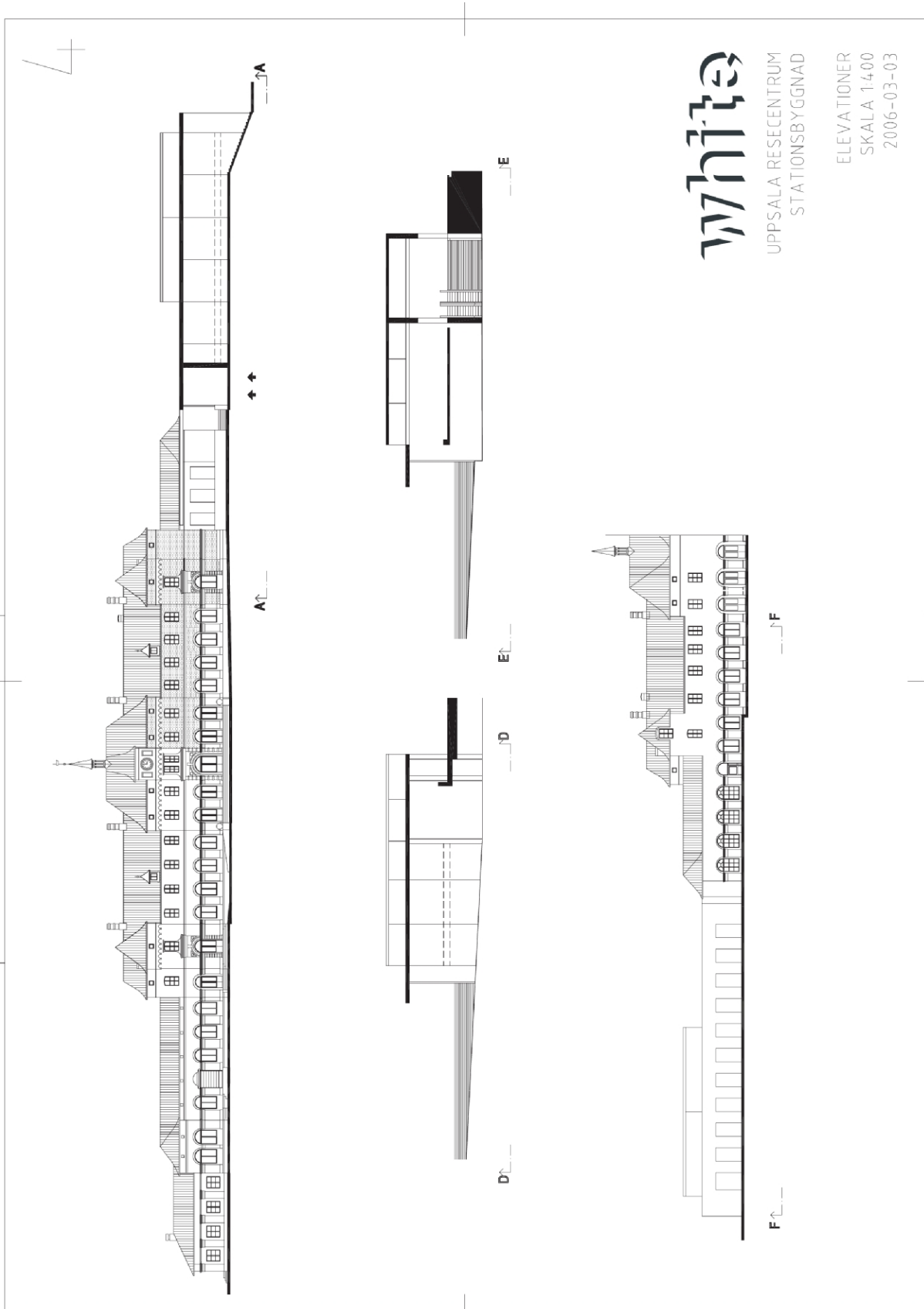
- Samråd: 2005-11-17
- Utställning: 2006-02-16

Antagen av byggnadsnämnden:
Laga kraft:

2006-07-06
2006-08-04







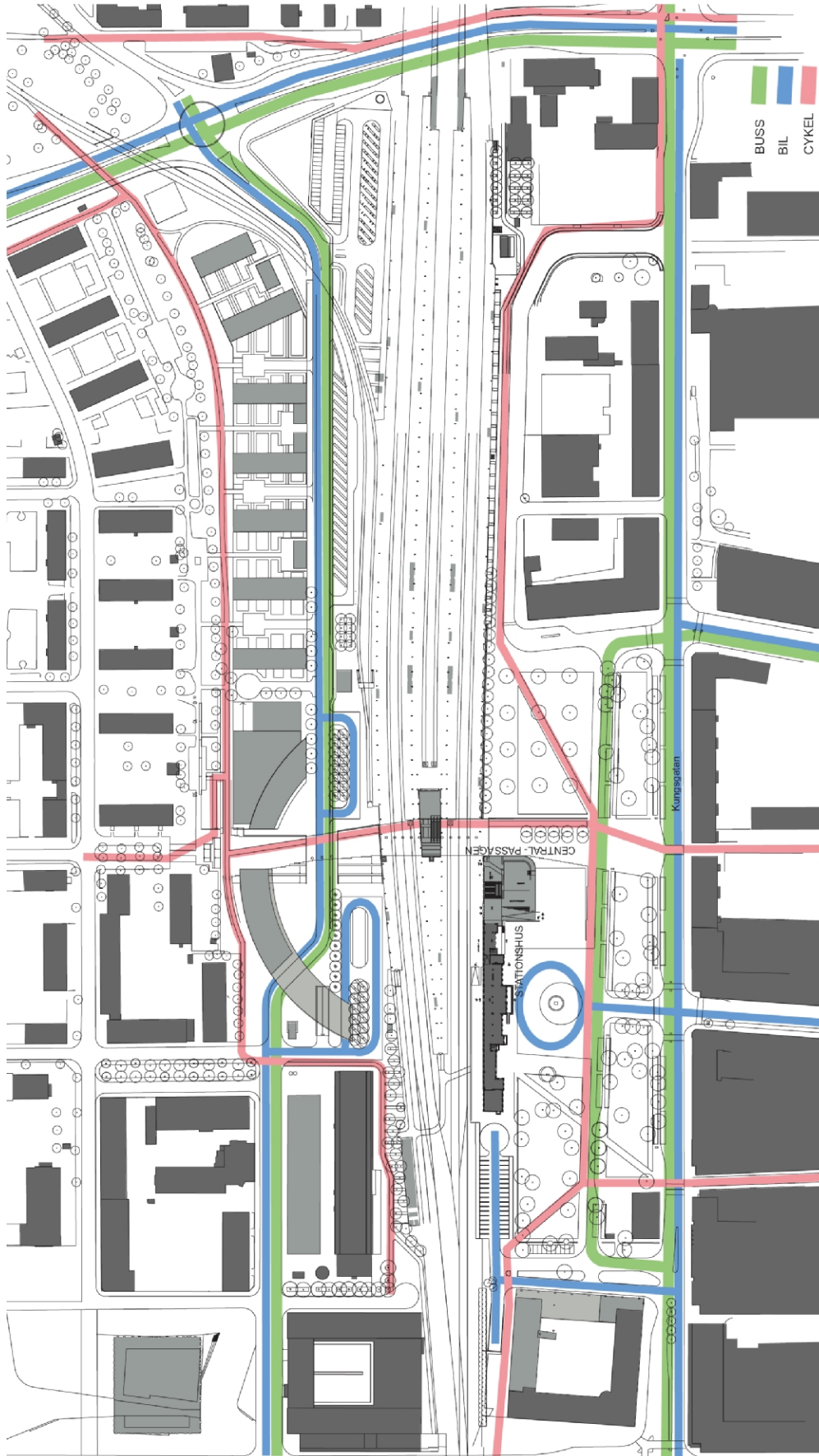


ILLUSTRATION TRAFIKSTRÖMMAR TILL, FRÅN OCH FÖRBI UPPSALA RESECENTRUM

2006 03 11

Stations- och terminalbyggnad vid resecentrum, Uppsala kommun



Gestaltungsprogram 2006-05-11

upprättat av White Arkitekter AB i samråd med Stadsbyggnadskontoret i Uppsala kommun.

Syfte

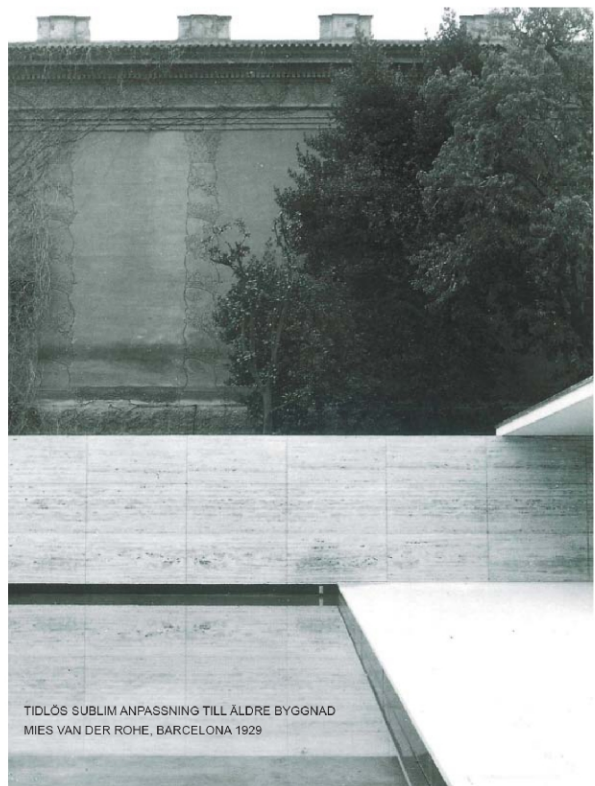
att beskriva en inriktning av stations- och terminalbyggnadernas samverkande arkitektur och att fastlägga ambitionsnivån i gestaltning och detaljutformning.

Mål

att i detta program fullfölja detaljplanens intention att ge stations- och terminalbyggnaderna ett konstnärligt och arkitektoniskt uttryck av hög kvalitet.

Övergripande riktlinjer och motiv

målet kan bara uppnås genom en noggrann och stringent utformning av byggnadsvolymer, ljus, konstruktioner, material, färg och detaljer, väl anpassade till anslutande mark, anläggningar och byggnader.



TIDLÖS SUBLIM ANPASSNING TILL ÄLDRE BYGGNAD
MIES VAN DER ROHE, BARCELONA 1929

Stationsbyggnadens utformning

Den befintliga byggnaden bör renoveras så att känslan av ett lustlott för resande i holländsk renässansstil återskapas. Utslätade fasaddetaljer bör skärpas och kulörerna vässas till den lyskraft och variation i materialitet som fanns i ursprunget.

Terminalbyggnadens utformning

Den bästa respekten för det befintliga stationshusets utformning uppnås genom att terminalbyggnaden får ett kontrasterande uttryck från vår tid, anpassat efter dagens behov och teknik och så att byggnadernas arkitektur samverkar. Enkel, balanserad, tidlös form, öppen och inbjudande kontakt mot såväl entreplatsen som centralpassagen. För att förstärka byggnadens transparens bör takutformningen ge möjlighet till att byggnadens inre under dagtid belyses med starkt överljus via lanterniner. Tekniska installationer på tak och i fasad bör studeras och infogas i arkitekturen. Västuderade möten mellan byggnadens olika element, precision och noggrannhet i detaljutformningar. Särskild omsorg bör ägnas fast och dynamisk skyltning så att denna utförs på ett sätt som samverkar med byggnadens gestaltning.



Material

Längsiktigt hållbara och vackra material - grå kalksten, kalkfärgad puts, glaspartier med beklädnadsprofiler av rostfritt stål.

Kulörer

Kulörerna i terminalbyggnadens fasader bör ha vacker samverkan med stationsbyggnaden och försköna platsen.

Transformatorbyggnadens utformning

Transformatorbyggnaden skall utformas i likhet med övriga teknikbyggnader på personbangården, dvs med mörk fasad, beklädd med ramverk av rostfria stålprofiler och nät.

Mark mm

Övergripande principer och samordning av markbehandling, material och mått samt skyltning, belysning, murar, räcken, bänkar, cykelställ, papperskorgar mm har studerats i det för resecentrum gemensamma gestaltungsprogrammet. Detta är utformat i samråd med Resecentrums parter, daterat 2003-08-14 och undertecknat av styrgruppen för Uppsala Resecentrum.





EDUARDO SOUTO DE MOURA, PORTO 1998



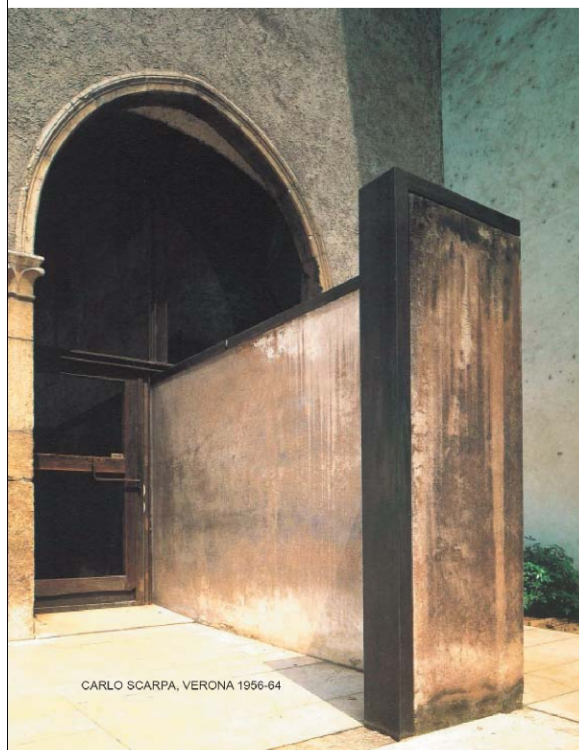
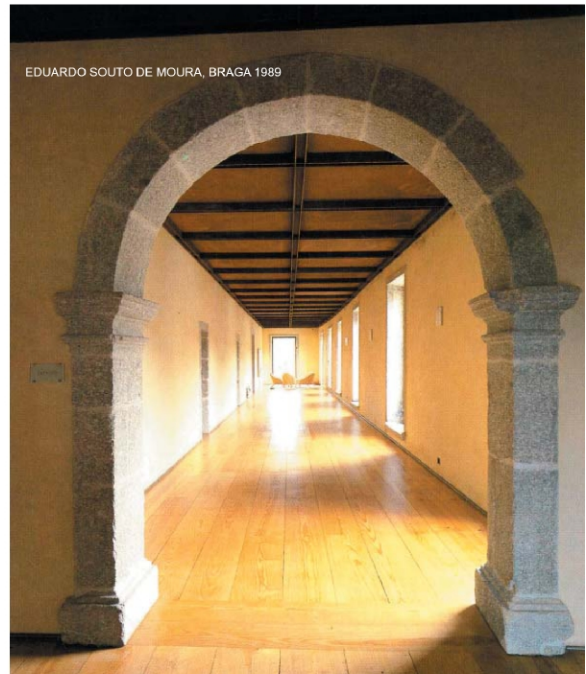
CARLO SCARPA, POSSAGNO 1955-57



PORTVINSBAR, PORTO



ERIC ROCKSTRÖM, BORLÄNGE 1931





Detaljplan för

TERMINALBYGGNAD VID RESECENTRUM

Uppsala kommun

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

ORGANISATION

Tidplan

Samrådsskedet väntas vara avslutat omkring årsskiftet 2005/06. Utställningen av detaljplanen kan genomföras som tidigast i maj 2006 och planen kan därmed antas i juli/augusti 2006.

Arbetet med Centralpassagen påbörjades den 1 februari 2006.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Terminalen kommer att uppföras av Jernhusen AB.

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

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark: torg, gator och park.

Avtal

Ett förslag till avtal mellan Uppsala kommun och Jernhusen AB har upprättats. Avtalet, som är ett komplement till tidigare ramavtal från 2003, reglerar bland annat markreglering, parkering och tidplan.

Gestaltningssprogram

Till planhandlingen har fogats ett gestaltningssprogram för terminalbyggnaden.

FASTIGHETSRETT

Fastighetsbildning

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsbildningar som är en förutsättning för planens genomförande.

**MEDVERKANDE I
PROJEKTET**

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret.
Jernhusen AB och kommunens resecentrumprojekt har bidragit
med underlag för planarbetet. White arkitekter AB har tagit fram
illustrationsmaterial.

STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i maj 2006

Margaretha Nilsson
planchef

Owe Gustafsson
planingenjör

Beslutsdatum

Godkänd av byggnadsnämnden för:

- Samråd: 2005-11-17
- Utställning: 2006-02-16

Antagen av byggnadsnämnden:
Laga kraft:

2006-07-06
2006-08-04