

Diarienummer  
1997/212-2



Detaljplan för  
**Detaljplan för Uppsala Central**  
**Östra stationsområdet Dp 42 AB**  
Uppsala kommun

ANTAGANDEHANDLING



Handläggare: Owe Gustafsson, telefon:

Stadsbyggnadskontoret

Postadress: Box 216 • 751 04 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: 018 – 27 00 00 • Fax: 018 – 69 20 53 • E-post: [stadsbyggnadskontoret@sbk.uppsala.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@sbk.uppsala.se)

[www.uppsala.se/stadsbyggnadskontoret](http://www.uppsala.se/stadsbyggnadskontoret)

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

---

Planbeskrivning .....	Sida 1-28
Genomförandebeskrivning.....	Sida 1-6
Miljökonsekvensbeskrivning för området utanför den nya bangården.....	Sida 1-16
Miljökonsekvensbeskrivning sammanfattning av trafikbuller mm (två kartbilagor ingår).....	Sida 1-2
Två perspektivskisser upprättade av Brunnberg & Forshed arkitektkontor AB.....	Bildbilaga
Illustrationskarta i skala 1:2000 .....	Kartbilaga
Plankarta i skala 1:2000 med planbestämmelser.....	Kartbilaga

### **FOTO**

#### Omslaget

Staffan Trägårdh

#### Planbeskrivningen

sid 2: Oscar Bladh

sid 9, 10, 23: Owe Gustafsson

#### Genomförandebeskrivningen

sid 2: Owe Gustafsson

Detaljplan för  
**UPPSALA CENTRAL**  
**ÖSTRA STATIONSOMRÅDET**  
Uppsala kommun

**Dp 42 AB**

ANTAGANDEHANDLING

## **PLANBESKRIVNING**

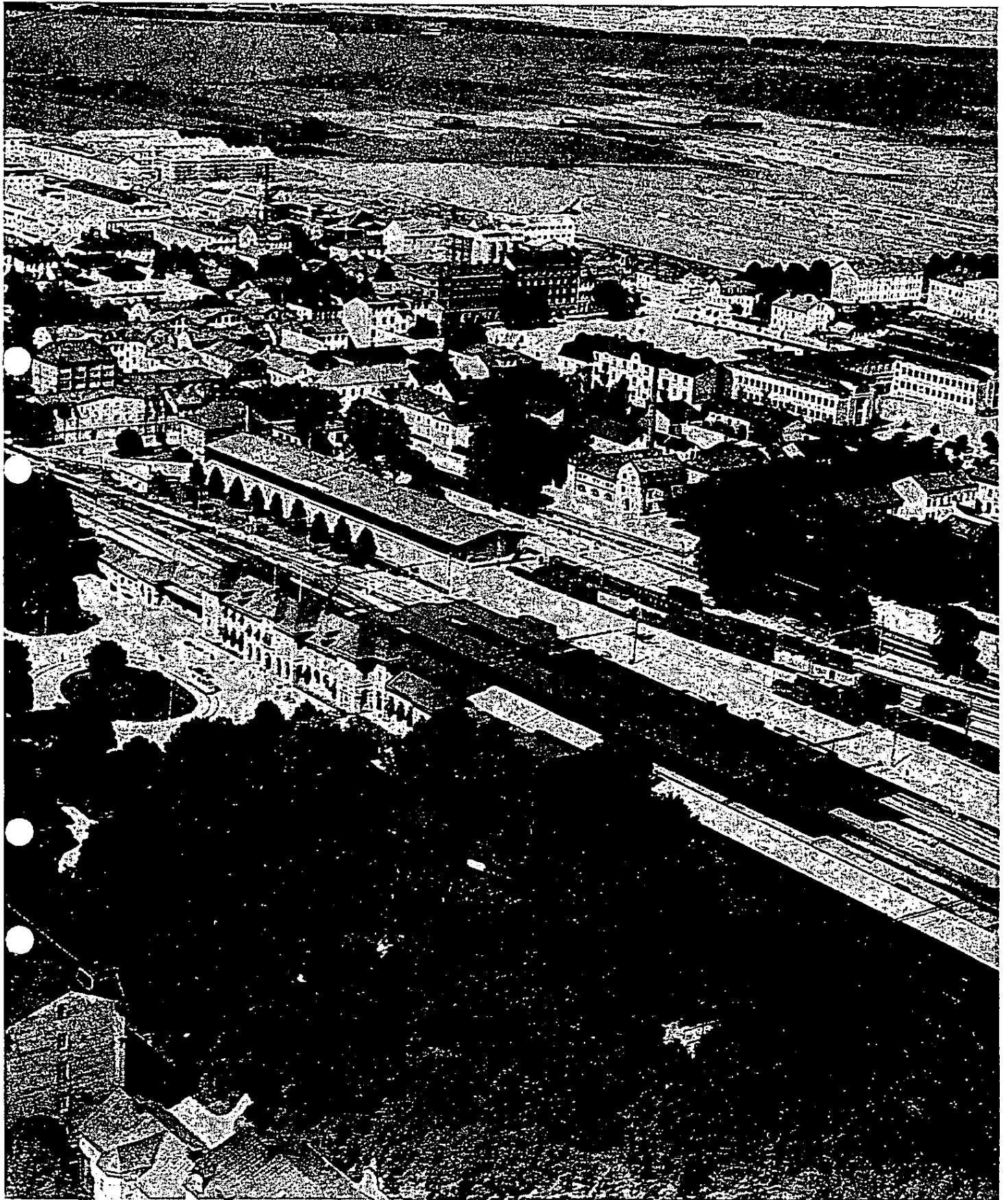
---

- HANDLINGAR** Planförslaget med beteckningen Dp 42 AB omfattar följande handlingar:
- Plankarta, med planbestämmelser
  - Illustrationskarta
  - Planbeskrivning
  - Genomförandebeskrivning
  - Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för området utanför den nya bangården samt en sammanfattning av trafikbuller (järnvägs- och gatutrafik) mm med MKB-material från Banverkets och tekniska kontorets konsulter.

**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 - Lännabanan i nu nämnd ordning.

Stationsbyggnaden ritades av SJ:s egen arkitekt A. W. Edelswärd. 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 spår-vagnstrafiken kom till Uppsala (1906) anlades ett spår med angöring till järnvägen (se foto på sidan 2). 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).*

## PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utvecklandet av ett högklassigt resecentrum där ombyggnad av bangården är en viktig del. Parallellt med detaljplanen upprättas en järnvägsplan för bangården.

Den nya bangården blir, trots ökad kapacitet, betydligt smalare än dagens. Därmed frigörs ytor för ny bebyggelse, torg, gata, park mm i planområdets östra och södra del. Huvuddelen av den nya bebyggelsen tillkommer dock utanför denna detaljplan. I samband med ombyggnaden föreslås ~~nya tunnlar~~ ~~ny tunnel~~ för gång- och cykeltrafik, ~~söder om stads- huset respektive~~ söder om stationshuset. Tunneln vid stationshuset utgör också förbindelse till plattformarna. Vid östra tunnelmynningen anläggs ett torg som med omgivande bebyggelse, parkering och angöringsytor för bilar och bussar bildar resecentrums östra entré. Väster om stationshuset föreslås en större sammanhängande stationsplats med friytor, cykelparkering, taxiangöring. Nära stationshuset finns också, som idag, cykelparkeringar, bilparkering för pendlare, terminal för regional- och stadsbussar. Angöring för privattrafik på västra sidan förutsätts ske i mindre utsträckning i framtiden än i dag. ~~Vid mynningarna till den norra tunneln anläggs också torgliknande platser.~~ I områdets södra del intill Strandbodgatan föreslås ytterligare en entré till stationen/plattformarna samt parkeringar för cyklar och bilar.

Ny bebyggelse föreslås också intill korsningen mellan den nya gatan "Östra Stationsgatan" och Strandbodgatan. Museijärnvägens - "Lenna-kattens" - station kommer även fortsättningsvis att ligga inom bangården. Spår och station flyttas dock västerut, närmare den ombyggda normalspårsbangården.

## FÖRENLIGHET MED ÖVERSIKTSPLAN OCH MILJÖBALKEN

Detaljplanen är förenlig med ÖP -90. Den överensstämmer i huvudsak med den fördjupning av översiktsplanen som antogs i januari 1997. Justeringar föreslås dock av Östra stationsgatan beträffande såväl sträckningen genom det östra entréområdet som anslutningen mot Strandbodgatan (rondell). Även bebyggelsen vid Östra entrétorget och närmast Strandbodgatan justeras i viss mån och ges en ny lokalisering. Dessutom bedöms inte förlängningen av Östra Stationsgatan norrut (längs järnvägen) längre som realistisk.

Detaljplanen strider inte mot miljöbalken.

## PLANDATA

### Lägesbestämning

Planområdet inbegriper bangården samt intilliggande områden i huvudsak från Vaksalagatan i nordväst till Strandbodgatan i sydöst. Området är ca 800 meter långt och bredden varierar mellan 100 och 400 meter.

### Areal

Planområdets areal uppgår till ca 14.4 ha.

### **Markägförhållanden**

Statens Järnvägar äger huvuddelen av planområdet det vill säga nuvarande bangård mm medan kommunen äger gator och parker, bussterminalen med mera.

### **TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

#### **Fördjupad översiktsplan**

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.

Denna detaljplan omfattar större delen av det område som ingick i den fördjupade översiktsplanen. I detaljplanen ingår dock inte den del av bangården som föreslås för bostadsbebyggelse (regleras i ett kommande planarbete) samt järnvägsparken och kvarteren Suttung, Fjalar och Gagner.

#### **SKILLNADER MELLAN DETALJPLANEFÖRSLAGET OCH DEN FÖRDJUPADE ÖVERSIKTSPLANEN**

Detaljplanen avviker från den fördjupade översiktsplanen i följande avseenden:

- Östra Stationsgatans sträckning är i viss mån förändrad och anslutningen mot Strandbodgatan är flyttad till en rondellkorsning vid Bergsbrunnagatan.
- Torgytor och bebyggelse vid Östra entréområdet får en ändrad disposition bland annat får byggnaden närmast torget en bågform.
- Bebyggelsen närmast Strandbodgatan får ändrad disposition på grund av föreslagen rondell på Strandbodgatan.
- Godsmagasinet behålles i sin helhet.
- Reservat för det lokala bansystemet saknas i detaljplanen.
- Reservat för gata mellan resecentrum och Råbyvägen (längs järnvägen) saknas i detaljplanen.

#### **Riksintressen**

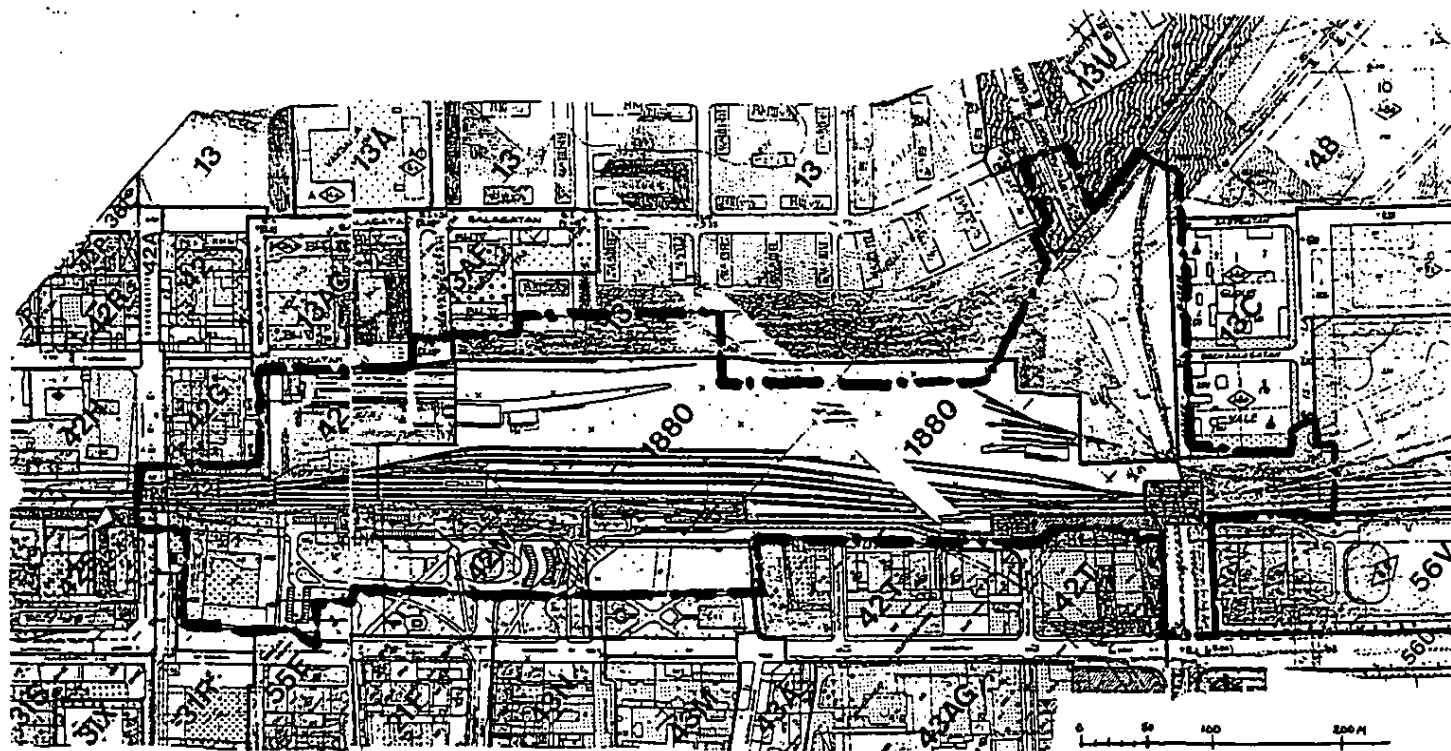
Planområdet berörs av ett riksintresseområde för kulturmiljövården, Uppsala stad (K40).

#### **Förordnanden**

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

## Detaljplaner

För området gäller de detaljplaner som redovisas på kartan nedan.



*Gällande detaljplaner med planområdets avgränsning.*

### Planuppdrag

Byggnadsnämnden beslutade 1997-02-13 att ge planavdelningen i uppdrag att upprätta detaljplaner med utgångspunkt från gällande översiktsplan. Planuppdraget omfattar i huvudsak det område som prövats i översiktsplanearbetet. Aktuellt planförslag kommer att följas av en eller flera detaljplaner för övriga delar av översiktsplaneområdet. Detaljplanerna kommer att upprättas i takt med genomförandet. Planarbeten har aktualiserats i närliggande kvarter såsom kv Gerd, Siv och Tor. Dessutom har ett detaljplaneprogram upprättats för ny driftbangård för Lennakatten vid Bergsbrunnsparken.

### Kommunala beslut i övrigt

Planeringen av stationsområdets utveckling har pågått sedan 1990 enligt ett samarbetsavtal mellan SJ, 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”.

#### ANDRA PLANARBETEN SOM BERÖRS

Ombyggnaden av bangården är ett led i det större ombyggnadsprojekt för Ostkustbanan som har genomförts resp. planeras. Förutom bangården pågår planarbetet för dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan Tycho Hedéns väg – S:t Olofsgatan (Dp 70 AZ). Dessutom pågår planarbete för kv Gerd (Dp 42Y), kv Siv (Dp 42 AC) samt kv Tor (Dp 42 E). Vidare har ett detaljplaneprogram upprättats för en ny driftbangård för Lennakatten vid Bergsbrunnsparken.

#### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

##### Vegetation

Den del av järnvägsparken som berörs av planförslaget har i huvudsak ett äldre lövträdsbestånd. Även inom bangården finns större lövträd som är viktiga för områdets karaktär, särskilt närmast Strandbodgatan. Ambitionen är att i största möjliga mån behålla de storvuxna träden. De delar som kommer att påverkas av exploateringen kommer att planteras med nya träd och buskar. Dessutom kommer förnyring och kompletteringsplantering att göras på övriga markytor. Dubbla trädrader planteras längs bangårdens båda sidor från Strandbodgatan till ~~stadshuset~~ *stadshuset* Roslagsgatan / stadshuset. Längs Östra Stationsgatan får planteringarna närmast boulevardkaraktär.

##### Geoteknik

Bangården vilar på lera, ofta lös och gyttjig, med varierande djup, ned till ca 20 meter som djupast. Leran är mer eller mindre väl konsoliderad 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 utdränning är den vanliga för Uppsala och sättningar måste beaktas vid detaljprojekteringen av respektive anläggning. Pålning kommer att behövas för tyngre byggnader och ~~tunnlarna~~ *tunneln*. Markstabilisering med kalkcementpelare kommer att göras för stora delar av bangården.

##### 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.

##### Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

##### Bangården

Bangården skall byggas om för att anpassas till trafik med snabbare och väsentligt fler tåg (se tabeller nedan ur järnvägsplanen). Den största tra-



**Tabell 1: Söder om station**

Tågtyp	Antal tåg/dygn		Hastighet km/h <sup>1</sup>	
	1998	2010	1998	2010
Snabbtåg	10	26	0-130	0-200
Intercity	67	154	0-130	0-160
Nattåg (loktåg)	6	8	0-130	0-160
Godståg	5	6	40-90 <sup>2</sup>	100 <sup>2</sup>

**Tabell 2: Norr om station**

Tågtyp	Antal tåg/dygn		Hastighet km/h <sup>1</sup>	
	1998	2010	1998	2010
Snabbtåg	10	26	0-105	0-130
Intercity	26	50	0-105	0-100
Regionaltåg	48	50	0-105	0-110
Nattåg (loktåg)	6	8	0-105	0-100
Godståg	11	9	40-90 <sup>2</sup>	100 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Samtliga persontåg, men inga godståg, stannar normalt vid stationen. De tåg som stannar antas ha samma acceleration- och retardationsförlopp som X2000.

<sup>2</sup> Angivna hastigheter för godståg avser enbart genomgående godståg. Torvtågen stannar i Uppsala.

#### Tabeller ur järnvägsplanen

Ombyggnaden blir genomgripande bland annat skall bangårdens geometri förbättras ("pucklar" tas bort och kurvradier ökas) för att öka framkomlighet, bekvämlighet mm. Den omfattande pendeltrafiken mot Stockholm planeras ske till och från spår mitt i bangården. Detsamma gäller Upptågstrafiken norrut. Säkerheten förbättras också med bredare plattformar, gångtunnlar gångtunnel etc. Någon plankorsning med spårren, som idag, kommer inte att finnas. Den framtida bangården är väsentligt smalare än den nuvarande förutom vid passagen över Strandbodgatan samt vid Sivia.

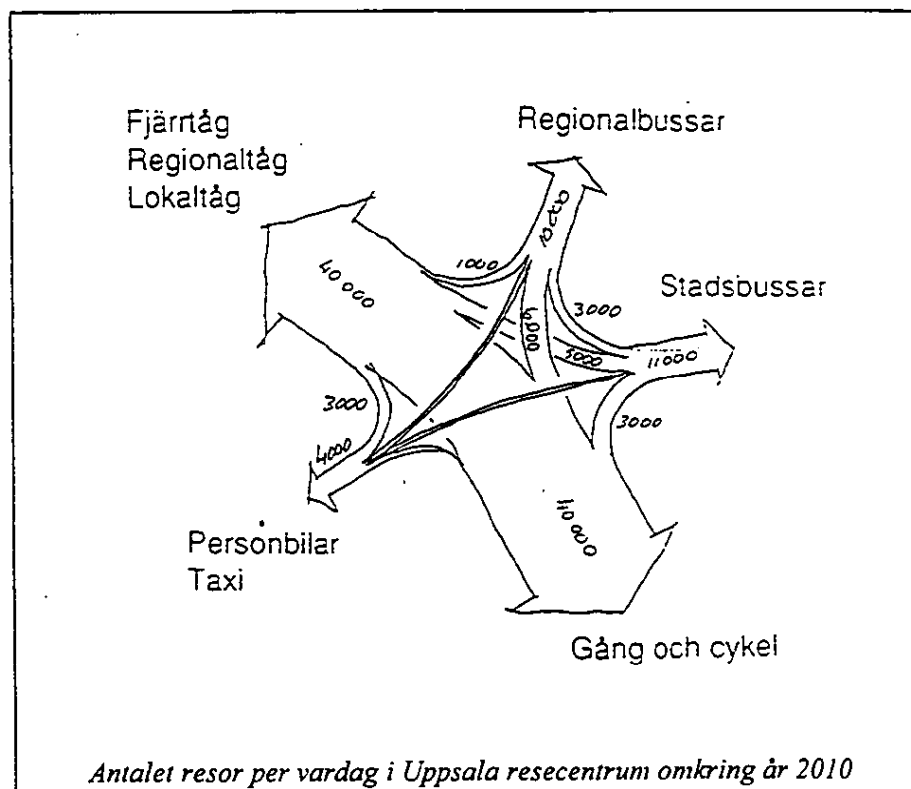
Ombyggnaden av bangården är ett led i det större ombyggnadsprojekt för Ostkustbanan som har genomförts resp. planeras. Förutom bangården pågår planarbetet för dubbelspårsutbyggnaden av Ostkustbanan mellan Tycho Hedéns väg - S:t Olofsgatan (Dp 70 AZ). Dessutom pågår planarbetet för kv Gerd (Dp 42 Y) kv Siv (Dp 42 AC) samt kv Tor (Dp 42E). Vidare har ett förslag detaljplaneprogram upprättats för en ny driftbangård för Lennakatten vid Bergsbrunna-parken.

Bangården är ett väsentligt inslag i stadsbilden. Den innehåller också kulturhistoriskt värdefulla delar som vissa av plattformstaken, som tillsammans med stationshuset, godsmagasinet, och ställverksbyggnaden ingår i en genuin stationsmiljö med anor från 1800-talet. I bangårdsombyggnaden ingår bland annat nybyggnad av plattformstak och teknik-

byggnader. Det är angeläget att stor omsorg ägnas åt att utforma dessa byggnader med mera och bangården som helhet efter de förutsättningar som finns på platsen och med utgångspunkt från de kulturhistoriska värdena. I det sammanhanget bör vikten av att återanvända de äldre plattformstaken särskilt betonas.

### Resecentrum

Ett högklassigt resecentrum är mer än en järnvägsstation, det är ett koncentrerat område där flera olika trafiksystem sammanlänkas. Det möjliggör integrering av olika former av resande, en viktig del i strävan att förbättra förutsättningarna för kollektivtrafiken. Resecentrum ska således erbjuda goda möjligheter att utnyttja såväl tåg som stads- och regionalbuss. Om ett lokalt bansystem aktualiseras bör också detta knytas till resecentrum. Möjligheterna till byten mellan olika trafikslag skall också underlättas. Det är också av yttersta vikt att trafikområdet utformas så att tillgängligheten blir god för handikappade.

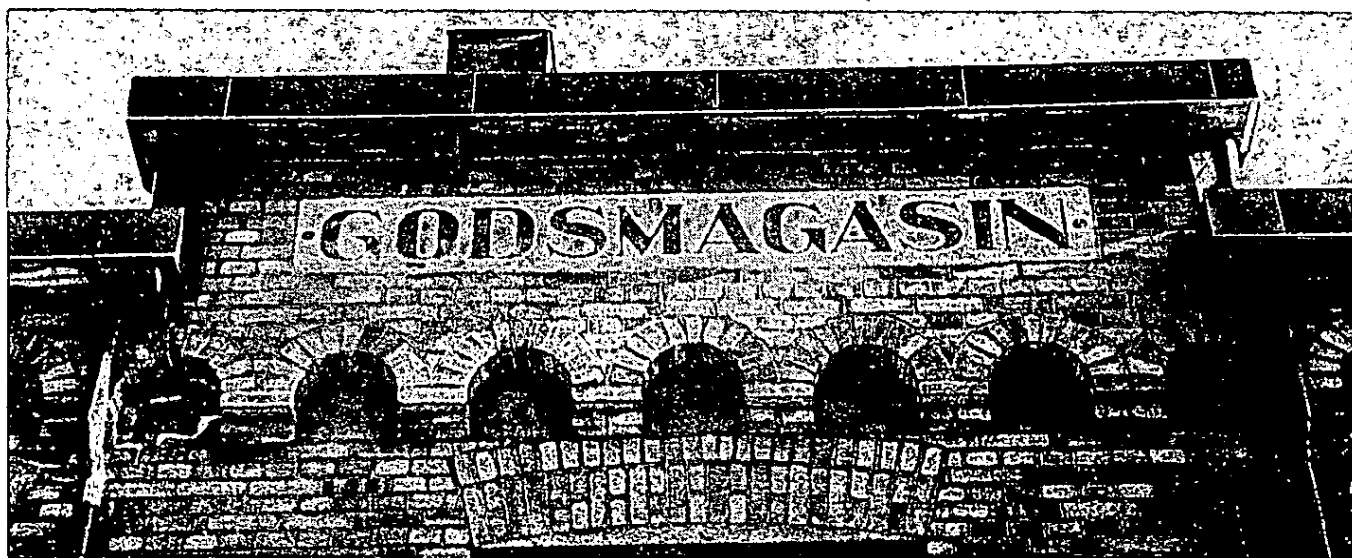


I allt väsentligt ingår de delar som behövs för uppbyggnaden av resecentrum i detta planförslag. Det består av stationshuset, viss ny bebyggelse i områdets östra och södra delar samt cykelparkeringar, terminaler för bussar och angöring för taxi/privatbilar. Den föreslagna entrén som nås via den nya gatan ("Östra Stationsgatan") respektive förbättringar vid stationshuset samt en ny entré i söder vid Strandbodgatan ingår också i resecentrum. Detta tillsammans med de två tunnelarna stationstunneln för gång- och cykeltrafik gör sammantaget resecentrum väsentligt mer lättillgängligt än nuvarande stationsområde.

## Befintlig bebyggelse

### KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL BEBYGGELSE

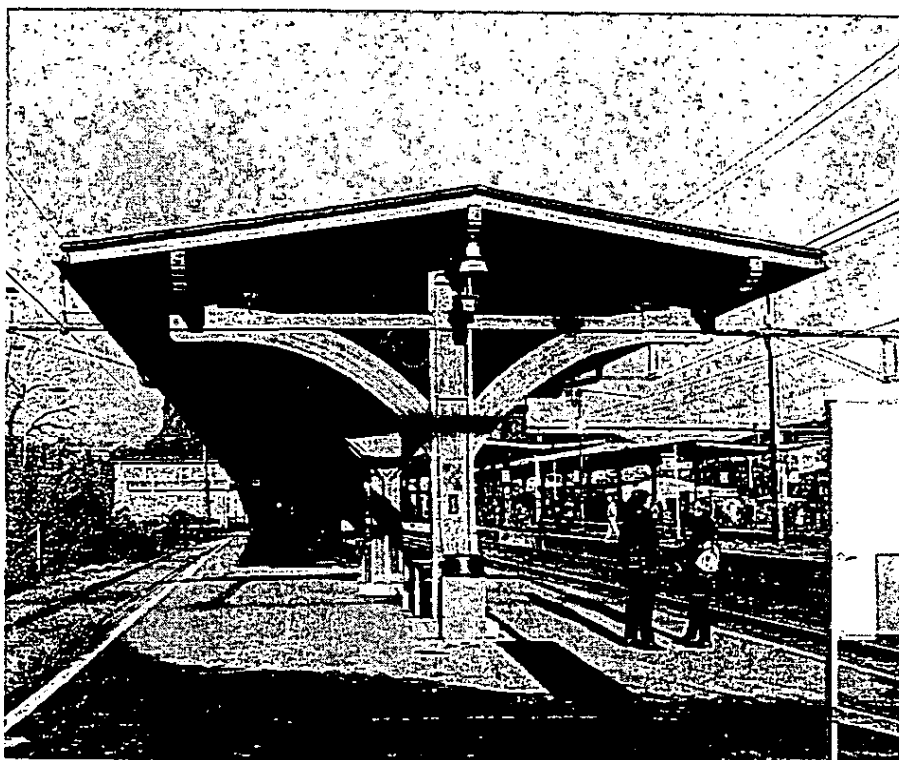
Stationshuset, godsmagasinet med intilliggande kontorsbyggnad i norra änden, ställverksbyggnaden samt perrongtaken och bangården bildar tillsammans en genuin stationsmiljö. Stationshuset och ställverket är statliga byggnadsminnen (regeringsbeslut 1986-08-21). Området väster om bangården ingår i "Uppsala stadskärna" som enligt beslut i kommunfullmäktige 1980-04-28 respektive 1988-11-07—08 förklarats som särskild värdefull bebyggelsemiljö. Öster om planområdet ligger godsmagasinet med kontorsbyggnad som anses värdefulla från kulturhistorisk och arkitektonisk synpunkt. Kvarteren öster om Frodeparken (utanför planområdet) har förklarats som särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer i kommunfullmäktiges beslut 1988-11-07—08. Även området söder och sydväst om planområdet, kvarteren Gudur, Vale, Fjalar och Gugner innehåller bebyggelse som har kulturhistoriskt värde.



Stationsbyggnaden och ställverksbyggnaden ges ett skydd i planen som ligger i linje med tidigare beslut i samband med byggnadsminnesförklaringar. Godsmagasinet ges skyddsbestämmelser i syfte att bevara byggnaden. Stadshuset ges varsamhetsbestämmelser i syfte att skydda byggnadens kulturhistoriska och arkitektoniska värde.

För att bibehålla kontinuiteten i området –under omvandlingen – är det angeläget att försöka bevara delar av miljön som ligger utanför gällande skyddsbestämmelser. Detta gäller till exempel vissa av plattformstaken. Målsättningen bör vara att bevara och återanvända de äldre plattforms-

taken. De bör lämpligen kunna användas på den östra plattformen som nyttjas av museijärnvägen "Lennakatten". Hänsyn till befintliga och kulturhistoriska värden är en nödvändig utgångspunkt vid utformningen av nya anläggningar på och intill bangården.



*Västra plattformen*

#### Övrig bebyggelse

I bangårdens norra del ligger några enklare byggnader av förrådskaraktär. Byggnaderna kommer att rivas senast i samband med bangårdens ombyggnad.

#### **Ny bebyggelse**

Den nya bebyggelsen kommer att ligga i Uppsalas mest centrala del, i blickfånget från järnvägen. Bebyggelsen bör därför ges hög kvalitet och viss dignitet vid utformningen. Det är angeläget att åstadkomma sammanhang längs den långa bebyggelsegränsen mot bangården, men inom denna ram eftersträva dynamik och utnyttja möjligheterna att med variation i bebyggelsens form understryka delområdenas olika funktion.

Planen innebär att en lång, relativt låg båge omgärdar det nya entréområdet och annonserar detta tydligt. Bågen knyter ihop det befintliga (godsmagasinet) med det nya i form av en rad distinkta huslameller med

gavlarna mot gatan och bangården (denna rad av byggnader ingår i översiktsplanen, men inte i den nu aktuella detaljplanen). I söder avslutas bebyggelsen av en enkel tydlig form, en (uppifrån) triangulär byggnad som tydliggör både gatans riktningsförändring och bangårdens gräns, och som utgör ett landmärke i områdets södra entré.

Det är således viktigt att åstadkomma ett tydligt, högklassigt stadsrum för den östra entréplatsen. Planen visar ett till hälften omslutet rum som öppnar sig mot stationen i väster, en plats att stanna på i den livfulla miljön kring resecentrum. Inte bara byggnaderna, utan även torgytornas detaljutformning med lutningar, materialval, utrustning, vegetation etc. kräver då stor omsorg.

Bebyggelsen i söder utgör blickfång när man rör sig längs Östra Stationsgatan söderut och bör därmed liksom byggnaderna vid torget utformas med stor omsorg. Från andra hållet, Strandbodgatan, bör denna bebyggelse tydliggöra entrén, in till det nya området och till resecentrum.

I bebyggelsens fasader bör puts dominera, med inslag av natursten. Taket, kläs med tegel eller svart plåt och bör ha en flack lutning. Mot huvudgator och torg bör balkonger endast förekomma sparsamt.

### Bostäder

Bebyggelsen vid östra entrétorget är i första hand avsedd för kontor, handel, hotell etc. men vissa delar av husen kan komma att inrymma bostäder. Främst är det de övre våningsplanen som kan komma ifråga. Det är angeläget att redan vid projekteringen beakta störningarna och då främst tågbullret vid bostadslokaliseringen. Dessutom bör bullerdämpningen särskilt studeras i projekteringsfasen.

### Arbetsplatser

Bebyggelsen vid det östra entréområdet kan komma att inrymma kontor, handel, service, hotell, restaurang, konferenslokaler, terminalutrymmen (samt bostäder, se ovan) etc. Öster om godsmagasinet föreslås en ny byggnad i fem våningar. Byggnaden kan få motsvarande användnings sätt som skisseras för bebyggelsen vid östra entrétorget. Godsmagasinet ges användningsbestämmelser som överensstämmer med nuvarande användning det vill säga: handel, restaurang samt andra publika verksamheter.

I planområdets södra del, där Östra Stationsgatan ansluter till Strandbodgatan, föreslås en ny sexvåningsbyggnad för kontor och viss handel.

Stadshuset förutsätts få oförändrad användning. För att ge en viss flexibilitet ger dock bestämmelserna utrymme för handelsändamål i fastigheten. Byggrätten för tillbyggnad av stadshuset enligt de ursprungliga intentionerna inskränks något i sydöst och med att stadshuset med entréorg byggs.

Stationshuset kan liksom tidigare komma att användas för terminalverksamhet samt övrig service och handel i mindre skala.

#### Övriga byggnader

På parkeringsytan intill bangårdens östra sida ca 100 meter norr om Strandbodgatan föreslås en byggrätt för ett parkeringshus i två plan. Höga utformningskrav måste ställas på parkeringshuset liksom på övrig bebyggelse i detta för stadsbilden känsliga läge.



*Exempel på parkeringshus i två plan (Norrköpings industrilandskap).*

Planbestämmelserna medger också att en kiosk på högst 50 kvm kan uppföras vid stationsbyggnaden samt en kiosk inom östra angöringsområdet. Dessutom får en byggnad för museijärnvägens behov uppföras som ges en ytbegränsning på 100 kvm. Vidare föreslås byggrätter för cykelgarage som bland annat lokaliseras till området mellan bussterminalen och bangården. Även på dessa byggnader ställs höga utformningskrav.

Inom bangården erfordras ett antal mindre försörjningsstationer, för signalanordningar etc. Det är angeläget att dessa byggnader lokaliseras och utformas med stor hänsyn till stadsbilden och de kulturhistoriska värdena inom och intill bangården.

#### Kommersiell service

Den handel och service som beskrivs i föregående avsnitt har inte den karaktären som bedöms konkurrera med stadskärnan. Utbyggnaden av bland annat ~~tunnelarna~~ stationstunneln bryter järnvägens barriäreffekt. Därmed kan resecentrum sägas fungera som en länk mellan stadskärnan och Vaksala torg. Detta bör leda till att stadens västra och östra delar tillsammans bildar en sammanhängande attraktiv miljö.

### **Tillgänglighet**

Bangården kommer i framtiden inte ha några plankorsningar för gångtrafik. Plattformarna kommer i stället att nås via stationstunneln och planerad entré från Strandbodgatan. Därmed höjs säkerheten och tillgängligheten söderifrån förbättras (Dessutom förbättras tillgängligheten mellan stadsdelarna på ömse sidor om bangården för gång- och cykeltrafik genom de två föreslagna tunnelnarna stationstunnelns tillkomst). Tillgängligheten till stationen förbättras också genom den nya gatan och angöringsytorna på östra sidan. På västra sidan förutsätts angöring för handikappade kunna ske på taxiangöringen närmast stationsentrén.

Tunnelmyningar/torg/ramper etc. skall ha en lutning som inte hindrar trafikanter med funktionshinder. Ramperna bör dock förses med vilplan för att minska svårigheterna för bland andra rullstolsburna personer. I tunnelnarna stationstunneln separeras gång- och cykeltrafiken. På torgen/entréplatserna och i tunnelnarna tunneln kan materialval underlätta orientering för den synskadade. Tillgängligheten till plattformarna underlättas med hissar i stationstunneln respektive vid södra entrén (vid Strandbodgatan). Det kan även bli aktuellt med en direkt hissförbindelse mellan tunnelplanet och stationshuset.

### **Skyddsrum**

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

### **Park och vegetation**

Norra delen av Järnvägsparken kommer att förändras i och med förslaget till utvidgad cykelparkering samt angöringsgata till parkeringen för personbilar (norr om stationshuset). Det är angeläget att dessa ingrepp görs med stor omsorg och varsamhet i syfte att bevara nuvarande parkkaraktär. Parken avslutas i norr mot det föreslagna Stadshustorget, som jämfört med dagens asfalterade parkeringsytor ges en grönare inramning med nyplanteringar av träd och buskar.

Bangården föreslås bli omgärdad av dubbla trädrader vilket är ett sätt att i modern form ta upp det gamla motivet med brand- och gnistskyddande planteringar som till exempel vid Österplan. Detta tydliggör också järnvägsrummet och understryker funktionsskillnaden mellan bangården och omgivande kvarter och parker. Denna boulevardplantering delar upp de stora omgivande trafikytorna längs "Östra Stationsgatans" västra sida. Eftersom området ligger centralt i blickfånget sett från bangården är utformningskraven på planteringarna höga. Planbestämmelsen ges en flexibel utformning för att möjliggöra bilparkering i delar av grönstråket liknande den vid Österplan.

Förutom de nämnda boulevardplanteringarna görs planteringsinsatser i form av träd, häckar, buskar etc. på många platser inom området bland

annat på torg, entréplatser. Sammantaget är det av stor vikt att de intentioner som finns redan i översiktsplanen följs upp.

### **Torg och entréplatser**

Området vid resecentrum utgör stadens entré för många resande. Per vardagsdygn görs f.n. närmare 30000 resor med start eller målpunkt vid Uppsala central. Dessutom passerar tusentals resenärer med tåg förbi Uppsala Central. Antalet resor väntas år 2010 uppgå till ca 60000. Detta ställer höga krav på funktion och utseende för resecentrum allmänt och entréplatser och torg i synnerhet.

Inom planområdet finns redan idag två torg/entréplatser. Platsen vid stationsbyggnaden respektive entréplatsen öster om stationen och bangården. Platsen framför stationen med statyn "Näckens polska" utvecklas så att den mer än nu utformas för de gående och cyklande. Platsens södra del sluttar mot tunnelmynningen söder om stationshuset. Vid östra entrén -nära tunnelmynningen- anläggs också ett torg. Torget ges, tillsammans med omgivande bågformade byggnader, en karakteristisk utformning som understryker funktionen som knutpunkt och vänds väster ut med järnvägen i fokus. Detta torg inramas av nya byggnader som innehåller kontor, handel, service och bostäder (se även avsnittet om ny bebyggelse, där det östra entrétorgets utformning beskrivs närmare). Planförslaget redovisar ytterligare platsbildningar. ~~Vid den norra tunnelns mynningar tillskapas två nya torgbildningar. "Stadshustorget" sträcker sig från tunnelmynningen till Kungsgatan.~~ På östra sidan anläggs ett torg mellan Sivia och Godsmagasinet, närmast Storgatan. En mindre platsbildning föreslås också vid södra entrén, intill Strandbodgatan. Också rondellen vid Östra Stationsgatans anslutning till Strandbodgatan, och dess omgivning, bör utformas som en plats av hög stadsbildsmässig dignitet, om än trafikdominerad.

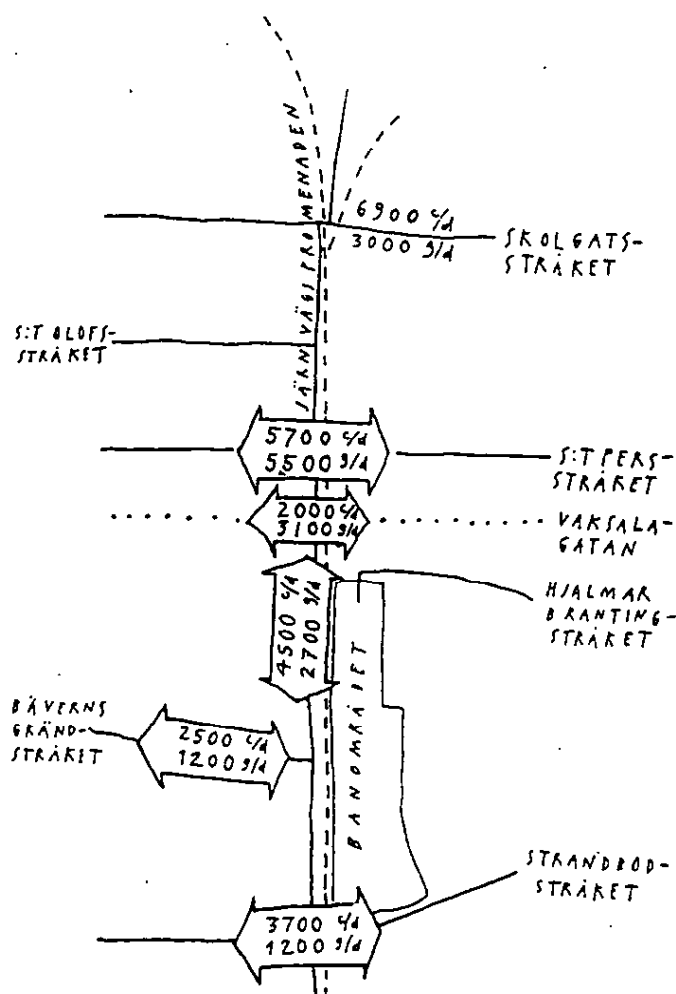
### ~~Tunnlar~~ **Tunnel och broar**

Bangården och järnvägen är idag en mycket kraftig barriär på avsnittet mellan Vaksalagatan och Strandbodgatan. I princip är det endast gångtrafik som kan korsa denna barriär och då i begränsad omfattning (på grund av tågtrafiken) vid stationshuset. Dessutom är passagerarna vid såväl Vaksalagatan som Strandbodgatan mindre lämpade för cykeltrafik.

Ett samband som är särskilt intressant för stadens funktion är det mellan stadskärnan och östra sidans kommersiella centrum det vill säga området vid Vaksala torg. ~~För att underlätta detta samband och tillskapa en sammanhängande attraktiv miljö föreslås en tunnel söder om stadshuset/kv Siv.~~ Den tunnel som föreslås söder om stationshuset anläggs i första hand som förbindelse till plattformarna. Stationstunneln kommer även att ha utrymme för genomgående gång- och cykeltrafik och får därigenom stor betydelse för att knyta ihop stadsdelarna på ömse sidor om järnvägen i synnerhet när bostadsområdet öster om detaljplaneområ-



det byggs ut (se även kartredovisning under avsnittet cykelparkering på sidan 22).



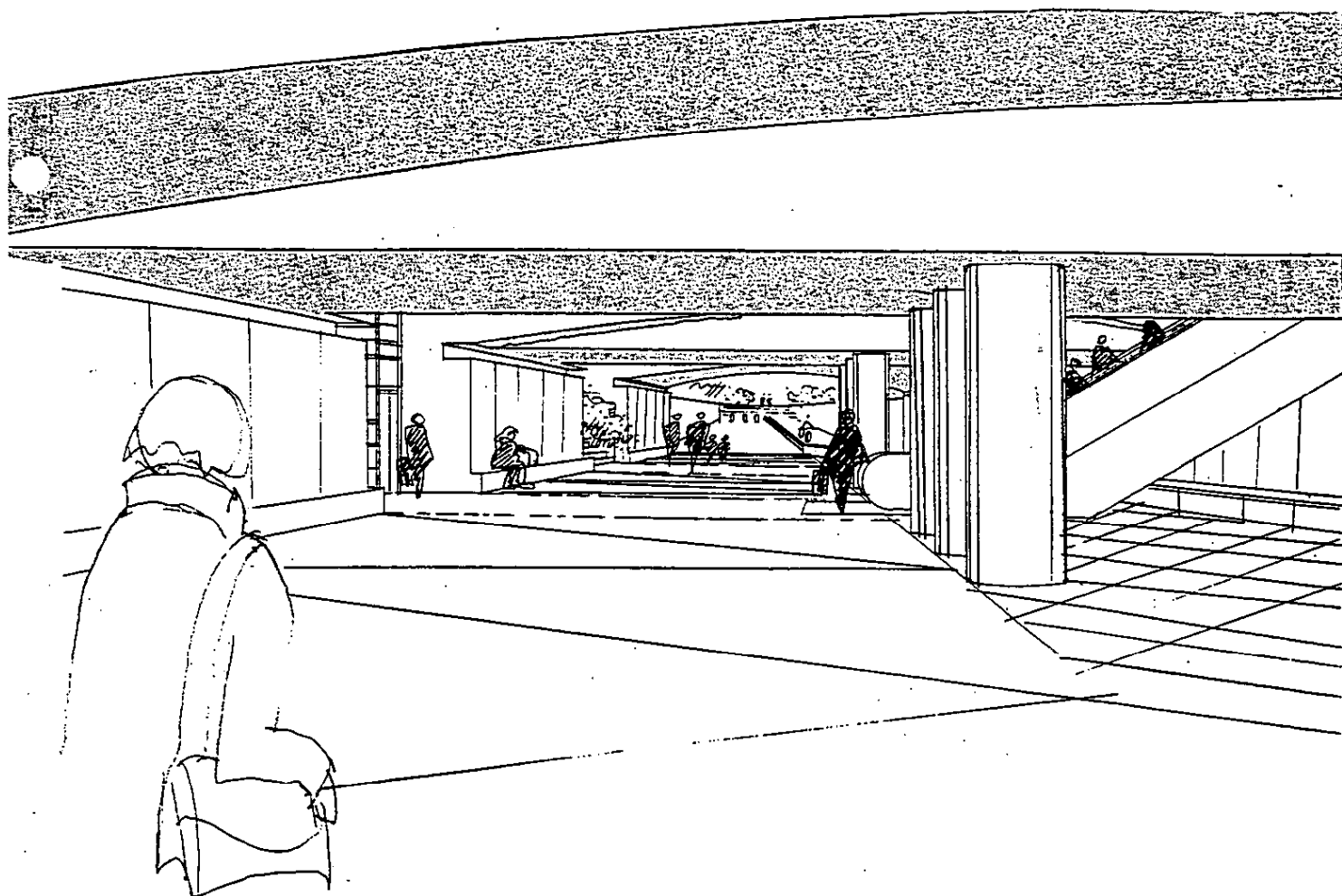
### Gång- och cykeltrafikflöden 1998 vid järnvägen i stadskärnan

Beräknade trafikantflöden år 2010:

- ~~Stadshustunneln: 5 400 passager per dygn som genomfartstrafik, några tusen till tågen.~~
- Stationstunneln: 3 500 passager per dygn som genomfartstrafik, 25 – 30 000 per dygn till tågen. Genomfartstrafikens andel av trafiken utgör ca 12 % (Flödet ökar då stationstunneln inte genomförs).

Ett tätare gång- och cykelnät ger större flexibilitet och bättre anslutning till nätet väster om Kungsgatan (så att cyklister som ska öst-västligt inte behöver röra sig i sidled längs gator som ibland är mindre lämpade för cykeltrafik). Brantingsstråket sammanlänkas med Bredgränd Västgötastråket, och Årstastråket sammanlänkas med Bäverns grändstråket och blivande S:t Perstunneln. Samtidigt avlastas Vaksalagatan och Strandbodgatan. De boende i Östra Stationsområdet får god gång- och cykelförbindelse med city och stadens västra delar.

De båda tunnelarna blir relativt långa, stadshustunneln ca 40 m och Stationstunneln är ca 90 m och mot denna bakgrund är det angeläget att ge tunnelarna generösa höjd- och breddmått såväl i själva tunnelarna som vid mynningarna. Det är också angeläget att utnyttja möjligheterna till ljusinsläpp uppifrån. Stationstunneln föreslås få två väl tilltagna ljusinsläpp. Målsättningen är att stationstunneln skall upplevas som en passage under tre broar (vardera cirka tjugo meter breda).



VY FRÅN TUNNELNS VÄSTRA MYNNING MOT ÖSTER  
TUNNEL MED RAKA VÄGGAR

### *Perspektiv upprättat av Ahlqvist & Arkitekter AB*

Även i övrigt är det av yttersta vikt att utforma ~~tunneln~~ *tunneln* så att miljön känns attraktiv och trygg. Stor omsorg bör läggas vid åtgärder för att åstadkomma en tydlig separering av cykeltrafik från gångtrafik i och i anslutning till stationstunneln. Gångytan kommer att skiljas från cykelbanan med en tydlig avskärmning. Det kan exempelvis vara en glasvägg, pelare med "gjutjärnsräcken" emellan, pollare med kättingar eller väggskivor med öppningar. Från plattformarna och angöringsytorna når man gångytan i tunneln utan att korsa cykelbanan.

Den planskilda korsningen vid Vaksalagatan påverkas i viss mån av bangårdens ombyggnad. Järnvägsbron, som uppfördes 1960, kommer att behöva breddas med ca 2,5 meter på den östra sidan. Detta kan dock ske först när det tredje järnvägsspåret norrut byggs, vilket enligt Banverkets nuvarande planering sker i en senare etapp. Öster om denna planeras en bro för gång- och cykelväg. Om det lokala bansystemet aktualiseras i detta läge behövs ytterligare breddning av den separata bron. Gång- och cykelvägen ryms då inte på avsnittet förbi kvarteret Siv.

Korsningen Strandbodgatan/järnvägen kommer att byggas om samtidigt som bangården. Nuvarande järnvägsbro uppfördes under 1910-talet. Den kommer nu att ersättas av en ny bro med plats för sex spår. I samband med denna ombyggnad byggs även en bro för gång- och cykeltrafik intill viaduktens västra sida. Även här kan ytterligare ombyggnader krävas om det lokala bansystemet byggs.

När Lennakattens spår läggs i sin nya sträckning byggs en ny bro över Strandbodgatan. Dessutom bör en gång- och cykelbro byggas intill järnvägsbron.

### **Konstnärlig utsmyckning**

Det är angeläget att ge området konstnärlig utsmyckning av hög kvalitet. Särskilt viktigt är detta i ~~tunneln~~ *stationstunneln*, tunnelmynningar och på torg.

### **Gator och trafik**

#### Gatunät

Planen påverkar trafiken på stadens gatunät på många sätt. I förslaget finns såväl nya gator som stationsangöringar som kommer att omfördela trafiken. Som en följd av ett ökat kollektivresande vid resecentrum, och i viss mån den nya bebyggelsen, ökar även trafiken på anslutande gator.

Längs med bangårdens östra sida föreslås en ny gata - "Östra Stationsgatan" - som förbinder Strandbodgatan och Storgatan. "Östra Stationsgatan" ges en bredd på 9 meter med 2 resp 3 meter sidoutrymmen för gång- och cykeltrafik. Dessutom möjliggörs en breddning av Strandbodgatan från två till fyra körfält, och en sänkning så att den fria höjden

under järnvägsbroarna ökas till 3.90 meter. Norr om stationshuset anläggs en ny anslutning till parkeringsplats / angöringsyta för personbilstrafik. Planen gör det även möjligt att justera sträckningen av nuvarande gata mot Stadshuset så att den kan få en sträckning som är parallell med Kungsgatan. Detta ökar utrymmet för cykelparkeringar samt att vissa träd kan bevaras.

### Strandbodgatan

Strandbodgatans utformning är viktig både från trafiksynpunkt och stadsbildssynpunkt och dess betydelse ökar när resecentrum utvecklas och den föreslagna nya bebyggelsen öster om bangården kommer till. Trafikströmmarna blir komplicerade när "Östra Stationsgatan" anslutits, samtidigt som denna anslutning blir en viktig del i det nya området och stadskärnans entré. Till detta kommer att Lennabanans spår korsa Strandbodgatan och anslutas till bangårdens östra plattform.

Strandbodgatan kommer att breddas och viadukternas frihöjd kommer att ökas. Korsningen mellan Strandbodgatan och "Östra Stationsgatan" ges en rondellutformning. Till denna ansluts även Bergsbrunnagatan. Rondellen får sitt centrum strax väster om Bergsbrunnagatans nuvarande anslutning mot Strandbodgatan. Trafikstandarden i rondellen bedöms god för flöden upp till ca 7500 fordon / dygn, men godtagbar även för ytterligare flera tusen fordon / dygn. När Lennabanans spår läggs om byggs en ny bro över Strandbodgatan. Intill järnvägsbron bör en gång- och cykelbro byggas när ett sydöstligt gång- och cykelstråk -via Frodeparken - aktualiseras.

### Angöring

Nuvarande angöringsytor och tillfarter till stationsområdet förändras i och med att detaljplanen genomförs. Målsättningen på lång sikt är att stationshusets entré endast skall användas för taxi, leverans- och handikappfordonsangöring. Motivet till ändringen är att öka framkomligheten för busstrafiken och ge gång- och cykeltrafikanterna ökat utrymme och säkrare passager samtidigt som ju angöringsmöjligheterna i öster och söder förbättras väsentligt. För personbilsangöring på västra sidan finns även parkeringsytan närmast norr om stationsbyggnaden. Förändringen, som innebär att buss-, gång- och cykeltrafiken prioriteras på stationens västra sida kommer dock att genomföras först när en väl tillgänglig angöring öppnats på östra sidan.

Angöringsytorna mellan bangården och "Östra Stationsgatan" avses i första hand användas för taxi-, bil- och bussangöring samt för bil- och cykelparkering. Planbestämmelserna utformas så att området kan anpassas för skiftande behov under olika tidsskeden. Östra sidans angöring väntas ta över en stor del av den trafik som nu går till västra sidan. Framkomligheten till östra angöringsområdet underlättas, förutom av "Östra Stationsgatan", av de förbättringar som föreslås på Strandbodgatan. Den östra entréns betydelse väntas också att öka ytterligare om re-

striktioner för trafiken på Kungsgatan aktualiseras. Angöring kan också ske på östra sidan nära den södra stationsentrén. Dessutom finns det utrymme att skapa en snabbangöring på Strandbodgatan nära entrén till plattformarna.

Tillfarten till stadshusets gård sker i stort som i dag ("stadshustorget" korsas på en markerad körbana). Stadshusets garage nås via tunnelrampen på särskild markerad/avskild köryta (garagenedfarten flyttas något västerut närmare stadshuset).

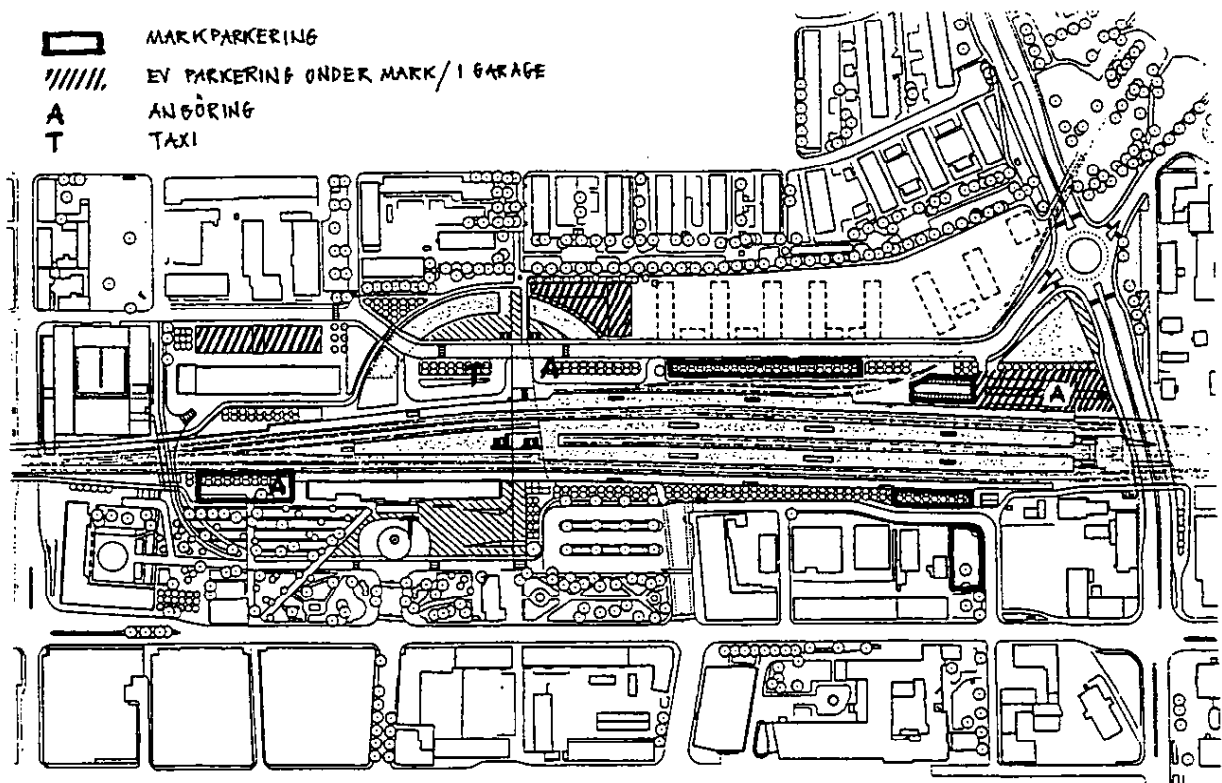
Godsmagasinet nås fortsättningsvis från den nya "Östra Stationsgatan" (alternativt från Storgatan nära eller Roslagsgatan). Nuvarande garagenedfart i kv Siv bibehålls i sitt läge, men sänks något. Trafiken till kvarterets garage leds via en särskild markerad/avskild köryta i tunnelrampen. Den nya byggnaden öster om godsmagasinet får tillfart från Storgatan. Övrig ny bebyggelse får tillfarter från "Östra Stationsgatan".

### Bilparkering

Parkeringsplatser behövs för såväl resecentrum som stadskärnans allmänna behov samt för nytillkommande bebyggelse. Man bör eftersträva att förlägga större delen av dem under mark eller i garagevåningar under byggnaderna, men inledningsvis kan markparkeringar komma att dominera.

På västra sidan förslås markparkering norr om stationshuset och i söder vid Fjalars gränd, sammanlagt ett 50-tal bilplatser. På östra sidan bör två undermarksparkeringsanläggningar anläggas. Parkeringen strax norr om stationstunneln, som bör byggas i två plan, rymmer cirka 150 p-platser per plan. Den södra, intill Strandbodgatan och bangården, rymmer ett 100-tal bilplatser per plan. Därutöver finns det möjlighet att utnyttja delar av det i översiktsplanen redovisade framtida exploateringsområdet för markparkering till dess det bebyggs. En del av bilplatserna i garagen kan komma att upplåtas för cykelparkering. Se även kartan nedan.

Parkering för bostäder och för verksamheterna i de nya kvarteren skall ske på kvartersmark och förutsätts då inrymmas i källargarage och delvis underbyggda gårdar.



*Parkeringsplatser för resecentrums behov och för allmänt bruk när området är fullt utbyggt. Innan dess kan markparkering förekomma.*

Den nya bebyggelsens behov av parkeringsplatser ska tillgodoses på kvartersmark. I huvudsak bör det ske i källargarage. De byggnader som dessutom rymmer parkeringsplatser för allmänt bruk behöver då byggas med två eller flera parkeringsvåningar.

Bebyggelsen avses för kontor, bostäder och handel etc. Enligt kommunens parkeringsnorm krävs för kontor 10 platser/1000 kvm bruttoarea. För handel (butiker) är motsvarande siffror 17 platser/1000 kvm bruttoarea medan det för bostäder (normallägenhet) är 0,7 platser/lägenhet. I detta centrala läge med mycket god kollektivtrafik bör dock normen kunna frångås. Detta prövas slutligen i bygglovskedet. Så småningom när hela stationsområdet färdigställts, även bostadskvarteren, bör det dessutom finnas goda möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser.

#### Busstrafik

Regionalbussterminalens yta minskas (i enlighet med översiktsplanen) på grund av utbyggnaden med tunnel och torg vid stationstunneln. Den kapacitetsminskning som följer av detta kan motverkas om bussarna till skillnad mot dagen situation- tillåts ha utfart norrut via Bangårdsgatan, till Kungsgatan. Öster om bangården reserveras utrymme för terminal- och hållplatsområde för bussar i nära anslutning till resecentrums östra entré. Frågan om bussarnas linjesträckningar/trafikering etc. behandlas i

annat sammanhang.

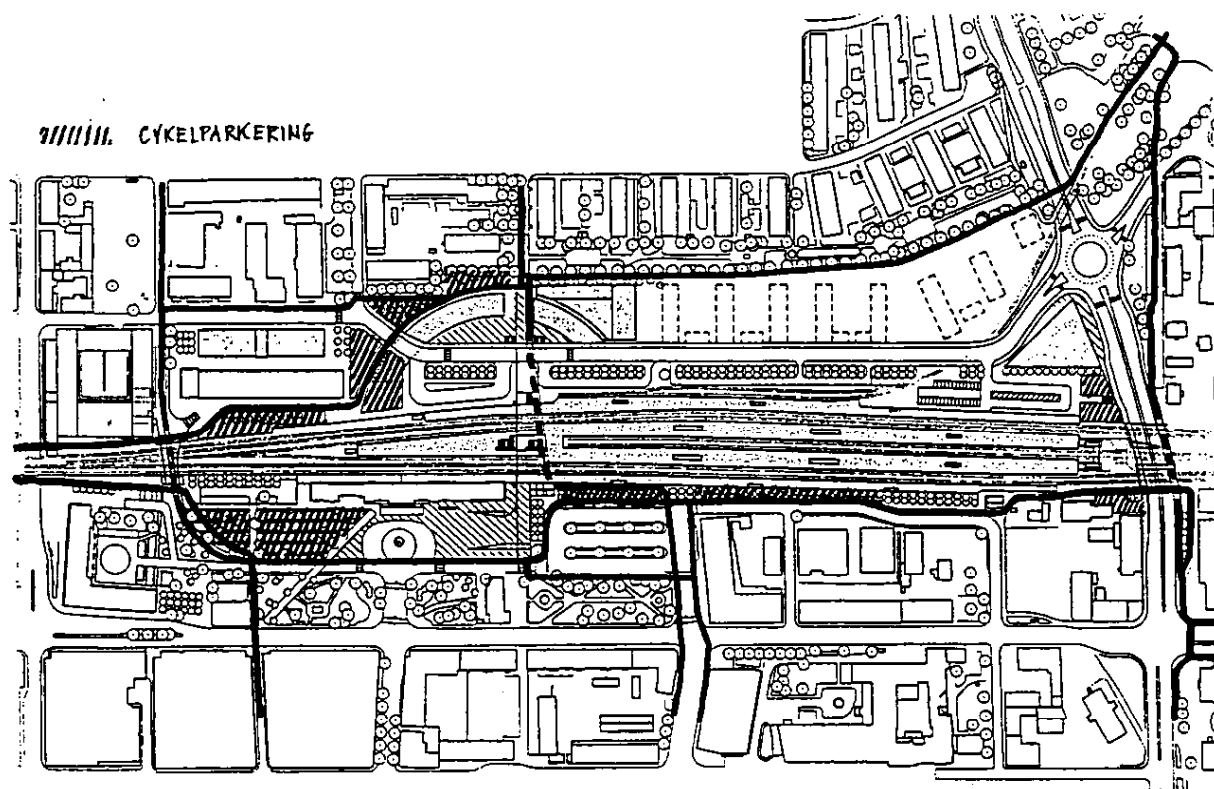
### Gång- och cykeltrafik

De flesta gång- och cykeltrafikanterna i området kommer att ha resecentrum som målpunkt. Ett betydande antal kommer dock, när ombyggnaden genomförs, att korsa planområdet. Ett viktigt stråk för främst genomgående trafik blir Roslagsgatan—stadshustunneln—Bredgränd. Stråket via stationstunneln respektive via den ombyggda Strandbodgatan bedöms öka i betydelse när bostadsbebyggelsen intill planområdet färdigställts. Längs med bangården bibehåller det västra gång- och cykeltrafikstråket sin stora betydelse. Stråket längs järnvägens västra sida föreslås få en förlängning från Fjalars gränd söderut via en bro över Strandbodgatan för att sedan ansluta till nuvarande gång- och cykelnät. Dessutom kan tillgängligheten till resecentrum öka genom en framtida gång- och cykelförbindelse längs järnvägens östra sida och norrut. Detta förutsätter dock dels en ny gång- och cykelbro över Vaksalagatan samt en ny gång- och cykelbana mellan järnvägen och kvarteret Tor fram till S:t Pergatan. På sikt kan även behovet av ett sydöstligt stråk genom Frodeparken och via ny bro intill museijärnvägens bro över Strandbodgatan komma att öka (se även illustration).

Det är angeläget att i den komplexa trafikmiljön vid stationsområdet och ~~tunnelerna~~ tunneln tydligt annonsera gångvägar respektive cykelvägar. I många fall är det också viktigt att tydligt separera gångtrafikanter och cykeltrafikanter från varandra av bland annat av trafiksäkerhetsskäl. Det bör vara en strävan att undvika onödig skyltning och i stället försöka arbeta med olika material, färgsättning etc.

### Cykelparkering

Behovet av cykelparkeringsytor är redan idag stort såväl i stadskärnan som i stationsområdet. Med ett ökat resande kommer behovet att öka. Därför är det angeläget att tillskapa nya parkeringsytor. I förslaget eftersträvas en ökning av cykelparkeringsplatserna från nuvarande ca 3000 till ca 5000-6000. Det är angeläget att anlägga en stor andel av dessa platser väster om och nära stationshuset. De västra cykelparkeringsområdena - inom planen - överensstämmer i stort med dagens lokalisering (med vissa utvidgningar). Målsättningen är dock att den del av järnvägsparken som ligger utanför planen, även delen närmast norr om bussstationen fortsättningsvis skall hållas fri från cyklar. Vid östra entréområdet kan ca 1500-2500 platser tillskapas. Medan södra entrén vid Strandbodgatan bör kunna rymma ca 500-1200 cykelparkeringsplatser (på ömse sidor om järnvägen). Det kan också bli aktuellt att bygga cykelgarage längs bangårdens västra sida, söder om stationshuset, och undermarksparkering för cyklar liksom för bilar vid de östra och södra entréerna.

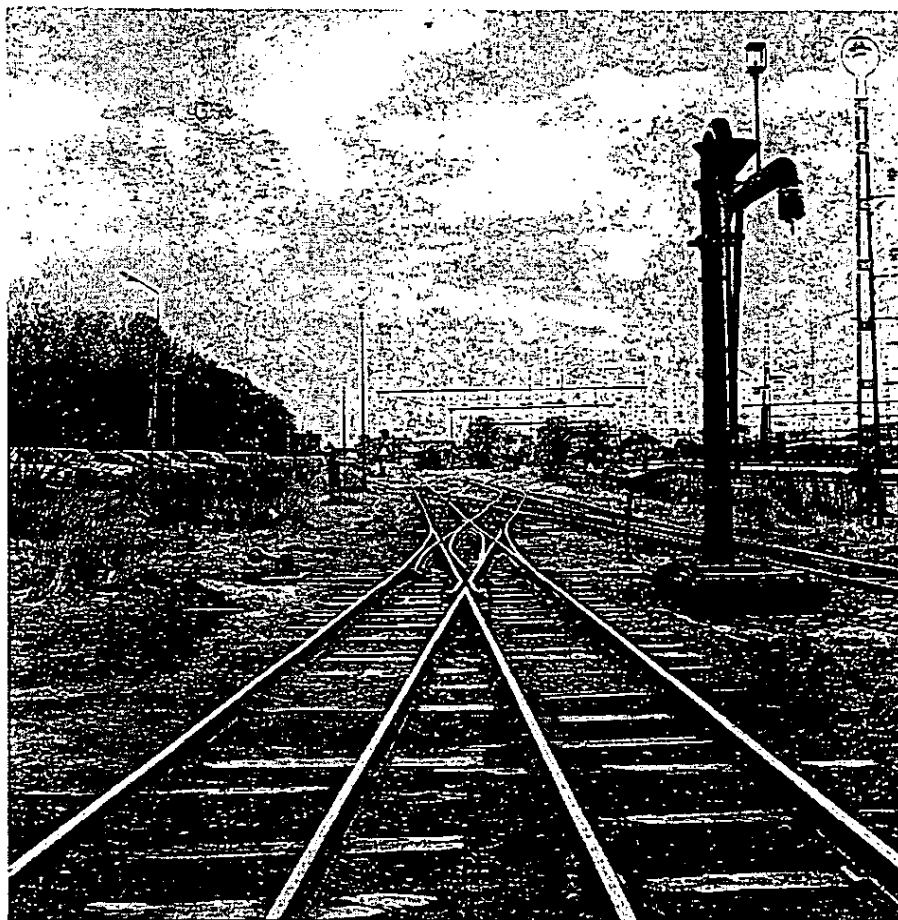


*Lägen som bör reserveras för större samlade cykelparkeringar och cykelvägnätet genom planområdet.*

### Lokalt bansystem

AB Uppsalabuss har skisserat ett förslag till lokalt bansystem för Uppsala. Det hör också till de kollektivtrafiklösningar som prövas i arbetet med översiktsplan för staden. Det är för närvarande oklart om det blir bussar (förutsätter trafikregleringar som underlättar framkomligheten), lokalt bansystem eller annat spårbundet system. Den tänkta linjedragningen för ett lokalt bansystem ligger i huvudsak inom föreslagen allmän platsmark på stationsområdet. På östra sidan av järnvägen närmast söder om Strandbodgatan och vid kvarteret Siv, skulle dock krävas inträng på några privata fastigheter.





*Östra stations spår område.*

### Museijärnväg

För närvarande har museijärnvägen "Lennakatten" driftbangård och station inom planområdet. Även fortsättningsvis skall denna järnväg ha station inom planområdet. I ett första skede kan det bli aktuellt att provisoriskt flytta verksamheten åt sydväst för att bereda plats för utbyggnad av det östra entréområdet med bebyggelse, torg etc. Senare skall banan ges ett nytt läge och en ny station invid den framtida bangården. Museijärnvägen kommer då att ha en gemensam plattform med bangårdens östligaste spår.

Lennakattens driftbangård kommer att flyttas till ett område som sträcker sig längs Bergsbrunnsparken fram till Björkgatan. Driftbangården innehåller bland annat uppställningsplatser för tåg och lokvändskiva. Under ombyggnaden av bangården vid Uppsala central kommer driftbangården temporärt att användas som station för Lennakatten. I samband med omläggningen av museijärnvägens spår och ombyggnaden av Strandbodgatan byggs även en ny järnvägsbro över Strandbodgatan. Om det lokala bansystemet får ett östligt läge vid bangården kan en flyttning av museijärnvägen något åt öster behöva genomföras.

### **Störningar**

För en noggrannare beskrivning av störningar och föreslagna åtgärder

hänvisas till bilagda miljökonsekvensbeskrivning, sammanfattning av trafikbuller mm samt Banverkets miljökonsekvensbeskrivning (som bifogats järnvägsplanen).

#### Buller och vibrationer från tågtrafik

Det ökade trafikflödet och de höjda hastigheterna medför att den ekvivalenta ljudnivån blir ca 4-5 dB(A) högre och den maximala ljudnivån blir ca 1-6 dB(A) högre utomhus jämfört med dagens situation. Ökningen av maximalnivån blir som högst där godstågens hastighet – idag 40 km/h – ökar till 100 km/h år.

Med hänsyn till stadsbild och kulturhistoriska värden har bullerdämpning i form av vallar och skärmar uteslutits. Även det faktum att det är relativt hög bebyggelse intill bangården gör det orealistiskt med denna form av bullerdämpning. Istället föreslås fönsteråtgärder (tilläggsruta) som dämpningsåtgärd där bullernivåerna överstiger riktvärdena i Banverkets bullerpolicy (se även bullersammanfattningskartorna). Planbestämmelser införs –under "Byggnadsteknik"- som komplement till Banverkets riktvärden. Det bör noteras att bestämmelserna även gäller de fasader som ligger i plangränsen.

Spridningen av vibrationer från tågtrafiken kan till exempel motverkas genom grundförstärkning med kalkcementpelare. Nya helsvetsade räler med hög ytjämnhet bidrar också till en minskning av vibrationsöverföringen till omgivande mark. För närvarande föreslås inga ytterligare åtgärder. Uppföljande vibrationsmätningar kommer dock att genomföras. Om vibrationsnivån överskrider riktvärdena utreds lämpligaste metod för att minska vibrationerna i det aktuella huset.

#### Trafikeffekter, buller och luftföroreningar från gatutrafik

Trafikprognoser för år 2010 har tagits fram av tekniska kontoret. Prognoserna baseras bland annat på befolkning och sysselsättning enligt kommunens översiktsplan, med ny E4 och helt utbyggt östra stationsområde. Följande gator väntas få en väsentligt ökad trafik: Storgatan, Strandbodgatan och Väderkvarnsgatan. Det är svårt att bedöma den framtida trafiken på "Östra Stationsgatan" men en grov uppskattning pekar på ett trafikflöde i storleksordningen 3500-7000 fordon/dygn. Om inga trafikregleringar genomförs vare sig i närområdet eller i staden i stort finns flera möjligheter att nå stationsområdet. Därmed kan trafiken på "Östra Stationsgatan" väntas få ett flöde som ligger i den nedre delen på spannet det vill säga cirka 3500-4000 fordon/dygn. Om trafikregleringar införs till exempel på Kungsgatan och Norrtäljegatan kan trafikflödet i stället komma att närma sig 7000 fordon/dygn.

Enligt trafikprognosen för år 2010 minskar bullret med ca 1dB(A)-enheter längs delar av Kungsgatan och Vaksalagatan. Längs övriga gator ökar ljudnivån. Detta gäller till exempel Norrtäljegatan (upp till 7 dB(A)-enheter utan trafikregleringar), Salagatan, Storgatan och Väderkvarnsgatan. Planbestämmelser för bullerdämpning införs under "Bygg-

nadsteknik". Det bör dock observeras att bestämmelserna endast avser byggnader som ligger inom planområdet (även fasader i plangränsen).

#### Störningar under byggskedet

Bangårdsombyggnaden medför störningar som tidvis är påtagliga. För att begränsa, kontrollera och följa upp byggverksamhetens miljöpåverkan upprättar Banverket ett "Program för miljö". Miljöplanen redovisar beställarens och myndigheters krav. Motsvarande miljöplan bör upprättas även för de byggarbetena som kommunen ansvarar för. Byggarbetena pågår under flera års tid. Arbetena bedrivs med en etappindelning som möjliggör att tågtrafikeringen kan bedrivas utan störningar. Planeringen av arbetena sker även så att avstängningar och trafikomläggningar vid broarbeten för planskilda korsningar begränsas.

Pålning, spontning och rivning tillhör de mest bullrande arbetsmomenten. Eftersom tågtrafiken skall upprätthållas krävs tidvis nattarbeten. Bullermässigt skonsamma arbetsmetoder prioriteras och bullerdämpande åtgärder används för att mildra störningarnas omfattning. Fönsteråtgärder för framtida tågbuller bör därför utföras innan bullrande arbeten sker. Med tilläggsruta dämpas bullret med 33-38 dB(A) eller 46-50 dB(A) beroende på metod.

Information till de kringboende om arbetenas art och omfattning är mycket viktig för att minska störningarna av arbetena. Ett kontrollprogram avseende buller och vibrationer under byggtiden kommer att upprättas.

Rivning, schakt, masshantering, transporter och kalkstabilisering kan medföra att damm och smuts sprids i omgivningen. Krav på åtgärder för att minska olägenheter kommer att ställas i "Program för miljön".

Planeringen av arbetena sker även så att avstängningar och trafikomläggningar vid broarbeten för planskilda korsningar med mera tidsmässigt begränsas. Gatuavstängningar kommer trots detta att påverka den allmänna trafiksituationen i Uppsalas innerstad. Avstängningarna kan i vissa fall bli långvariga. "Fasta" provisorier (som kan fungera under lång tid) för gång- och cykeltrafiken, parkeringar med mera bör anordnas. Det är bland annat angeläget – av såväl säkerhets- som tillgänglighetsskäl – att anlägga en provisorisk järnvägsövergång för gång- och cykeltrafik när Strandbodgatan stängs av. Dessutom bör planeringen av ombyggnaden innehålla förslag om provisoriska parkeringar för såväl bilar som cyklar som kan fungera under byggtiden.

#### Förebyggande åtgärder mot brand och olyckor

Den nya bebyggelsen vid stationsområdet bör förses med snabbt avstängningsbar ventilation som säkerhet vid eventuell olycka med farligt gods på bangården. Fasader på byggnader med samlingslokaler mot stationsområdet bör utformas med hänsyn till eventuella olyckor (så att riskerna minimeras genom skyddsavstånd och/eller brandteknisk klass

på fasaderna). Plattformarna skall förses med brandposter för att underlätta brandsläckning.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### Vatten och avlopp

Ombyggnaden av bangårdsområdet och utbyggnaden av den nya bebyggelsen förutsätter att huvudledningar för dag- resp. spillvatten som f.n. ligger i Storgatans förlängning flyttas till den nya Östra Stationsgatan. Även befintliga huvudledningar under bangården läggs om. Sänkningen av Strandbodgatan p.g.a. förändringarna på järnvägsbron föranleder också ombyggnad av befintliga ledningar. För den nya bebyggelsen erfordras komplettering av befintliga VA-anläggningar.

För bangårdens avvattning krävs att en föroreningsfälla anläggs (innan anslutningen till det allmänna dagvattennätet) för att kunna ta hand om eventuella utsläpp inom bangårdsområdet.

### Övriga försörjningsnät

Såväl fjärrvärmenätet som el- och telenäten berörs av bangårdsombyggnaden och utbyggnaden av Östra Stationsgatan. ~~Komplicerade omläggningar av bl.a. teleledningar krävs t.ex. när Stadshustunneln byggs ut.~~

Järnvägstrafikens behov av elenergi, signalanordningar etc. tillgodoses inom bangården. För detta ändamål krävs försörjningsstationer i form av mindre byggnader och kiosker.

### Avfall

Utrymme för hantering av återvinningsprodukter bör inrymmas i området om det går att förena med kraven på en god stadsbild.

## ADMINISTRATIVA FRÅGOR

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

Betydande delar av bangården – främst den östra delen - kommer att överföras från järnvägsmark till allmän platsmark. En mindre utvidgning av bangården i planområdets södra del föranleder marköverföring/inlösen som berör Boländerna 1:29 och 6:1. Dessutom kan mindre markområden av Kungsängen 17:6 respektive Fålhagen 3:1 behöva förvärfvas av kommunen för att möjliggöra utbyggnad av gång- och cykelvägar (se även genomförandebeskrivningen).

## Övrigt

Parallellt med detaljplanen upprättas en järnvägsplan som täcker in de delar av detaljplanen som avsatts för järnvägstrafik (T<sub>1</sub>). Järnvägsplanen

prövas tidsmässigt samordnat med detaljplanen.

## **MEDVERKANDE I PROJEKTET**

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Planarbetet grundas på material som tagits fram av den projektgrupp som arbetar med utvecklingen av Uppsala Central och Östra Stationsområdet, ett arbete som bland annat resulterat i en fördjupad översiktsplan.

Kommunens projektgrupp har haft nära samarbete med Banverket och med SJ.

Banverkets arbete med järnvägsplan, som leds av projektkontoret i Stockholm, har pågått parallellt med detaljplanearbetet. Banverkets huvudkonsult i detta arbete har varit Jakobsson & Widmark.

Ahlqvist & Arkitekter AB och Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB har gjort skisser över stationstunnelns respektive den nya bebyggelsens utformning. Nyréns Arkitektkontor AB har upprättat skisser över utformningen av de offentliga platserna.

Under detaljplaneskedet har följande personer deltagit i kommunens projektarbete:

- Stefan Nilsson på kommunstyrelsens kontor
- Agneta Peterson på miljökontoret
- Örjan Almesjö, Lennart Nilsson, Jan Graffner, Vidar Hult, Kristina Pavek, Rolf Sundbom, Sven Ekman, Karin Åkerblom och Lars-Göran Larsson på tekniska kontoret
- Agneta Forsström, Owe Gustafsson, Ingvar Blomster och Lennart Holme på stadsbyggnadskontoret

LT-Konsulter AB har på tekniska kontorets uppdrag utrett trafikeffekter utanför järnvägsområdet.


Projektledare för kommunens arbete har varit Ingvar Blomster och, efter antagandet av översiktsplanen, Lennart Holme.

*Revidering efter utställning: Planbestämmelserna förtydligas så att det framgår att undermarksparkering kan anläggas vid östra och södra entréområdet, mindre utökningar av kvartermarken vid stationshuset och godsmagasinet, planbestämmelsen för torget vid stationshuset ges en flexiblere innebörd beträffande angöringstrafiken, planbestämmelsen för bostäder inom den byggrätt som ligger intill godsmagasinet tas bort med hänvisning till störningsrisken, det bågförmade huset kompletteras med en planbestämmelse som garanterar en tyst sida i lägenheterna för huvuddelen av bostäderna samt därutöver några smärre justeringar och rättelser av redaktionell karaktär. Revideringarna redovisas utförligare i utlåtandet över utställningen.*

## STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i december 2000, reviderad i maj 2002, överstrykningar och text i kursiv stil i enlighet med kommunfullmäktiges antagandebeslut.

  
Björn Ringström  
planchef

  
Owe Gustafsson  
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd	1998-04-02.
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning	2000-10-11.
Tilläggsbeslut i byggnadsnämndens arbetsutskott	2000-12-12.
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande	2002-05-30.
Antagen av kommunfullmäktige	2003-08-25
Laga kraft	2004-10-07

Detaljplan för  
**UPPSALA CENTRAL**  
**ÖSTRA STATIONSOMRÅDET**  
Uppsala kommun  
  
ANTAGANDEHANDLING

**Dp 42 AB**

**GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

---

**ORGANISATION**

**Bakgrund**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra utvecklandet av ett högklassigt resecentrum där ombyggnad av bangården är en viktig del. Parallellt med detaljplanen upprättas en järnvägsplan för bangården. Avsikten är att dessa två plandokument skall redovisas, behandlas och fastställas/antagas tidsmässigt samordnat.

**ÖVERSIKTLIG  
TIDPLAN.**

Denna detaljplan väntas bli antagen av kommunfullmäktige under sommaren /sommaren år 2001. Samråd har genomförts under våren 1998 och utställningen kommer att påbörjas i slutet av december 2000 och pågå till mitten av februari 2001.

Parallellt med detaljplanearbetet upprättar Banverket järnvägsplan för bangårdsombyggnaden.

Enligt Stomnätsplan 1998-2007 för investeringar i järnvägsnätet avses ombyggnaden av Uppsala bangård påbörjas år 2000. Banverkets finansieringsförutsättningar har emellertid ändrats sedan stomnätsplanen upprättades, så att man nu räknar med att byggstart kan ske först flera år senare. Projektet förbereds dock så att det är möjligt att påbörja 2001-2002, om medel skulle bli tillgängliga.

Genomförandet av ombyggnaden väntas enligt Banverkets preliminära produktionsplaner ta drygt tre år. Under denna tid byggs också övriga delar av resecentrum, såsom ~~tunnlar~~ stationstunneln, gator och torg.

Den fördjupade översiktsplanen för Uppsala Central och Östra Stationsområdet redovisar också möjligheter för ny bebyggelse öster om den ombyggda bangården. Efter att detaljplanen för resecentrum, inklusive bangårdsombyggnad, har upprättats, kan plan för denna exploatering upprättas när förutsättningar för ett genomförande finns.

### **Genomförandetid**

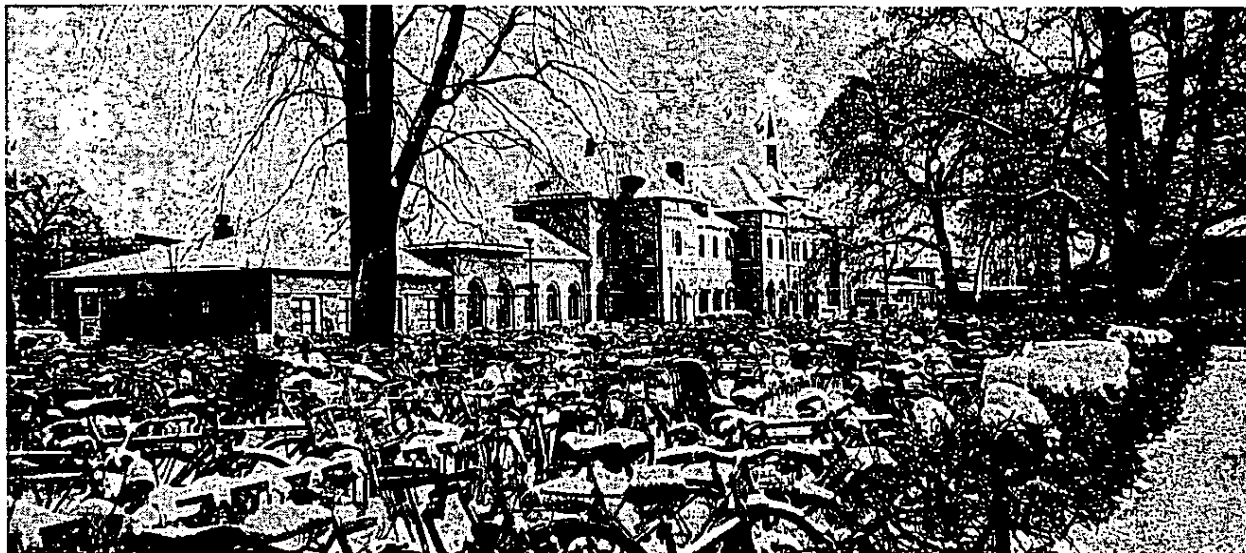
Planens genomförandetid är 10 år från den dag planen vinner laga kraft.

### **Ansvarsfördelning**

Upprättande av genomförandeplaner med fördelning av ansvar för olika delobjekt pågår. En traditionell fördelning innebär i huvuddrag att Banverket projekterar och utför bangårdsombyggnaden. Det är då sannolikt praktiskt att man till detta även räknar *stationstunneln* och *stadshustunnelnarna* samt broombyggnaden vid Strandbodgatan. Åtgärder som rör VA-, el-, fjärrvärme- och teleledningar skall projekteras och utföras i samråd med respektive ledningsägare. Kommunen projekterar och utför utbyggnaden inom allmän platsmark som nybyggnad av entrétorgen, "Östra Stationsgatan" samt ombyggnad av Strandbodgatan etc.

### **Huvudmannaskap**

Banverket är huvudman för bangården. Kommunen är huvudman för allmän platsmark: angöring, gator, torg och parker samt för museijärnvägen.



*Stationen sedd från nordväst*

### **Avtal**



Planeringsarbetet som pågått sedan 1990-talets början har bl.a. grundats på ett samarbetsavtal mellan SJ, Banverket och Uppsala kommun (kommunstyrelsen 1990-10-17).

Parterna kommer att träffa flera inbördes avtal som reglerar den tekniska och ekonomiska ansvarsfördelningen vad avser byggande och förvaltning av anläggningar och markområden inom planområdet. I avtalsarbetet skall bland annat ingå att säkerställa att vissa delar av bangården (norr om stationshuset) kan användas för angöring och parkering av bilar samt gång- och cykelväg, när de inte behövs för järnvägstrafiken. Dessa avtal skall föreligga i samband med kommunfullmäktiges behandling av planförslaget.

Den del av fastigheten Boländerna 1:29 som återstår efter ombyggnaden av Strandbodgatan föreslås övergå till kvartersmark. Detta bör följas upp med ett avtal mellan ägarna till Boländerna 1:29 och 6:1. Avtalet skall reglera antingen förvärv – det vill säga att 1:29 sammanslås med 6:1 – eller servitut för att garantera Boländerna 6:1 utfart till Alsi-kegatan. Eftersom delar av fastigheten Boländerna 1:29 (som ingår i Strandbodgatans utbyggnad) bör överföras i kommunens ägo skall även kommunen ingå som en part i avtalsarbetet.

## **FASTIGHETS- RÄTT**

### **Fastighetsbildning**

De förändringar i markanvändningen – bland annat skall betydande delar av bangården överföras till allmän platsmark – som redovisas i detaljplanen föranleder fastighetsbildningsåtgärder. Detta gäller också de marköverföringar som redovisas i följande två avsnitt.

### **Inlösen**

Mindre delar av fastigheterna Boländerna 1:29 och 6:1 kommer att behöva inlösas för att användas för järnvägstrafik (T<sub>1</sub> i planen). Inlösenfrågan kan regleras antingen med stöd av lagen om byggande av järnväg (LBJ) eller fastighetsbildningslagen (FBL). Ersättningsfrågan kan bestämmas med stöd av expropriationslagen (EXL).

### **Markförvärv**

Två mindre markområden inom fastigheterna Fålhagen 3:1 och Kungsängen 17:6 kan behöva förvärvas av kommunen för att möjliggöra en utbyggnad av gång- och cykelvägar.

### **Ledningsrätt**

Banverket ges möjlighet att förlägga två 65 kilovoltledningar under vissa avsnitt av den föreslagna gång- och cykelvägen öster om bangården – mellan Vaksalagatan och "Östra entrètorget". Detta kan regleras med ledningsrätt alternativt servitut. Motsvarande reglering kan komma att aktualiseras för bland annat teleledningar som korsar bangården.

## EKONOMI

### Utbyggnadskostnader

Totalkostnaden för ombyggnaden av bangården, inklusive ~~tunnlar~~ stationstunneln, broar samt nybyggnad/anläggning av gator, torg och parker etc. beräknas till cirka 860 miljoner (1999 års penningvärde).

#### Preliminära kostnader per objekt (i miljoner kronor):

Bangårdsombyggnad	347
Stationshus, plattformstak /-utrustning	
Flyttning av godsverksamheten	75
"Stationstunneln"	77
<del>"Stadshustunneln"</del>	<del>34</del>
Nybyggnad av "Östra stationsgatan" inklusive Angöringsytor, ombyggnad av Storgatan	39
Ombyggnad av Strandbodgatan inkl järnvägsbro	73
Torg, parker, angöringsytor, gång- och cykelvägar, Cykelparkeringar (västra sidan)	38
Torg, parker, angöringsytor, gång- och cykelvägar, Cykelparkeringar (östra sidan)	29
Parkeringar	47
Museijärnvägen "Lennakatten"	19
Ledningsomläggningar	10
Administration och övrigt	9
Oförutsett m.m.	60

Fördelningen av kostnaderna på respektive part skall regleras i särskilda avtal.

Tillkommande kostnader för anslutning till VA, fjärrvärme och el tas ut enligt gällande taxa.

## TEKNIK

### Tekniska utredningar m.m.

Detaljplanen och järnvägsplanen utgör sammantaget underlag för den fortsatta detaljprojekteringen. Erforderliga tekniska utredningar för bangården har utförts av Banverket med konsulter. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för järnvägsområdet har upprättats av Banverket. Kommunen har anlitat konsulter för den del av miljökonsekvensbeskrivningen som berör trafikeffekter utanför bangården. Inom ramen för kommunens projektgrupp har tekniska kontoret utrett bl.a. cykeltrafiken.

### **Provisorier**

Planeringen av arbetena sker så att avstängningar och trafikomläggningar vid broarbeten för planskilda korsningar med mera tidsmässigt begränsas. Gatuavstängningar kommer trots detta att

påverka den allmänna trafiksituationen i Uppsalas innerstad. Avstängningarna kan i vissa fall bli långvariga. Man bör eftersträva provisorier för gång- och cykeltrafiken, parkeringar med mera som inte behöver ändras under byggtiden. Det är bland annat angeläget – av såväl säkerhets- som tillgänglighetsskäl – att anlägga en provisorisk järnvägsövergång för gång- och cykeltrafik när Strandbodgatan stängs av.

### **Masshantering**

Överskottsmassor som inte kan användas inom området används i andra utbyggnadsprojekt alternativt transporteras till tipp som kommunen anvisar.

### **Fotodokumentation**

Ombyggnadsarbetet bör föregås av en noggrann fotodokumentation av stationsområdet med byggnader och anläggningar.

## **MEDVERKANDE I PROJEKTET**

Detaljplanen har upprättats inom stadsbyggnadskontoret. Planarbetet grundas på material som tagits fram av den projektgrupp som arbetar med utvecklingen av Uppsala Central och Östra Stationsområdet, ett arbete som bl a resulterat i en fördjupad översiktsplan.

Kommunens projektgrupp har haft nära samarbete med Banverket och med SJ.

Banverkets arbete med järnvägsplan, som leds av projektkontoret i Stockholm, har pågått parallellt med detaljplanarbetet. Banverkets huvudkonsult i detta arbete har varit Jacobsson & Widmark.

Under detaljplaneskedet har följande personer deltagit i kommunens projektarbete inom kommunen.

Stefan Nilsson på kommunstyrelsens kontor

Agneta Persson på miljökontoret

Lennart Nilsson, Örjan Almesjö, Vidar Hult, Kristina Pavek, Rolf Sundbom, Karin Åkerblom och Lars-Göran Larsson på tekniska kontoret

Agneta Forsström, Owe Gustafsson, Ingvar Blomster och Lennart Holme på stadsbyggnadskontoret.

LT-konsulter AB har på tekniska kontorets uppdrag utrett trafikeffekter utanför järnvägsområdet.

Projektledare för kommunens arbete har varit Ingvar Blomster och, ef-


ter antagandet av översiktsplanen, Lennart Holme.

*Revidering efter utställning: Planbestämmelserna förtydligas så att det framgår att undermarksparkering kan anläggas vid östra och södra entréområdet, mindre utökningar av kvarter Marken vid stationshuset och godsmagasinet, planbestämmelsen för torget vid stationshuset ges en flexiblare innebörd beträffande angöringstrafiken, planbestämmelsen för bostäder inom den byggrätt som ligger intill godsmagasinet tas bort med hänvisning till störningsrisken, det bågformade huset kompletteras med en planbestämmelse som garanterar en tyst sida i lägenheterna för huvuddelen av bostäderna samt därutöver några smärre justeringar och rättelser av redaktionell karaktär. Revideringarna redovisas utförligare i utlåtandet över utställningen.*

#### STADSBYGGNADSKONTORET

Uppsala i december 2000, reviderad i maj 2002, överstrykningar och text i kursiv stil i enlighet med kommunfullmäktiges antagandebeslut.

  
Björn Ringström  
planchef

  
Owe Gustafsson  
planingenjör

Godkänd av byggnadsnämnden för samråd	1998-04-02.
Godkänd av byggnadsnämnden för utställning	2000-10-11.
Tilläggsbeslut i byggnadsnämndens arbetsutskott	2000-12-12.
Godkänd av byggnadsnämnden för antagande	2002-05-30.
Antagen av kommunfullmäktige	2003-08-25.
Laga kraft	2004-10-07