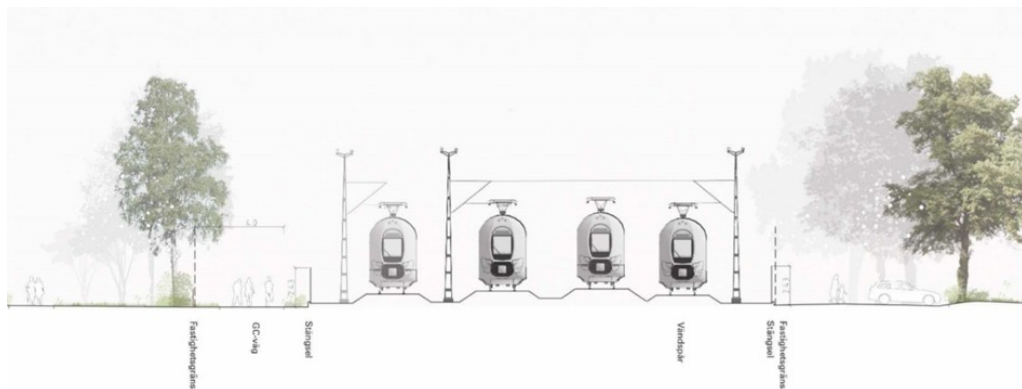


Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2020-002055Handläggare:
Selma Ogden

Planbeskrivning Detaljplan för Del av Österplan

Standardförfarande



Det här är ett förslag till detaljplan

ANTAGANDEHANDLING

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning av planförslaget	4
Revideringar efter granskning	4
Läsanvisningar	5
Planprocessen	5
Handlingar.....	6
Antagandehandlingar.....	6
Tidigare ställningstaganden.....	7
Översiktsplan.....	7
Detaljplaner	7
Andra kommunala beslut.....	8
Planens innehåll	9
Planens syfte.....	9
Planens huvuddrag	9
Avgränsning	9
Planområdet.....	9
Stadsbyggnadsvision.....	11
Stadsbild	12
Bebyggelse och gestaltning	13
Kulturmiljö	16
Park och natur	19
Södra och norra Österplan.....	20
Gång- och cykelväg mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan	21
Trafik och tillgänglighet.....	23
Mark och geoteknik.....	26
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten	27
Hälsa och säkerhet.....	28
Teknisk försörjning	30
Planbestämmelser	31
Användning av mark och vatten.....	31

Planens genomförande.....	32
Organisatoriska åtgärder	32
Ekonomiska åtgärder	33
Tekniska åtgärder	33
Planens konsekvenser	35
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel.....	35
Miljöaspekter	35
Stadsbild	35
Kulturmiljö.....	36
Naturmiljö.....	36
Mark och vatten.....	37
Resurshushållning	37
Hälsa och säkerhet.....	37
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	38
Översiktsplanen	38
Miljöbalken	38
Medverkande	39

Inledning

Sammanfattning av planförslaget

Planförslaget syftar till att möjliggöra en breddning av det befintliga spårområdet, för att kunna anlägga ett nytt vändspår. Det kommer att avlasta Uppsala Centralstation och öka kapaciteten på järnvägen. Vändspåret är sedan 2018 en del av Trafikverkets Järnvägsplan – Uppsala planskilda korsningar. För att ett nytt vändspår ska kunna fastställas i järnvägsplanen, måste järnvägsplanens markanvändning stämma överens med gällande detaljplan. Trafikverket önskar därför att den nuvarande markanvändningar park och gång-och cykelväg ersätts med markanvändningen Järnvägstrafik. Planområdet har formen som en långsmal kil och är uppdelat i tre delområden: Vaksalagatan–S:t Persgatan, S:t Persgatan–S:t Olofsgatan och S:t Olofsgatan–norra Österplan. Planläggningen innebär att pendeltågen kan lämna av resenärer vid Uppsala Centralstation och sedan åka till vändspåret för uppställning samt ändring av fordonsriktning.

Revideringar efter granskning

Vissa justeringar har gjorts kring detaljplanen där planområdet utökat in i järnvägsområdet för ökad synlighet. Planbeskrivningen har förtydligats i flertalet kapitel samt kompletterats med utökade beskrivningar. De huvudsakliga ändringarna och kompletteringarna är dock följande:

Ändringar från granskningen:

- Planbeskrivningen har reviderats så att alléträd skyddade enligt det generella biotopskyddet i 7 kap. 11 § miljöbalken inte är riksintressen.
- Planbeskrivningen har förtydligats med att ansökan om avverkning av apelallén görs i en separat ansökan om dispens från biotopskydd i samarbete med Uppsala kommun.
- Planbeskrivningen har förtydligats med vilka biotopskyddade träd eller särskilt skyddsvärda träd som kommer att avverkas till följd av detaljplanen.
- Planbeskrivningen har förtydligats med vilka stadsmässiga konsekvenser som genomförande av detaljplanen skulle medföra.
- Avsnittet *Förändringar - Gatunät och parkering* har förtydligats med vilka konsekvenser och förändringar planförslaget får på den befintliga parkeringsplatsen vid norra Österplan.

Läsanvisningar

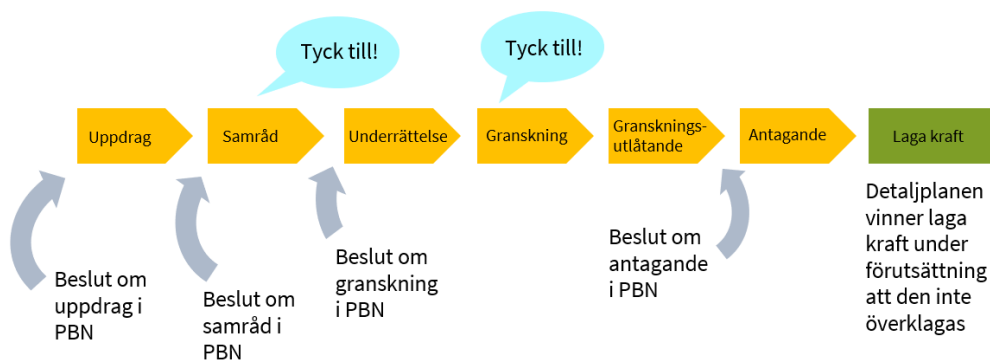
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som t ex ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras m.m. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

Planbeskrivningens syfte är att beskriva områdets förutsättningar och de förändringar som planen innebär. Planbeskrivningen ska vara ett stöd för att kunna tolka plankartan.

Detaljplanen handläggs med Standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2020-06-10.

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med Välj förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2020-06-10.



Figur 1, planprocess för standardförfarande.

Handlingar

Antagandehandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning inklusive undersökning
- Granskningsutlåtande, webbversion
- Granskningsutlåtande, fullständig version*



Den läser
du nu!

Övriga handlingar

Planarbetet har baserats på utredningar och handlingar som Trafikverkets tagit fram i samband med Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar. Planområdet för vändspåret är inkluderat i samtliga handlingar och utredningar:

- Gestaltungsprogram, Uppsala planskilda korsningar, TRV 2016/37467, daterad 2021-01-14
- Plan- och miljöbeskrivning, Uppsala planskilda korsningar, TRV 2016/37467, daterad 2021-01-14
- Rapport Bullerutredning, Uppsala planskilda korsningar, TRV 2016/37467, daterad 2021-01-14
- Bilaga 1, PM 20-034-PM1, ombyggnadsförslag 2040, endast vändspår, Ekvivalent ljudnivå, 2021-02-10
- Bilaga 2, PM 20-034-PM1, ombyggnadsförslag 2040, endast vändspår, maximal ljudnivå motor-vagnståg, 2021-02-10
- Fastighetsförteckning*

Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planområdet ligger inom innerstaden samt inom järnvägsreservat. Enligt översiktsplan är markanvändningen park och norra Österplan ska även prövas för parkeringsplatser.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av detaljplanerna – Pl 35 stadsplan för Trakten kring brandstationen upprättad 1946, aktnummer 0380-P2014/14 detaljplan för S:t Olofsgatans planskilda järnvägs korsning laga kraft 2014, aktnummer 038065 stadsplan för Trakten kring Järnbrogatan i Uppsala stad upprättad 1935 och aktnummer 0380-P2001/53 detaljplan för KV TOR upprättad 2000.

Enligt stadsplanen Pl 35 Trakten kring brandstationen och stadsplanen 0380–65 Trakten kring Järnbrogatan i Uppsala stad är marken som berörs av planförslaget planlagd som allmän plats för park. Dessa delar av stadsplanerna har inte använts som park utan som parkering sedan fler år tillbaka.

Detaljplanen 0380-P2014/14 detaljplan för S:t Olofsgatans planskilda järnvägs korsning är marken planlagd som gata, och för detaljplanen 0380-P2001/53 KV TOR är marken planlagd som gång- och cykelväg (GCM-VÄG).

Genomförandetiden har gått ut för samtliga detaljplaner.



Figur 2, karta visar planmosaik och planområdet för detaljplanen i rosa.

Andra kommunala beslut

Vändspåret är en del av Trafikverkets större Järnvägsplan för Uppsala planskilda korsningar. 2018 utfördes en funktionsutredning (TRV 2018/39640) som redogjorde att det fanns ett behov av ett nytt vändspår för att klara av en ökad tågtrafik på sträckan Stockholm–Uppsala. För att anlägga ett nytt vändspår krävs att Järnvägsplanens planområde vidgats och mark tas i permanent markanspråk samt att dagens markanvändning ändras till T1 – Järnvägstrafik. Detaljplanen bedömdes inte medföra en betydande miljöpåverkan.

Planområdet för vändspåret är inkluderat i avgränsningen för miljöbeskrivningen för Järnvägsplanen –Uppsala planskilda korsningar.

Planens innehåll

Planens syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra ett nytt vändspår öster om det befintliga spårområdet mellan Vaksalagatan och norra Österplan. Delar av den nuvarande markanvändningen park inom norra och södra Österplans planområde samt gång- och cykelpassagen mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan kommer att ersättas med markanvändningen T1– Järnvägstrafik. Målet med planläggningen är att avlasta Uppsala Centralstation och öka kapaciteten.

Planens huvuddrag

2018 kompletterade Trafikverket Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar med ett vändspår. Idag ryms inte vändspår inom det befintliga järnvägsområdet och Trafikverket vill därför bredda spårområdets östra sida. Planområdet beräknas börja strax norr om Vaksalagatan och sluta vid norra Österplan. Breddningen kommer att ske öster om det befintliga järnvägsområdet och delas upp i tre olika områden: Vaksalagatan – S:t Persgatan, S:t Persgatan – S:t Olofsgatan och S:t Olofsgatan – norra Österplan. Järnvägsspåren för vändspåret kommer till största delen att ligga inom det redan befintliga järnvägsområdet, det är den tillhörande banvallen som hamnar inom det nya planområdet.

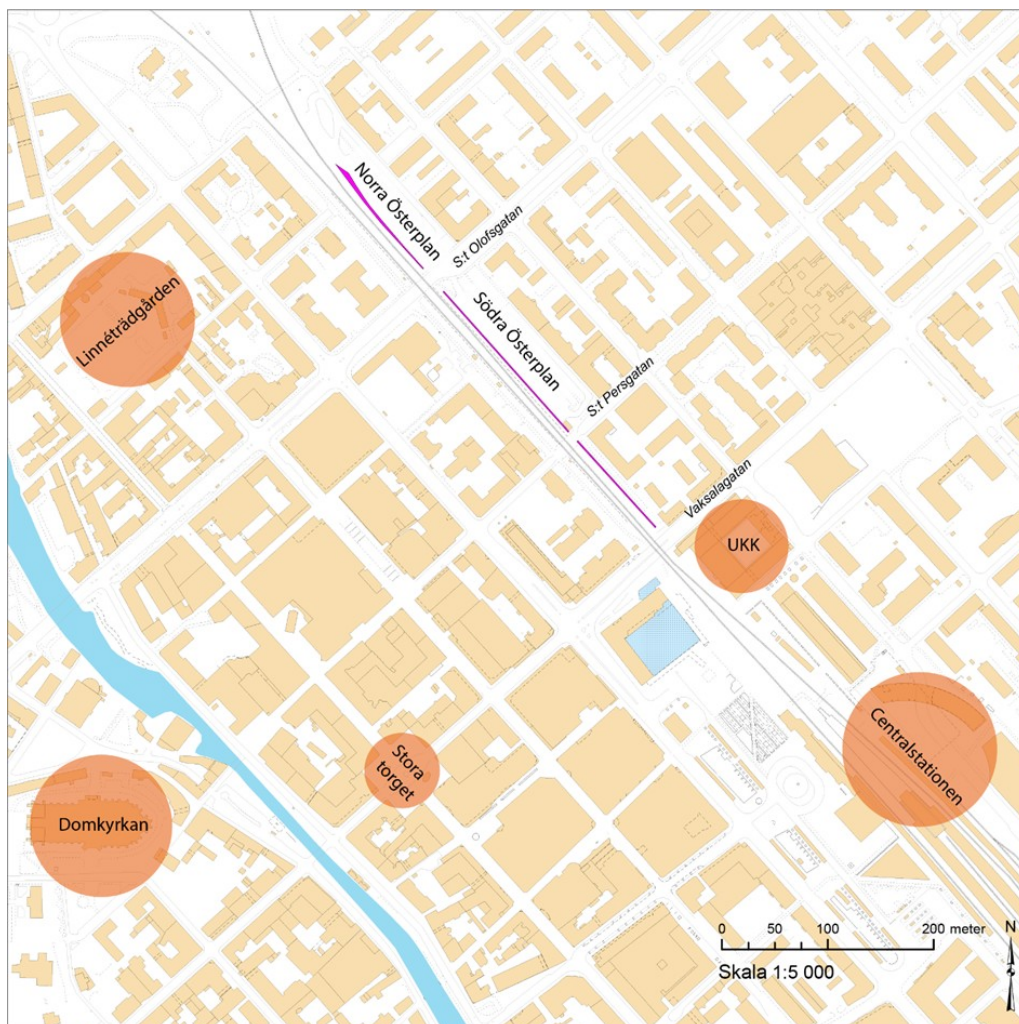
Avgränsning

Planbeskrivningen kommer enbart att utgå från planområdet för vändspåret. Konsekvenser som är till följd av Uppsala planskilda korsningar kommer inte att beskrivas.

Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet börjar 300 meter nordväst om Uppsala Centralstation och omfattar fastigheterna Dragarbrunn 32:1 och Kvarngärdet 1:7. Detaljplanen kommer att vara omkring 450 kvadratmeter, med en breddning på 1–4 meter och en sammanlagd längd på 385 meter.



Figur 3, kartan visar planområdet som är markerat med lila geografiska förhållande till Uppsala stad.

Allmän områdesbeskrivning

Inom och angränsande till planområdet finns en stor variation av funktioner. På östra sidan av Österplan finns äldre bebyggelse där flera av byggnaderna är utpekade som bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde. En trädallé ligger i mitten av Österplan och följer parkens nordsydliga riktning. Allén består av större äldre träd och är ett populärt promenadstråk som går längs östra sidan om det befintliga järnvägsområdet. Marken mellan trädallén och järnvägsområdet nyttjas som parkeringsplats.

Strax norr om Österplan ligger ett gång- och cykelstråk som är en del av Uppsala kommuns huvudcykelnät. Promenadstråket längs Österplan liksom den parallella bilvägen används idag även som cykelväg.



Figur 4, kartan visar planområdet i lila förhållande till Uppsala Centralstation, cykelnätet och Österplan parkområde.

Stadsbyggnadsvision

Detaljplanen kommer inte att medföra några större förändringar på stadsbilden då mark som föreslås planläggas till järnväg till största del används som parkering. Markanspråket kommer att vara litet då befintligt järnvägsområde endast behöver breddas en meter mellan Vaksalagatan och S:t Olofsgatan och en till fyra meter mellan S:t Olofsgatan och norra Österplan.

Stadsbild

Idag utgörs stadsbilden längs med den östra sidan av spårområdet av två parkeringsytor med plats för omkring 200 bilar, ett avlångt parkstråk, stadsgator samt gång- och cykelvägar. Ett stängsel skärmar av spårområdet från parkeringen. Längs med stängslet går en smal remsa med högt gräs som växer vidare upp på banvallen. På den östra sidan av spårområdet mellan Vaksalagatan och norra Österplan finns större trädalléer samt större enstaka äldre träd. Den äldre bebyggelsen ligger 12 till 40 meter från närmsta järnvägsspår och byggnaderna är placerade i linje med järnvägen. Marken längs med spåret är relativt plant men förekommer en liten höjdskillnad där marken vid norra Österplan är drygt en meter högre än i söder.



Figur 5, bilden till vänster visar vy mot norr, gång- och cykelväg mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan. Figur 6, bilden till höger visar vy mot söder, parkering mellan S:t Olofsgatan och S:t Persgatan.



Figur 7, bilden till vänster visar vy mot norr, parkering mellan S:t Olofsgatan och Skolgatan. Figur 8, bilden till höger visar vy över spårområdet från norra Österplans parkering.

Bebyggelse och gestaltning

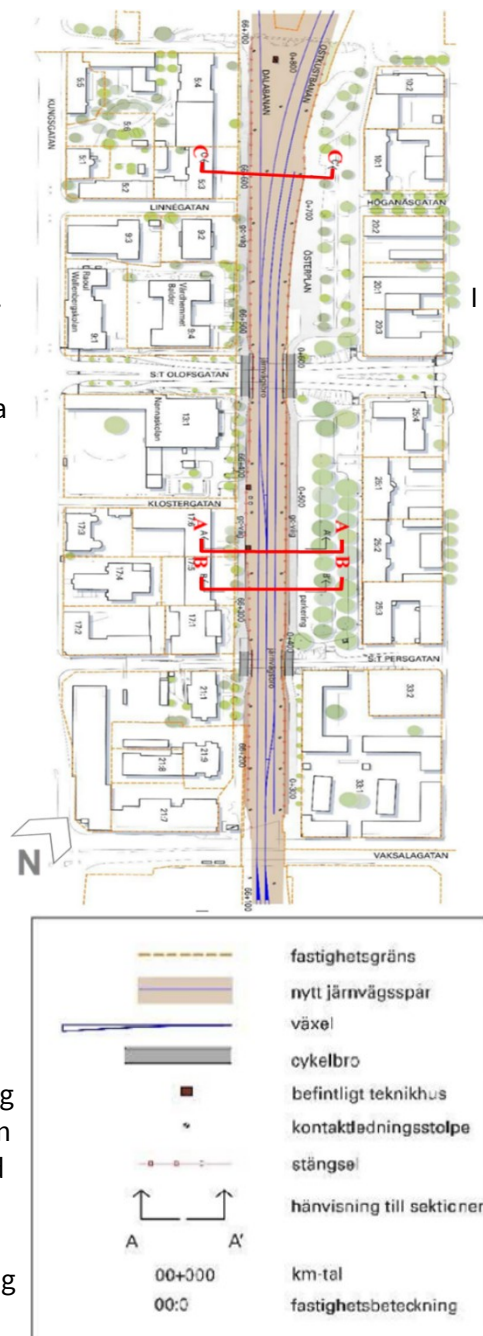
Förutsättningar

Järnvägsspåret för vändspåret kommer att rymmas inom det redan befintliga spårområdet medan delar av banvallen kommer att ligga inom den nya detaljplanen. och med att större delen av spåransläggningen ryms inom det befintliga järnvägsområdet, behöver endast en liten yta planläggas för järnvägsändamål.

Förändringar

Det nya planområdet kommer att ligga som en långsmal kil längs med det befintliga järnvägsområdets östra sida. Det innebär en östlig breddning av spårområdet, huvudsakligen över den parkmark som idag nyttjas för bilparkering. Längst i norr, vid norra Österplan, kommer ett tiotal parkeringsplatser att försvinna. Detaljplanen medför att den ensidiga apellén söder om S:t Olofsgatan kommer att tas bort.

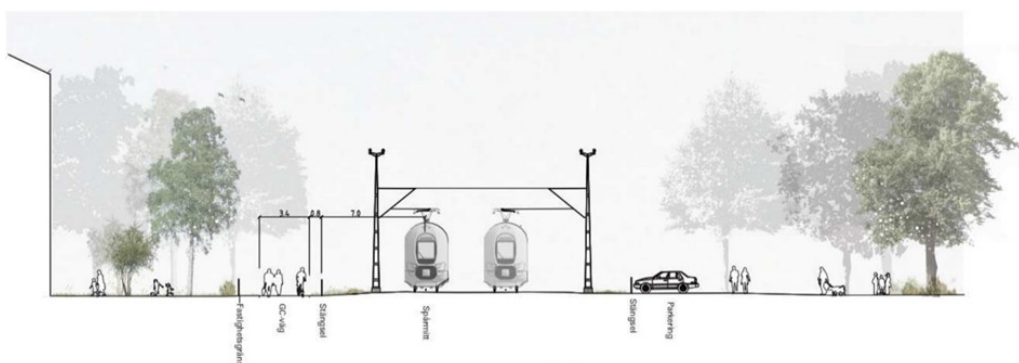
Hela banvallen kommer att höjas som en konsekvens av Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar. Marken vid S:t Persgatan kommer att bli 80 cm högre än idag och marken vid S:t Olofsgatan 40 cm högre än idag. Vändspåret kommer att ligga i nivå med övriga järnvägsspår, vilket innebär en markhöjning även inom planområdet. De utredningar som har tagits fram som underlag för järnvägsplanen visar att höjningen inte är så stor att viktiga siktstråk bryts tvärs över järnvägen. Siktstråken blir dock aningen beskurna, detta gäller framförallt vid S:t Persgatan.



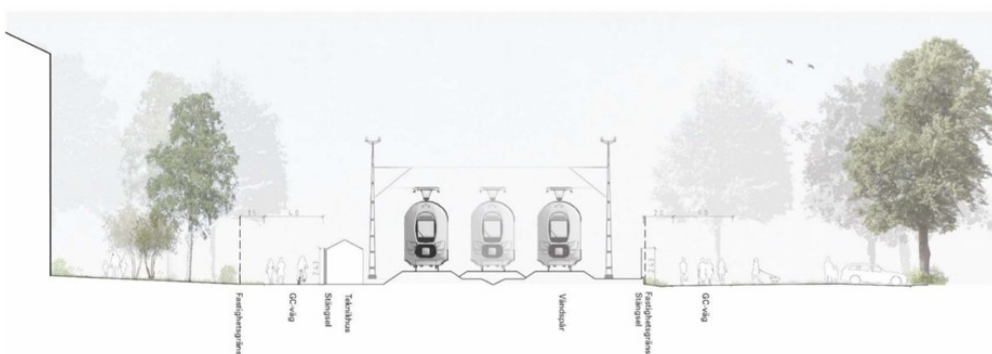
Figur 9, illustrationsplan från järnvägsplanens gestaltningsprogram som visar järnvägsanläggningen med tillhörande vändspår längs den östra sidan och placering av stängsel.

Gång- och cykelvägen kommer inte ligga på samma marknivå som banvallen. Detaljplanen redogör inte för utformningen av cykelvägen öster och väster om järnvägen då det ligger utanför planområdet. I samband med breddningen för spårområdet förutsätts dagens sly och ogräs ersättas av mer ordnad grusyta, i alla fall under de första åren efter färdigställande. Järnvägens utrustning (till exempel vissa kontaktledningsstolpar) kommer också delvis att ersättas.

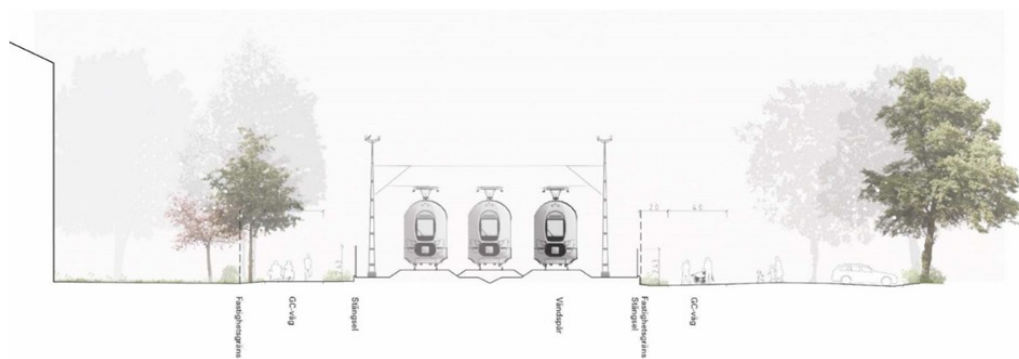
En ensidig apelallé, en ek och tre lindar kommer att försvinna som konsekvens av Järnvägsplanen. Apelallén mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan ersätts av buskar. Spårområdet kommer att skärmas av med stängsel. Trygghet och god omsorg om detaljer ska vara ledord i gestaltungsarbetet för stängslet. Utformning och val av material ska samspela och smälta väl in i sin omgivning. Stängslet och stödmurarna det står på ska utformas till en väl sammanhållen helhet tillsammans med projektets övriga delar, så som broar, brofästen och portar. De kulturhistoriska värdena i miljön ska väga tungt i val av material, dimensioner och utförande. Stängslets gestaltning hanteras i Järnvägsplanen.



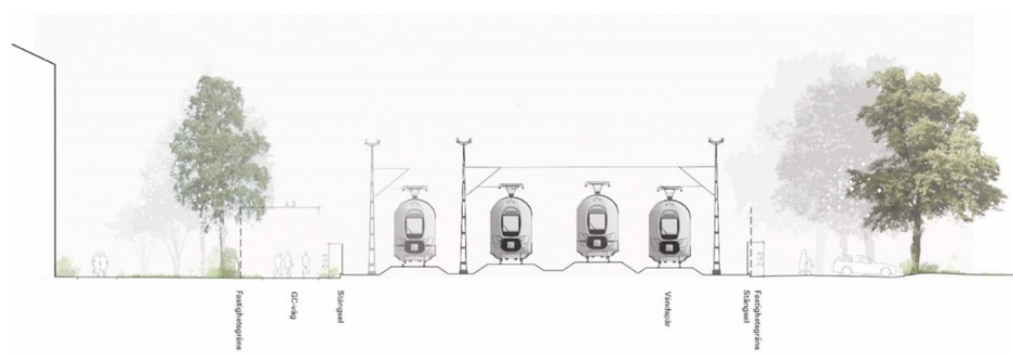
Figur 10, sektion A-A (befintlig situation), sektioner från järnvägsplanens gestaltungsprogram.



Figur 11, sektion A-A.



Figur 12, sektion B-B.



Figur 13, sektion C-C.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Planområdet ligger inom område av riksintresse för kulturmiljön område C40A Uppsala stad Uttrycket för riksintresset i den här delen av staden kan kopplas till "Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet."

Flera av byggnaderna längs den östra sidan av spårområdet mellan Vaksalagatan och norra delen av Österplan har höga kulturhistoriska värden och kategoriserade som kommunal kulturmiljö. Byggnader som är utpekade som kulturhistoriska är fastigheterna Kvarngärdet: 10:1, 20:2, 25:4, 25:1, 25:2, 25:3 och 33:1. Ögonkontakten mellan byggnaderna och planområdet är begränsat på grund av att avståndet mellan är 40 meter och blockeras av större träd och häckar. Längs passagen mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan är avståndet 10 meter.

Syftet med detaljplanen berör även indirekt riksintresse för infrastruktur/tågtrafik eftersom det angränsande tågområdet är delar av Ostkustbanan och Dalabanan.



Figur 14, karta över närliggande bebyggelse längs med järnvägsområdet med kulturhistoriskt värde.



Figur 15, bilden till vänster visar Kvarngärdet 10:1. Figur 16, bilden till höger visar Kvarngärdet 25:2.



Figur 17, bilden till vänster visar Kvarngärdet 20:2. Figur 18, bilden till höger visar Kvarngärdet 25:3.



Figur 19, bilden till vänster visar Kvarngärdet 25:4. Figur 20, bilden till höger visar Kvarngärdet 33:1.



Figur 21, kvarngärdet 25:1.

Park och natur

Förutsättningar

Trafikverket har utfört två naturvärdesinventeringar, en från 2016 och en kompletterande från 2020 med fokus på norra Österplan, samt en trädbesiktning från 2018 av VIÖS AB. Utredningarna har tagits fram i samband med Uppsala planskilda korsningar.

Naturvärdesinventeringarna och trädinventeringens syfte har varit att redovisa och värdera viktiga geografiska områden med betydelse för biologis mångfald samt ge rekommendationer för att minimera risken att negativa konsekvenser uppstår.

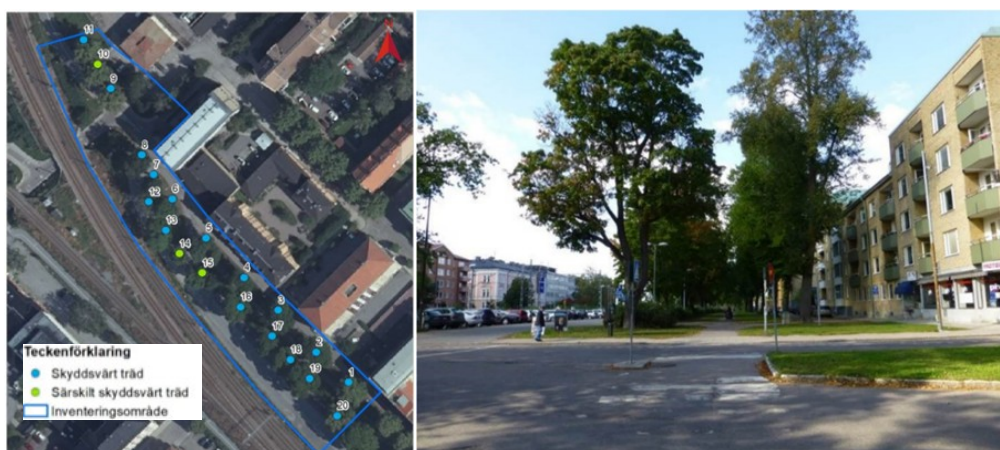


Figur 22, karta över inventeringsområde (Naturvärdesanalys Uppsala planskilda korsningar).

Planområdet omfattar inte av något naturreservat eller Natura 2000-område. Inom inventeringsområdet finns sex skyddsvärda träd med höga naturvärden och 35 skyddsvärda träd med påtagligt naturvärde. Enstaka träd och fyra alléer kommer att beröras i olika omfattning av järnvägsplanen, varav en allé kommer att flyttas på grund av breddningen för vändspåret. Samtliga alléer (ensidiga och tvåsidiga) omfattas av det generella biotopskydd enligt förordningen (1998:1252) om områdesskydd (Miljöbalken), och för åtgärd i dessa krävs dispens från Länsstyrelsen.

Södra och norra Österplan

Mellan trädallén och planområdet ligger en parkeringsplats längs med järnvägen. Den öppna grus- och asfaltytan används idag som parkeringsplats av Uppsala parkering AB och innehåller både vanlig parkering och el-parkering. Mellan parkeringen och den större trädallén står en rad snöbärsbuskar. Allén som består av lind och lönn samt ett fåtal björkar bedöms ha stor betydelse för spridning av arter eftersom den länkar samman parken på Österplan med grönområden i norr. Flera av lindarna är stora gamla träd med håligheter och är kategoriserade som viktiga spridningskällor. Lindarna fungerar även som en refug för rödlistade arter och har stor betydelse för upplevelsevärdena i området. Mellan träden finns en gräsmatta och en grusad gång- och cykelväg. På gräsmattan växer främst triviala arter av gräs samt maskros, rölleka och groblad.



Figur 23, bilden till vänster visar karta från kompletterande naturvärdesinventering från 2020, visande skyddsvärda träd norra Österplan. Figur 24, bilden till höger visar foto av norra Österplan.



Figur 25, bilden till vänster visar karta från naturvärdesinventering från 2016, visande skyddsvärda träd södra Österplan. Figur 26, bilden till höger visar foto av södra Österplan.

Gång- och cykelväg mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan

Inom järnvägsplanområdet längs järnvägen mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan finns en ensidig apellé som består av 18 träd med ett lågt naturvärde. Trädens naturvärde har bedömts utifrån en genomförd naturvärdesinventering.



Figur 27, bilden till vänster visar karta från naturvärdesinventering från 2016, visande skyddsvärda träd del av södra Österplan och del av gångväg mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan. Figur 28, bilden till höger visar foto av gångväg mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan.

Förändringar

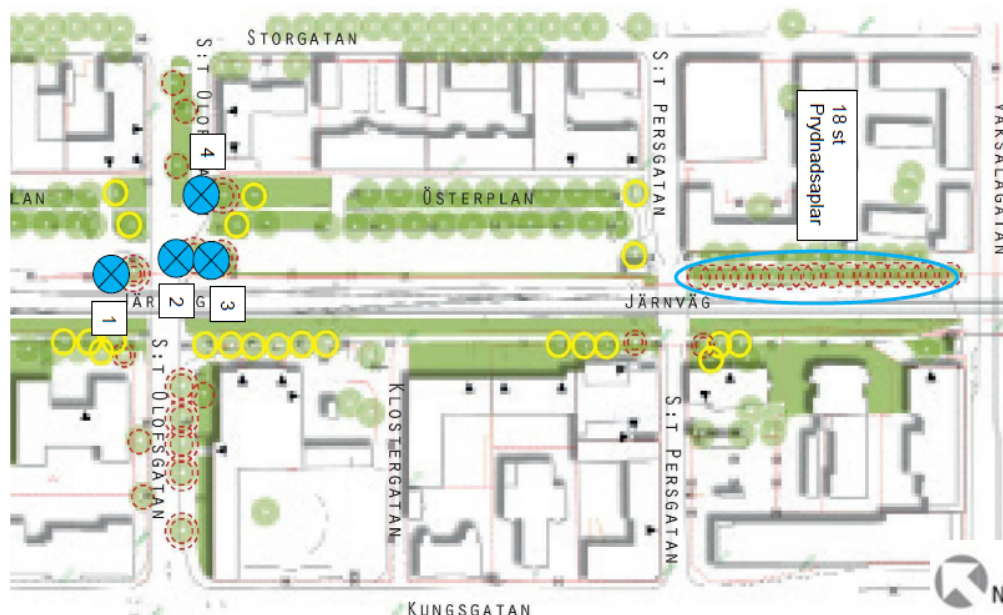
Föreslagen åtgärd medför en negativ effekt eftersom samtliga träd i apelallén behöver tas bort. Apelallén är inom området för järnvägens permanenta markaspråk och biotopskyddsdispensen hanteras genom samråd med Länsstyrelsen och i järnvägsplanen enligt miljöbalken 7 kap 11a§. Nya träd ska återplanteras på en annan plats inom kommunen då det inte finns tillräckligt stor plats där apelallén står idag.



Figur 29, karta från Naturvärdesanalys Uppsala planskilda korsningar. Träd som kommer att påverkas av detaljplanen är markerade med orange cirkel.

Föreslagen plats är Lagerlöfsparken i Gränby. Ett avtal mellan kommunen och Trafikverket upprättas där det fastslås var och när återplanteringen ska ske. Varje nedtaget träd ska ersättas med minst ett nytt träd. Tidpunkten för avverkning ska anpassas med hänsyn till fågellivet och deras häckningsperioden. Planförslaget har en stor effekt på platsen men eftersom apelallén har ett lågt naturvärde och alla träd ersätts leder det till en måttligt negativ konsekvens för naturmiljö.

Ersättningsåtgärder som föreslås på platsen för apelallén är en lägre plantering med marktäckande buskar och perenner samt mindre blommande buskträd. Arter som väljs bör ge ett karaktärsfullt estetiskt uttryck och inte skymma eller hindra transporter för intilliggande infrastruktur. Valen ska också baseras på arternas möjligheter att främja biologisk mångfald. I den mån det är möjligt ska inhemska arter väljas.



Figur 30, karta från PM Uppsala planskilda korsningar träd. Träd nr 2, 3 och 4 är lindor och nr 1 är ek. Ensidig allé bestående av 18 prydnadsaplar.

Förutom apelallén kommer en ek och tre lindor att tas ned nordost om järnvägsområdet. Nedtagning och flytt av träd och alléer är en konsekvens av utbyggnaden av Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar. Järnvägsplanen har en mycket större utbredning än detaljplanen för del av Österplan. Det betyder att utpekade träd kommer att tas ned oavsett om ett vändspår anläggs eller inte. Vändspåret kommer inte medföra att några ytterligare träd eller arter skadas.

Trädbesiktning från 2018 av VIÖS AB visar att träd 1-4 har försämrad kondition med döda grenar i kronorna samt försvagad tillväxt och dels omgärdas av dåliga markförutsättningar. Trädens sviktande kondition och intilliggande markförlagda installationer gör att förutsättningarna till att dessa träd inte är tillräckligt goda för att

de kan bevaras genom att flyttas. Lind nr 4 ingår i Österplans allé som är biotopskyddad.

Vissa träd kan behöva skyddsåtgärder under byggskedet. Rekommenderade skyddsåtgärder för träd som behöver skyddas under byggskedet är:

- För mindre lövträd med en krondiameter om 2–6 meter bör en skyddszon upprättas 1–2 meter utanför kronans dropplinje. Inom denna skyddszon får ingen kompaktering, grävning eller markhöjning ske, d.v.s. inga upplag eller traditionell schakt.
- För större lövträd med en krondiameter >6 meter bör en skyddszon upprättas 4–6 meter utanför kronans dropplinje.
- Skyddszon till träd kan eventuellt minskas om en rotkartering genomförs.
- Träd som kan påverkas bör utöver ovanstående hägnas in samt kan lämpligen förses med stamskydd.
- Genomgång på plats med entreprenör rekommenderar för att säkerställa att naturvärdena beaktas på rätt sätt.

Trafik och tillgänglighet

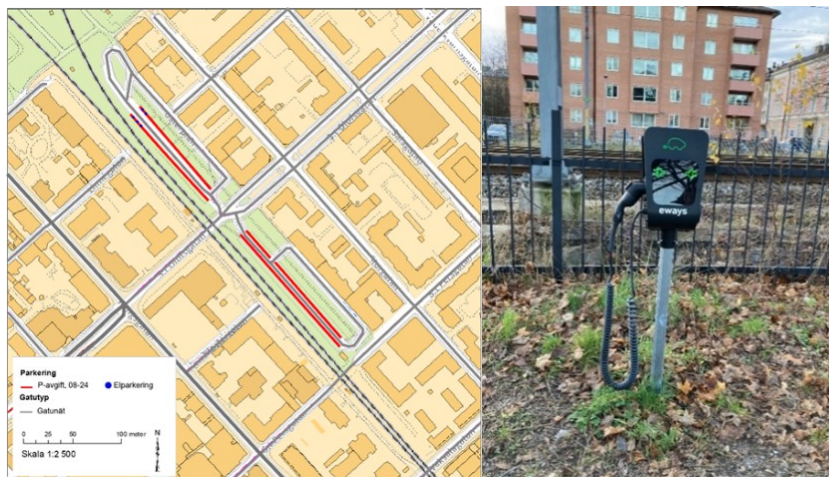
Förutsättningar

Gatunät och parkering

Plankorsningen S:t Persgatan tillåter endast gång- och cykeltrafik att passera spårområdet och plankorsningen S:t Olofsgatan tillåter fordonstrafik och gång- och cykeltrafik.

Planområdets två nordligas delområden ligger längs med två större parkeringsytor på Österplan. Uppsala parkering AB har sedan flera år tillbaka ansvarat för parkeringsplatserna som idag används av boenden och besökare. Parkeringsytorna rymmer omkring 200 bilar. Längst norrut på norra Österplans parkering finns fem el-parkeringsstolpar med kapacitet att ladda tio elbilar. Båda parkeringarna nås från S:t Olofsgatan.

Norr om Höganäsgatan finns ett vändområde för bilar med fem stora gamla träd på en gräsyta i mitten. Vägen som går runt har en bredd på sex–åtta meter och är en viktig vändyta för bland annat hämtfordon för avfall.



Figur 31, bilden till vänster visar karta över norra och södra Österplan parkeringssituation. Figur 32, bilden till höger visar fotografi på el-parkering inom norra Österplan.

Gång- och cykeltrafik

På den östra sidan om planområdet går en allmän gång- och cykelvägen genom norra och södra Österplan. Gång- och cykelvägen korsas av cykelvägarna som går längs med S:t Olofsgatan och S:t Persgatan som är viktiga huvudcykelvägar in mot Uppsala centrum.



Figur 33, bilden till vänster visar karta över gång- och cykelvägar inom och utanför planområdet. Figur 34, bilden till höger visar fotografi på gångväg mellan trädallé genom Österplan.

Förändringar

Gatunät och parkering

Detaljplanen påverkar inte utformningen av S:t Persgatan eller S:t Olofsgatan.

Parkeringsplatserna vid Österplan kommer att påverkas då en remsa med en bredd på en till fyra meter öster om befintligt järnvägsområde kommer att göras om till järnväg. Det resulterar i att upp mot 25-30 parkeringsplatser försvinna vid norra Österplan. Parkeringsplatserna inom södra Österplan kommer att försvinna till följd av att ytan ska göras om till park.

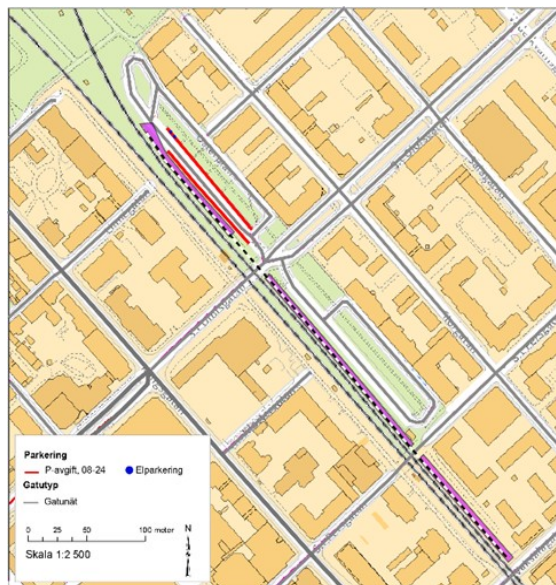
Under byggskedet kommer parkeringsytorna att användas som arbetsområde. Det innebär att fler parkeringsplatser kan komma att påverkas.

De borttagna parkeringsplatserna är till följd av järnvägsprojektet Uppsala planskilda korsningar.

Norr om Österplan ligger en vändslinga. Vändslingan kommer inte att påverkas då planområdet ligger strax söder om området.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägen nuvarande bredd behålls men apelallén mellan S:t Persgatan och Vaksalagatantans bort för att ge plats till den nya banvallen.



Figur 35, karta visar planområdet med vägnät- och parkeringssituation efter ombyggnaden av spårområdet.



Figur 36, karta visar planområdet med cykelnät efter ombyggnaden av spårområdet.

Mark och geoteknik

Förutsättningar

I hydrogeologi utredningen från 2016 som tagits fram i samband med den tidigare planläggning av Uppsala planskilda korsningar, redovisas de geotekniska borrhningar som har gjorts inom och utanför planområdet. Markunderlaget består av lera som överlagras av cirka 0,5–1,5 meter fyllning. Leran i området är relativt omfattande och består av ett cirka 10–15 meter lager lera eller siltig lera (tjockare lerlager vid S:t Persgatan än vid S:t Olofsgatan). De geotekniska borrhningarna visar på ett relativt enhetligt lermaterial. Sand- och siltskikt finns i leran vid S:t Persgatan.

Under leran, på ett djup av cirka 15 meter finns ett mer genomsläppligt material. Ingen geoteknisk provtagning är utförd av jordlagret som följer under leran, men att döma av geotekniska sonderingar och av kapaciteten hos jordborrade brunnar inom området är det rimligt att anta att jorden består av friktionsjord i form av isälvsmaterial. Övre delen av lagret under leran bedöms huvudsakligen bestå av silt- och sandfraktioner och den undre delen av sand, grus och sten. Längs Vaksalagatan bedöms åsens utbredning österut sträcka sig ungefär fram till järnvägen, där friktionsmaterialet under leran övergår till morän (SGI 1991). Varvig lera finns i djupare lager. Sulfidhaltig lera förekommer.

En stor del av bebyggelsen på östra sidan av planområdet består av äldre bebyggelse med högt kulturhistoriskt värde. En grundläggningsinventering över grundläggning för den närliggande bebyggelsen har gjort. Inventeringen visar att alla byggnader utom tre står på en grund av betong-, stålrör- eller träpålar. Två byggnader har grundläggning på lera och den tredje byggnadens grundläggning är okänd.

Det långsmala planområdet är mycket flackt och varierar mellan +7,2 meter strax norr om Vaksalagat till +7,9 meter längst i norr. Spårområdet väster om planområdet har en markhöjd på +7,2 meter i söder och + 8,8 meter i norr.

Förändringar

Genomförandet av Uppsala planskilda korsningar medföra en höjning av spårområdet. Vändspåret kommer att anläggas på samma markhöjd som resterande järnvägsspår. Spårområdet består av en underbyggnad och en överbyggnad som tillsammans skapar en upphöjning av spårområdet, banvallen. Släntlutningen på sidorna av banvallen skapar ett säkerhetsavstånd mellan spår och kringliggande mark. Banvallen kommer att bli 80 cm högre än idag vid S:t Persgatan och cirka 40 cm högre vid S:t Olofsgatan.

Gång- och cykelvägen kommer inte ligga på samma marknivå som banvallen. Planhandlingarna kommer att kompletteras med information om banvallens höjdsättning i förhållande till befintlig gång- och cykelväg.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Förutsättningar

Planområdet ligger längs den östra kanten av grundgrundvattenförekomst, Uppsalaåsen och väster om planområdet rinner Fyrisån.

Grundvatten

I de mätningar av grundvatten som utförs i samband med en hydrogeologisk fältundersökning (2016) låg grundvattennivån 3–5 meter under markytan.

Fältmätningar i ytliga grundvattenrör visar att vatten inte finns varaktigt i fyllningen, utan påträffas ibland i övre delen av leran. Nivån för detta ytliga grundvatten varierar över året på grund av skillnader i nederbörd, snösmältning och avdunstning.

Dagvattenhantering och avvattning

Trafikverket äger dräneringsledningar i spårområdet fram till dräneringsbrunnar och dagvattenledningar från dräneringsbrunnar fram till fastighetsgräns. Avvattningen är huvudsakligen beroende av omkringliggande dagvattensystem.

Järnvägsanläggningens avvattningssystem ansluter till vatten och avlopp huvudplan. En permanent vattentät tågkonstruktion inklusive dagvattenledningar och ledningsgenomföringar ut ur trågen ska byggas i samband med utbyggnaden av järnvägsplanen som inkluderar vändspåret. Ny dränering läggs på båda sidor av spårområdet för att avvatta överbyggnad under spåren. Befintliga ledningar som ersätts med nya ges fortsatt samma dimension.

Från dräneringsbrunnar leds dagvattnet i dagvattenledningar vidare genom kvarsittande spont under broarna, alternativt direkt till pumpstationen (till rörmagasin) och därefter vidare till dagvattenledningarna som ansluts till pumpstationer. Anslutningen av ledningar till tråget, ledning mellan tråg och pumpstation samt pumpstation kommer vara täta för att undvika att grundvatten pumpas bort. Pumpstationer kan behöva förankras ifall risk för upptryckning skulle föreligga.

Dagvattnet kommer även att ledas till växtbäddar för att dämpa flödet. Träd och grönområden i järnvägens närområde bidrar därmed till att ta upp cirka 10–15 % av nederbörden via interception, det vill säga den nederbörd som fångas upp av vegetationen och inte rinner ner i marken.

Närliggande byggnader

Öster om planområdet finns byggnader med ytlig grundläggning på lera, byggnader på träpålar och byggnader på betong- eller stålplålar. Byggnader med ytlig grundläggning kan påverkas av sättningar till följd av porttryckssänkning i marken (d.v.s. sänkning av vattnets hydrostatiska tryck).

Förändringar

Schaktningen för vändspåret kommer enbart att vara ytliga och kommer varken att påverka grundvattennivån eller närliggande byggnader. Det innebär att det inte kommer att behövas någon sänkning eller bortledning av grundvatten.

Hälsa och säkerhet

Farligt gods

I riskutredningen för Uppsala planskilda korsningar kommer inget farligt gods att förekomma, endast persontåg att vända och stå på vändspåret.

Buller

Akustikverkstan har genom Sweco Rail fått i uppdrag att genomföra bullerutredningar med framtagning av skyddsåtgärder. Bullerberäkningar har utförts inom järnvägsplanen för Uppsala planskilda korsningar och i den uppdaterade bullerutredningen från 2021 finns bullerberäkningar för vändspåret.

Vändspårets bullerberäkningar utgår från samma riktlinjer som järnvägsplanen för Uppsala planskilda korsningar. Riktvärden inomhus är 30 dBA för ekvivalent ljudnivå respektive 45 dBA för maximal ljudnivå. Riktvärden för uteplatser är ekvivalent ljudnivå 55 dBA respektive maximal ljudnivå 70 dBA.

Bullerutredning för vändspåret beräknar en ekvivalent ljudnivå under 45 dBA vid alla närliggande fasader, förutom fastighet Kvarngärdet 33:1 där bullernivåerna uppmätts till ekvivalent ljudnivå 50–55 dBA. Situationen är detsamma för maximal ljudnivå utomhus vid fasad och uteplats där riktvärdet 70 dBA klaras för samtliga närliggande fastigheter förutom fastighet 33:1, där maximal ljudnivå är mellan 75–80 dBA.

Trafikverket har gjort erforderliga beräkningar för att identifiera vilka spårnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder som krävs för att samtliga riktvärden för byggnader och områden ska innehållas. De höga bullernivåerna närmast järnvägen i planområdet gör att det är svårt att uppnå samtliga riktvärden för buller trots föreslagna skyddsåtgärder i planen. Överskridanden gäller främst utomhusnivåer vid fasad och uteplatser. I de fall där fastighetsnära bullerskyddsåtgärder inte bedöms vara

tekniskt och gestaltningsmässigt möjliga, eller där vidare utredda bullerskyddsåtgärder inte ger en sådan bullerreduktion att skyddsåtgärden kan bedömas vara samhällsekonomisk lönsam.

Trafikverket eftersträvar riktvärdena och avsteg från dessa motiveras och hanteras i Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar.

Bulleråtgärder på fasader och utomhusmiljöer exempelvis slutlig ljudisolering på nya fönster respektive ventiler kommer att bestämmas i bygghandlingsskedet, och hanteras inom Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar.

Beräkningsresultaten för vändspåret redovisas i bifogade bullerkartor för ekvivalent och maximal ljudnivå.

Vibrationer

Järnvägstrafiken på vändspåret kommer att vara begränsad till endast passagerartåg som antingen kommer att gå i låga hastigheter eller stå still. Därmed kommer vändspåret inte att ge upphov till komfortvibrationer över riktvärdet 0,4 mm/s.

Vibrationsdämpande åtgärder kommer att genomföras i intilliggande järnvägsspår genom att förankra banvallen till djupare jordlager eller berg, som i sin tur även kommer att minska de redan låga vibrationerna som utgörs från tågtrafik på vändspåret

Markföroreningar

De hydrogeologiska fältundersökningarna som har genomförts vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan visar att inga analyserade halter i jorden överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för MKM (mindre känslig markanvändning). Schaktningen för vändspåret kommer enbart att vara ytliga och kommer inte att påverkas av eller påverka djupare lerlager.

Exploatör ska vid misstanke av föroreningar anmäla till miljöförvaltningen enligt 10 kap miljöbalken.

Luft

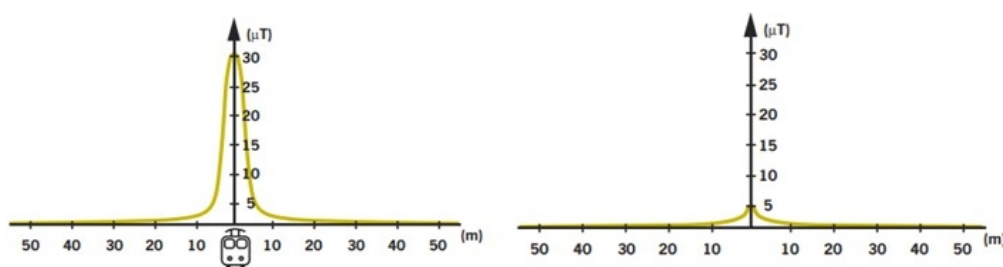
Luftkvaliteten inom och runt planområdet har idag inga farliga halter av koldioxid och partiklar. Förhoppningar finns att breddningen av spårområdet och övrig utveckling av järnvägstrafik kommer kunna ha en positiv påverkan på luftkvaliteten inom närområdet och centrala Uppsala, då fler resenärer väljer att åka kollektivt.

Miljökvalitetsnormerna (MKN) för luft överskrids inte.

Elektromagnetiskt fält

Elektromagnetiska fält delas in i två typer av fält: elektriska och magnetiska fält. Negativa hälsoeffekter gäller främst magnetiska fält. Kontaktledningar vid järnvägen genererar elektriska fält medan magnetiska fält endast förekommer när tåg passerar. Fälten är starkast närmast källan men avtar snabbt i takt med att avståndet ökar.

Internationella strålskyddskommissionen, ICNIRP (International Commission on Non-ionizing Radiation Protection), har publicerat en översikt om kunskapsläget vad gäller hälsoeffekter av magnetfält som visar att det inte finns något entydigt samband mellan exponering av svaga, lågfrekventa magnetfält och någon kronisk sjukdom.



Figur 37, magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget passerar. strömstyrkan är 200A och frekvensen 16,7 Hz. Det tillfälligt högre magnetfältet varar i ett par minuter. Figur 38, magnetfältets styrka på olika avstånd från järnvägen när tåget är långt borta (mer än 2,5 kilometer bort). Strömstyrkan är 200A och frekvensen 16,7 Hz.

Översvämningar

Projektområdet ligger inom Fyrisåns avrinningsområde inklusive översvämningssområde vid 50-årsflöde, 100-årsflöde och beräknat högsta flöde (Länsstyrelsen 2015). I riskutredningen för Uppsala planskilda korsningar visar att sannolikheten för att en översvämning ska inträffa precis under byggtiden är mycket liten.

Teknisk försörjning

Ledningar

Viktiga VA- och fjärrvärmeledningar finns inom och intill planområdet. Ett ledningsreservat kommer att läggas på de ytor i detaljplanen som innehåller viktiga allmänna ledningar. Schaktningen för anläggning av vändspåret inom planområdet kommer främst att vara för uppbyggnad av banvallen. Schaktningen kommer endast att påverka det mest ytliga lagret av markunderlaget och kommer inte att påverka underliggande ledningar.

Planbestämmelser

Användning av mark och vatten

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
<i>T1</i>	<i>Järnväg</i> Markanvändningen järnväg för kvartersmark möjliggör anläggning av järnvägsspår och tillhörande banvall samt vägreservat

Administrativa bestämmelser

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
<i>u1</i>	<i>Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, kvartersmark</i> Det finns viktiga allmänna VA-ledningar och fjärrvärmeledningar inom planområdet, som även i framtiden måste korsa järnvägen. Ett reservat för allmänna underjordiska ledningar ingår i detaljplanen (u).

Planens genomförande

Organisatoriska åtgärder

Tidplan

Under förutsättning att planen inte blir överklagad vinner detaljplanen laga kraft tre veckor efter antagande.

Detaljplanen bedöms behöva antas i god tid innan byggskedet för att ligga i fas med Järnvägsplanen – Uppsala planskilda korsningar. Om detaljplan inte antas enligt tidplan kan det orsaka förseningar i järnvägsplanen.

Planarbetet genomförs med följande tidplan:

Antagande Fjärde kvartalet 2022

Byggstart Första kvartalet 2024

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år från det datum planen vinner laga kraft.

Ansvarsfördelning

Trafikverket har ansvaret för projektering och utbyggnad av kvartersmark. Uppsala kommun ansvarar för framtagande av detaljplan.

Genomförandeavtal

Kommunen och Trafikverket Region Öst ingick år 2014 ett medfinansieringsavtal (KSN-2009-0323) kopplat till järnvägsplanen för *Uppsala planskilda korsningar*. Avtalet reglerar bland annat det inbördes ansvaret mellan parterna för finansiering och utförande.

Köpeavtal

Kommunen ska teckna ett köpeavtal med Trafikverket. Avtalet ska reglera överlåtelse av mark samt villkor kopplat till detta.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägaren.

Markägoförhållanden

Kvarngärdet 1:7 ägs av Uppsala kommun och Dragarbrunn 32:1 ägs av Trafikverket.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Del av fastigheten Kvarngärdet 1:7 som idag är planlagt som allmän plats, parkmark, övergår till att bli kvartersmark, järnvägstrafik.

Ekonomiska åtgärder

Planekonomi

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Tekniska åtgärder

Utredningar inför bygglovsprövning

Trafikverket har bekostat de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen. Till exempel naturvärdesinventering, bullerutredning och riskanalys.

Byggskedet

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

Ledningar och elstolpar

Kända ledningsägare (ledningskoll, februari 2021), inom planområdet är:

- Uppsala vatten och avfall AB (vatten, spillvatten och dagvatten)
- Vattenfall (fjärrvärme)
- Uppsala parkering AB (elstolpar)
- Telia Sonera Skanova Access AB
- IP Only

Trafikverket ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden. Kostnaderna för flytt av ledningar och elstolpar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare.

Planens konsekvenser

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra detta görs en undersökning (6 kap. 6§ miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966).

Planen möjliggör en breddning av det redan befintliga spårområdet och anläggning av ett nytt vändspår på den östa sidan om det befintliga järnvägsområdet mellan Vaksalagatan och norra Österplan. Planläggningen innebär små förändringar av platsen och inga kända eller känsliga värden har pekats ut inom planområdet. Ett fåtal stora träd kommer att behöva fällas i den södra delen av planområdet. I en naturvärdesinventering har träden kategoriserats som mindre värdefulla och har inget större kulturhistoriskt värde eller biotopskyddade arter. Den ensidiga allén kommer att återplanteras på annan plats.

Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966) finns det inga omständigheter som talar för att detaljplanens genomförande innebär risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kap. 11§ behöver därför inte upprättas.

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen tar ställning till undersökningen under samrådet.

Miljöaspekter

Detaljplanen medför inte några betydande konsekvenser för kulturmiljö, närmiljö, rekreation, friluftsliv, mark, vatten, eller luftkvalitet. Breddningen av spårområdet kommer heller inte att ge någon negativ påverkan på de sociala aspekter som trygghet, säkerhet, hälsa eller tillgänglighet på något avgörande sätt.

Detaljplanen går i linje med de 17 globala utvecklingsmål och Agenda 2030 som omfattar social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet, då vändspåret och järnvägsplanen ger förutsättning för hållbara person- och godstransporter.

Stadsbild

Detaljplanen som möjliggör ett nytt vändspår kommer inte att medföra någon större påverkan på stadsbilden i och med att breddningen för vändspåret är relativt begränsad. Breddningen kommer att bli upp mot en meter mellan Vaksalagatan och

S:t Olofsgatan. På sträckan mellan S:t Olofsgatan och norra Österplan blir breddningen mellan en och fyra meter. Vändspåret kommer att ligga på samma nivå som övriga järnvägsspår, vilket innebär en markhöjning för vändspåret på 80 cm vid S:t Persgatan och 40 cm vid S:t Olofsgatan. Det betyder att järnvägen kan komma att uppfattas som mer dominerande i stadsrummet. Höjningen av banvallen är däremot inte så pass stor att det kommer att bryta viktiga siktstråk tvärs järnvägen men de blir aningen beskurna. Detta gäller framförallt vid S:t Persgatan.

En riskutredning visar att risk för ras, skred och kollaps av permanenta och tillfälliga konstruktioner är klassat som måttlig risknivå under byggskedet och låg risknivå under driftskedet.

Kulturmiljö

Detaljplanen berör riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken eftersom planområdet ligger inom område av riksintresse för kulturmiljön. Ett genomförande av detaljplanen kommer inte att påtagligt skada riksintresset eftersom förändringen är väldigt liten i förhållande till den redan planlagda och beslutade höjningen av järnvägsspåren.

Naturmiljö

Detaljplanen berör det generella biotopskyddet i 7 kap. 11 § miljöbalken. Avsikten är att de stora och gamla träden med högt natur- och biotopvärden ska bevaras. En ensidig apelallé med 18 mindre träd kommer att försvinna i samband med den nya detaljplanen som möjliggör anläggningen av det nya vändspåret. Naturvärdesinventeringar visar på att apelallén inte besitter några högre natur- eller biotopvärden. Apelallén kommer att återplanteras på en annan plats inom kommunen, föreslagen plats är Lagerlöfsparken i Gränby.

Ersättningsåtgärder som föreslås på platsen för apelallén är en lägre plantering med marktäckande buskar och perenner samt mindre blommande buskträd. Arter som väljs bör ge ett karaktärsfullt estetiskt uttryck och inte skymma eller hindra transporter för intilliggande infrastruktur. Valen ska också baseras på arternas möjligheter att främja biologisk mångfald. I den mån det är möjligt ska inhemska arter väljas.

De träd som avses avverkas hanteras i separat ansökan om dispens från biotopskyddet av Trafikverket, i samarbete med Uppsala kommun. Tidpunkten för avverkning av värdefulla träd kommer att anpassas med hänsyn till fågellivet och deras häckningsperioden.

Detaljplanen berör inte riksintressen enligt 3 och 4 kapitel i miljöbalken.

Mark och vatten

Detaljplanen berör miljökvalitetsnormer för Fyrisån enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom den tar emot dagvatten från planområdet. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada.

Detaljplan berör vattenskyddsområde Vattholma- och Uppsalaåsen enligt 7 kapitlet i miljöbalken. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada.

Detaljplanen berör inte riksintressen enl. 3 och 4 kapitel, eller miljökvalitetsnormerna enl. 5 kapitel. Eller vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet i miljöbalken.

Resurshushållning

Utbyggnaden av ett nytt vändspår kommer att kunna avlasta Uppsala centralstation vid utbygganden av järnvägsområdet. Vändspåret kommer att möjliggöra uppställningsplats och vändning av tåg för sträckan mellan Stockholm–Uppsala, vilket resulterar i fler pendeltågavgångar.

Hälsa och säkerhet

Inget tåg med farlig last kommer att vända eller stå längs vändspåret. Det nya järnvägsområdet kommer att spärras av med stängsel som i dagsläget. Tåg som kommer in på vändspåret kommer att köras i låga hastigheter vilket kommer att ha minimal påverkan på dagens buller- och vibrationsnivåer. ICNIRP utredningar visar att kontaktledningarna över järnvägsspåret inte kommer att ha en negativ hälsoeffekt på vare sig människor eller djur. Ökad kapacitet av pendeltåg kommer att möjliggöra ökat kollektivt resande som bidrar till förbättrad luftkvalité. Minskat antal parkeringsplatser inom Österplan kommer att innebära en förbättrad luftkvalitet i direkt anslutning inom och runt planområdet.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen bedöms överensstämma med översiktsplanens intentioner.

Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kap 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning.

Detaljplanen berör riksintresset kulturmiljö. Detaljplanen bedöms inte medföra någon skada och bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

Detaljplanen berör miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5. Detaljplanen bedöms inte medföra någon påtaglig skada och bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 7 och planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 8 och planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

Detaljplanen har tagits fram av stadsbyggnadsförvaltningen i samarbete med andra kommunala förvaltningar och exploatören Trafikverket.

Illustrationer, handlingar och utredningar har samtliga tagits fram av Trafikverket med konsulter i samband med Trafikverkets järnvägsplan – Uppsala planskilda korsningar.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Selma Ogden. Dessutom har följande tjänstemän inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Sara Ringbom och Fanny Reuterskiöld, mark- och exploateringsingenjör.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Uppsala i 2022-11-28

Johan Nilsson
planchef

Selma Ogden
planarkitekt

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden för:

- | | |
|--------------|------------|
| • samråd | 2021-03-25 |
| • granskning | 2021-09-29 |

Antagen av plan- och byggnadsnämnden:	2022-12-15
---------------------------------------	------------