

DETALJPLAN FÖR
VATTHOLMA STATIONS-
OMRÅDE
UPPSALA KOMMUN

Dp 1212 D

PBL 5:28 "ENKELT PLANFÖRFARANDE"

PLAN- OCH GENOMFÖRANDEBEKSRIVNING

HANDLINGAR Planhandlingarna består av en med Dp 1212 D betecknad plankarta med bestämmelser samt i särskilda handlingar plan- och genomförandebeskrivning samt fastighetsförteckning.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG Syftet för planläggningen är att utreda och fastlägga markanvändningen kring pendeltågstationen i Vattholma. Förutom tågtrafikens markanspråk skall tillfartsvägar för bil och cykel, angöringsplatser för buss och biltrafik samt parkeringsplatser anvisas.

Perrongerna görs tillgängliga via en planskild korsning.

Ett mindre handelsändamål för kioskrörelse redovisas öster om järnvägen.

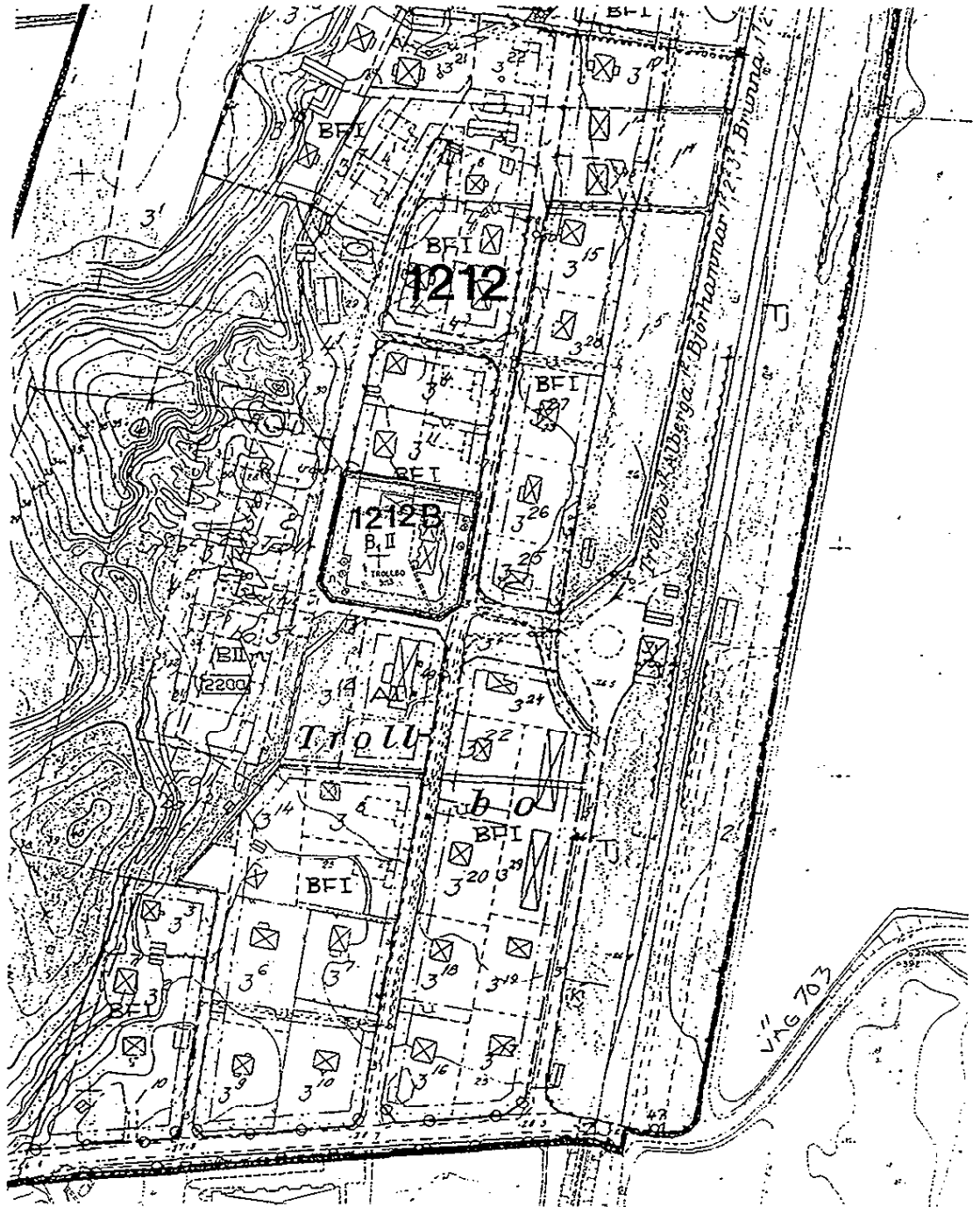
PLANDATA Planområdet omfattar ca 4 ha. Förutom järnvägsområdet berörs allmän platsmark- park och väg -samt ett kortare avsnitt av den enskilda vägen till Salsta öster om järnvägen.

Ägare till marken inom planområdet är Staten genom SJ och Domänverket.

Vertical text along the right edge of the page, possibly bleed-through or a margin note.

TIDIGARE
STÄLLNINGS-
TAGANDEN

För huvuddelen av planområdet gäller detaljplan 1212, fastställd år 1969. I södra delen av planområdet berörs ett förslag till detaljplan, dp 1212 C, avseende vägport för väg 703 under järnvägen.



Byggnadsnämndens arbetsutskott gav i oktober 1993 uppdrag för planläggningen. Som underlag för beslutet fanns en framställning från Banverket, mellersta regionen.

FÖRUTSÄTT-
NINGAR OCH
FÖRÄNDRINGAR

Mark och vegetation

Järnvägen skiljer bostadsområdet Trollbo från det svagt sluttande å-landskapet öster om planområdet. Närmast bebyggelsen finns trädplanteringar som i den norra delen utvidgar sig till en lund. På den östra sidan kantas Salstavägen av en enkelsidig allé. Trädbestånden utgör en stor tillgång för området och skall därför i största möjliga utsträckning behållas inom park- eller planteringsbetecknade ytor.

Geoteknisk förhållanden

Inom området för gång- och cykeltunneln och anslutande ramper består jordarten i huvudsak av lera. Grundläggningen av tunneln sker över grundvattenytans nivå.

Kultur

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet.

Bebyggelse

En mindre byggrätt för handel anvisas öster om järnvägen.

Friytor

Befintliga trädbestånd skall i största möjliga utsträckning behållas inom park- eller planteringsbetecknade ytor.

Markbehandlingen på övriga friytor bestående av bl a slänter och skiljeremсор mellan olika ändmål planeras omsorgsfullt med tanke på platsens publika funktion. Ett regnskydd med sittmöjligheter placeras vid bussvändslingan.

Vägar och trafik

Inom stationsområdet upprustas de befintliga två spåren till en standard som motsvarar kraven för höghastighets- trafik. Spåren kompletteras med sk krysstationer som gör det möjligt att växla tågen mellan spåren.

En hög tillgänglighet till stationsområdet eftersträvas. Det avsnitt av enskilda vägen till Salsta som faller inom planområdet avsätts för gång- och cykeltrafik. För bil- och busstrafiken byggs en ny väg som i norra delen av planområdet avslutas med en vändslinga och angöringsplatser. Till den nysträckta vägen ansluts Salstavägen.

Separata gång- och cykelvägar inkl en planskild korsning med järnvägen ger en enkel och säker tillgänglighet till perrongerna men även möjligheten till passage av området. Trappor anordnas i anslutning till GC-porten.

Bussresenärer angör området på östra sidan nära perrongen och gång- och cykelporten.

Bilisterna utnyttjar bussens angöringsplats och har i övrigt goda parkeringsmöjligheter på östra sidan av spårområdet. Utrymme för ett 90-tal parkeringsplatser har anvi-

sats i plan. Huvuddelen av parkeringsplatserna byggs ut i takt med efterfrågan.

Cykelparkering ordnas på ömse sidor om spårområdet.

Miljökonsekvenser

Stationsområdet utvecklas med varsamhet och anpassning till befintligt trädbestånd. Det normala säkerhetsavståndet inom vilket högväxta träd inte får finnas är 20 m från närmsta spår. Därav följer att den närmaste trädraden utmed den västra perrongen måste tas bort. Markbehandlingen i övrigt skall som tidigare nämnts ske med beaktande av områdets publika funktion.

Anläggandet av GC-vägarna väster om järnvägen medför att en del träd måste tas bort. Intrånget mildras genom att återplantering av träd och buskar sker på restytor och i slänter.

Bil- och busstrafiken till området angör från östra sidan. Den förhållandevis lilla trafikmängden sammantaget med avståndet till befintliga bostäder ger inga störningar i form av buller eller luftföroreningar.

Tågtrafiken ger störningar för den närmast belägna bostadsbebyggelsen. Vid ombyggnaden av banområdet anordnas bullerskydd längs den västra gränsen. För att uppnå bästa effekt placeras bullerskyddet så nära spårområdet som möjligt. På platsen provas för närvarande en skärm bestående av ett prefabricerat betong element. Som alternativ till detta kan ett plank uppföras.

Säkerhet

Banområdet skall inhägnas för att motverka spontan gångtrafik över spårområdet.

Vatten- och avlopp

Planområdet ansluts till kommunal vatten- och avloppsför-
sörjning.

Dagvatten avleds till Fyrisån. Lågpunkten i gång- och cykelporten måste avvattnas genom pumpning.

Avfall

Byggnaden och kvartersmark skall anpassas för källsortering och omhändertagande av avfall enligt kommunens råd och anvisningar. Uppsamlingsutrymmet skall vara lätt tillgängligt för hämtfordon.

Tidplan

Planlägningsarbetet drivs med målsättningen att förslaget antas i februari 1994.

Anläggningsarbetet beräknas påbörjat omedelbart när planen vunnit laga kraft.

Den strama tidplanen förutsätter att projekteringsarbetet och förberedelser för samordning av övriga intressenter sker parallellt med planarbetet.

ORGANISATORISKA
FRÅGOR

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det antagandebeslutet vunnit laga kraft.

Ansvarsfördelning/huvudmannaskap/avtal.

Banverket svarar för administration och finansiering av projektets genomförande.

För väghållningen svarar i huvudsak vägföreningen. Eventuellt erforderlig utökning av vägföreningens väghållningsområde sker genom särskild förrättning. Kostnaderna för denna belastar projektet.

Frågor som berör kommunala angelägenheter regleras genom exploateringsavtal upprättat mellan Banverket och kommunen.

FASTIGHETS-
RÄTTSLIGA
FRÅGOR

Fastighetsbildning

Planläggningen ger anledning till en översyn av bl a fastighetsgränsen och nyttjanderättsfrågor inom planområdet.

EKONOMI

Projektet har översiktligt kostnadsberäknats till 3,5 miljoner kronor.

TEKNIK

Masshantering

Schakten för gång- och cykeltunneln ger ett överskott av 3000 m³ i huvudsak lera. Massorna kan endast i marginell omfattning användas inom planområdet.

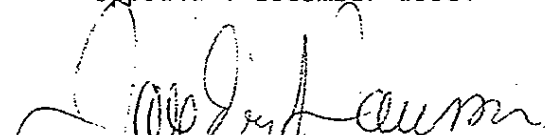
En strävan bör vara att i ett samlat grepp utnyttja överskottet inom ramen för banombyggnaden som helhet. Möjligheterna att tillgodogöra sig såväl detta massöverskott som från andra delar av banombyggnaden till bullerskärmar eller landskapsplanering bör utredas för en längre bansträcka.

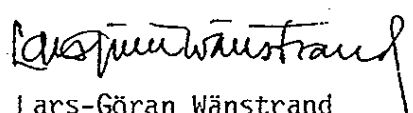
Eventuellt behov av sidotippar därutöver planeras i samråd med kommunen efter hänvändelse till gatukontoret tel 018 - 27 40 00

MEDVERKANDE
VID UPPRÄTT-
ANDE AV
PLANEN

Detaljplanen har upprättas av stadsbyggnadskontoret. Banverket har genom SCANDIACONSULT tillhandahållit skisser och utredningar som underlag för planarbetet.

STADSBYGGNADSKONTORET
Uppsala i december 1993.


Jan-Erik Jansson
stadsarkitekt


Lars-Göran Wänstrand
planingenjör

Antagen av byggnadsnämnden 940217
Laga kraft 940312 1/91