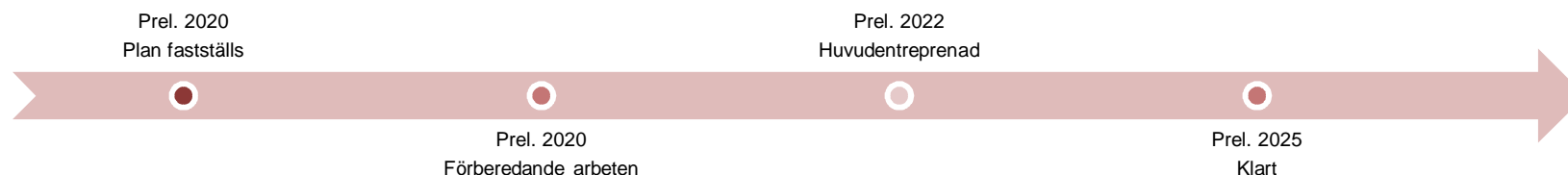


Uppsala planskilda korsningar



Uppsala planskilda korsningar



Projektet

I centrala Uppsala korsas järnvägen av S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Båda gatorna har mycket trafik. Tågtrafiken är intensiv och bommarna ligger nere ofta och länge. Trafikverket planerar i samarbete med Uppsala kommun att bygga om båda korsningarna till planskilda korsningar, vilket innebär att respektive gata läggs i port under järnvägen. Syftet med ombyggnaden är att förbättra säkerheten och framkomligheten vid korsningarna.

De nya järnvägsbroarna och spårområdet förbereds för en framtida utbyggnad till tre spår. Spårläget justeras i höjd och banan kommer att höjas som mest med 0,8 meter, samt grundförstärkas. Spårnära bullerskydd planeras längs sträckan.

Järnvägsplan

För att höja banvallen och bygga bullerskydd för att åtgärda överskridande av riktvärden för buller vid väsentlig ombyggnad av järnväg krävs att en järnvägsplan tas fram. Detta samråd omfattar järnvägsplanen. Detaljplaner som krävs för ombyggnaden av vägarna har redan vunnit laga kraft.

Finansiering

Projektet finns med i den nationella investeringsplanen som regeringen fattade beslut om i mars 2014. Trafikverket tillsammans med Uppsala kommun samfinansierar projektet. Kostnaden för projektet är beräknad till cirka 450 miljoner kr. Ny nationell plan fastställs under 2018.

Vad händer just nu?

Just nu pågår framtagande av järnvägsplan där vi utreder hur järnvägens ombyggnation påverkar miljön i staden. Vi gör en bl.a. en bullerutredning där vi studerar hur bullerutbredningen från järnvägen kommer att se ut efter ombyggnationen och vilka åtgärder som kan bli aktuella att vidta.

För att kartlägga markförhållandena som grundvattennivåer och sättningar, har vi ett kontrollprogram där vi kontinuerligt mäter och följer upp markförhållandena kring järnvägen.



Hur påverkas jag under byggtiden?

Ombyggnationen kommer att vara ett stort ingrepp i Uppsalas centrala stadsmiljö kring järnvägen. Den kommer att orsaka störningar under byggtiden och en förändrad stadsbild.

Vägtrafik

S:t Persgatans och S:t Olofsgatans korsning med järnvägen kommer att vara avstängda under hela byggtiden, vilket medför omdirigering av trafik på befintliga gator. Mer detaljerad information lämnas närmare byggstarten.

Tågtrafik

I huvudsak genomförs arbetena i olika etapper. Tågtrafiken påverkas främst genom enkelspårsdrift och sänkt hastighet, samt planerade tågstopp vid lansering av brobanor.

Trafikverkets planprocess

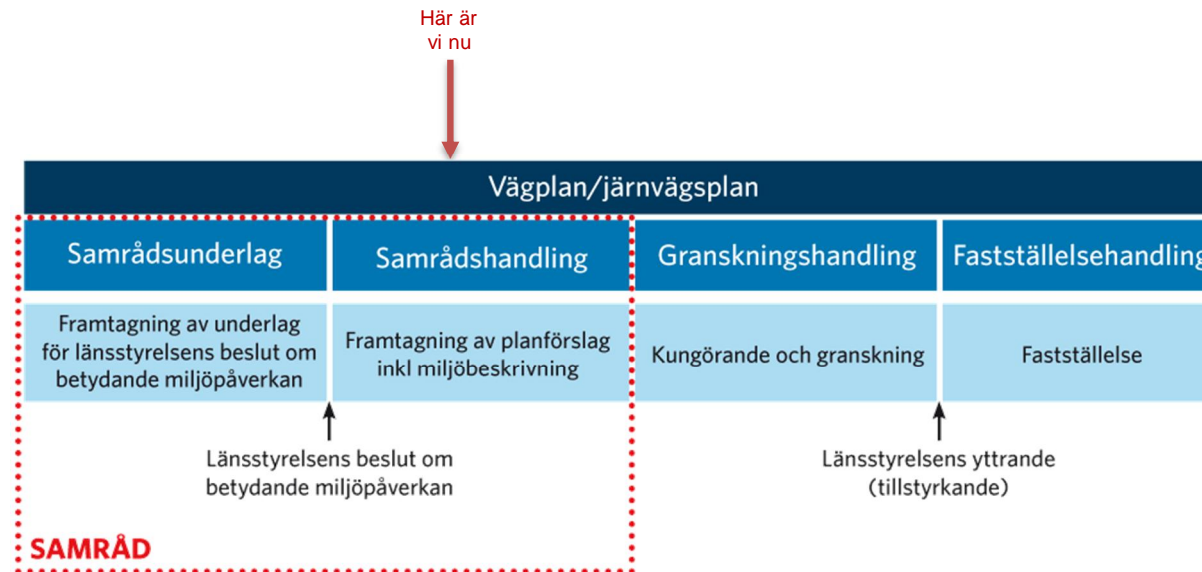
Från planering till byggande

Ett järnvägsprojekt initieras av ett åtgärdsval som syftar till det planeringsbegrepp för beskrivning av vad som genomförs eller ska genomföras. Järnvägsplanen är den fysiska plan med rättsverkan som regleras enligt lag om byggande av järnväg. Därefter tas en bygghandling fram innan projektets byggskede kan påbörjas.



Planprocessen

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess och som slutligen leder fram till en järnvägsplan. Järnvägsplanen omfattar hela planläggningsprocessen där begreppet järnvägsplan har olika status beroende på var i planläggningen den befinner sig (se bild nedan). Plankartan är den del som fastställs i samband med järnvägsplanen.



Markförhandling

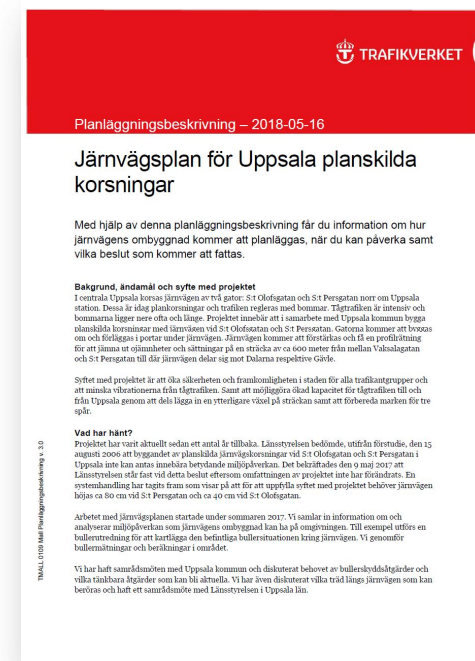
Mark kommer på en del platser behöva tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt (till skillnad från permanent nyttjanderätt). Dessa ytor framgår av plankartan. Kontakta Trafikverkets markförhandlare om du har frågor.

Fastigheter som påverkas av buller och vibrationer

Utgångspunkten när vi bygger ny järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen. Vi får dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I järnvägsplanen finns förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärder kan vara bullerplank, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder.

Planläggningsbeskrivning

Med hjälp av planläggningsbeskrivningen som finns publicerad på Trafikverkets hemsida får du information om hur järnvägens ombyggnad kommer att planläggas, när du kan påverka och vilka beslut som kommer att fattas.



När kan jag påverka?

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få deras synpunkter och kunskap. Synpunkterna som kommer in under samråd sammanställs i en samrådsredogörelse.

Vi vill att du ska vara med och påverka planeringen, och ju tidigare vi får in dina synpunkter, desto större möjlighet har vi att ta hänsyn till dem. Du har rätt att överklaga om fastställelsebeslutet berör dig direkt och det går emot dig.

Miljö

Stads- och landskapsbild

Staden karaktäriseras av ett tätbebyggt område i stadsmiljö med tydliga historiska drag. Siktlinjer och den visuella kontakten mellan stadens östra och västra del av järnvägen bedöms som särskilt viktiga inslag. Spårprofilen på järnvägen höjs mellan 0-80 cm. Förändringen medför att järnvägen kan uppfattas som något mer dominerande, framförallt i anslutning till S:t Persgatan där spårprofilen höjs som mest. Banvallshöjningen är inte så stor att viktiga siktstråk tvärs järnvägen kommer att brytas, de blir dock aningen beskurna. Den spårnära bullerskyddsskärm som föreslås sträcker sig längs hela den aktuella järnvägsområdet. Bullerskyddsskärmen innebär en barriäreffekt för den visuella kontakten mellan den östra och västra sida. Skärmen föreslås bli 2 m hög räknat från rälets överkant och delvis transparent för att underlätta sikt längs och tvärs järnvägen, framförallt vid broarna.



Principskiss över bullerskärmarna. Dess slutgiltiga utformning avgörs i bygghandlingskede efter järnvägsplanen.

Vatten, grundvatten

Järnvägen ligger inom yttre vattenskyddsområde för Uppsala- och Vattholmaåsarnas grundvattentäkt. Betongtrågen för vägportarna under järnvägen kommer att vara täta. Täta tråg gör att grundvattennivån i marken endast behöver sänkas av tillfälligt under byggtiden och kan därefter återgå till sin ursprungliga nivå. Förutsättningarna för dagvatten kommer att vara i princip oförändrade jämfört med dagsläget när järnvägen är i drift.

Naturvärden

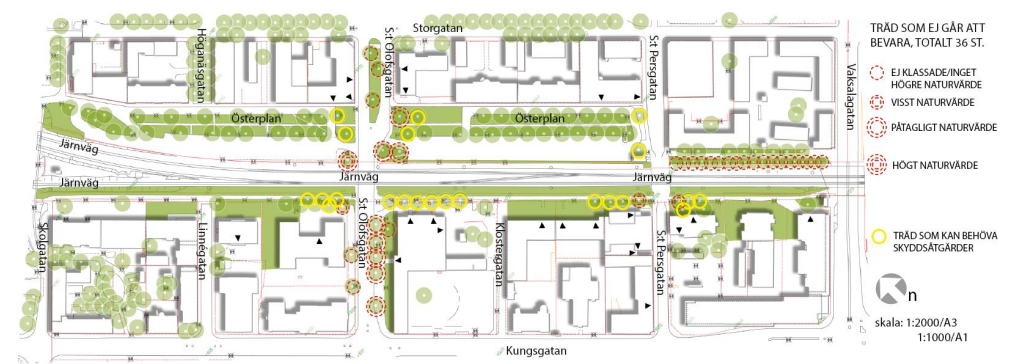
Omgivande grönområden består främst av trädplanteringar, trädgårdar, alléer och parker. Flera av träden ingår i alléer och de flesta står på kommunal mark. Planförslaget innebär att hela apelallén (18 träd) behöver tas bort för att ge plats för stödmuren/bullerskyddet längs järnvägen. Träden har dock i sig ett lågt naturvärde. Återplantering och eventuell flytt av träd som påverkas utreds tillsammans med Uppsala kommun.

Kulturvärden

Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Förändringarna bedöms inte utgöra påtaglig skada på riksintresset. Utformningen och höjden av bullerskydden har i planförslaget anpassats till det stora kulturmiljövärdet i Uppsala stadskärna, för att inte bli ett alltför påtagligt element i den känsliga miljön. Länsstyrelsen har under 2017 fattat beslutet att arkeologisk utredning ej bedöms vara nödvändig för projektet.



Siktlinjer



Naturvärden

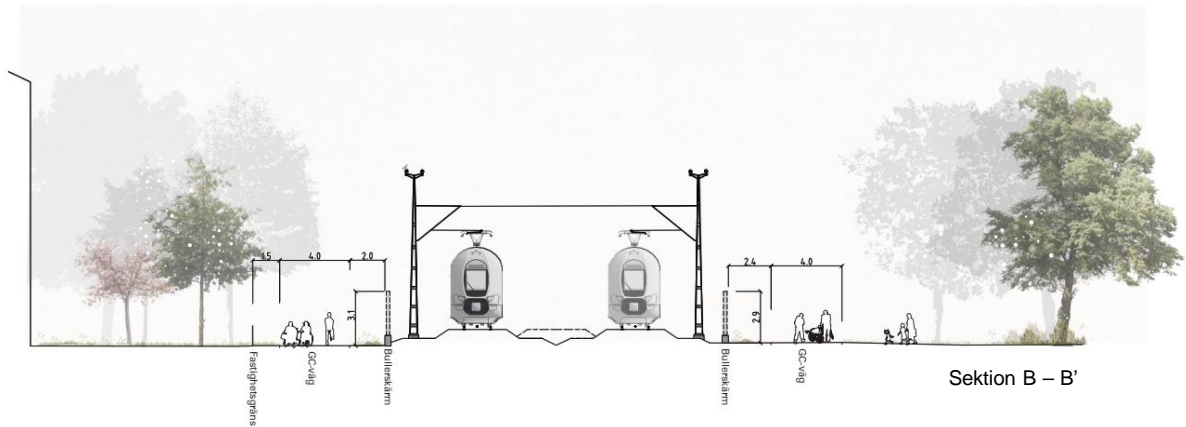
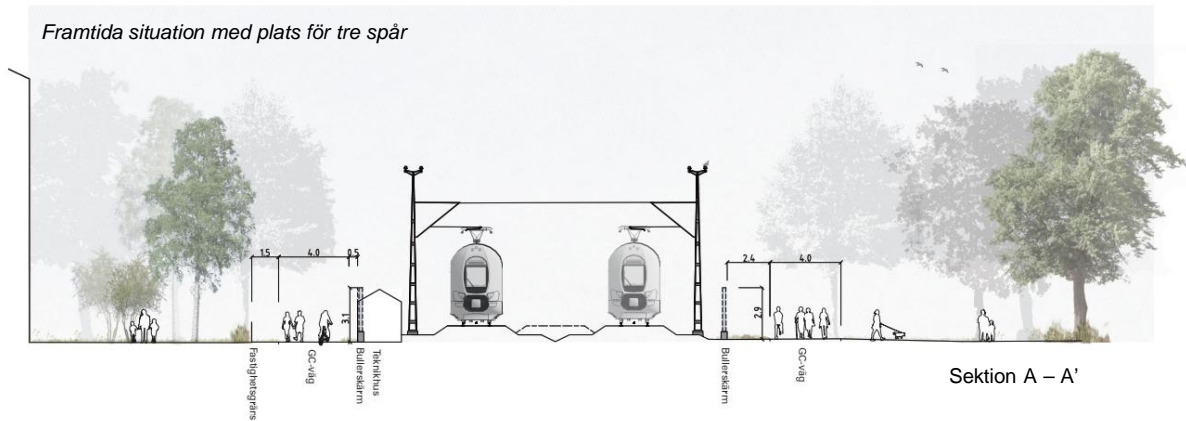
- TRÄD SOM EJ GÅR ATT BEVARA, TOTALT 36 ST.
 - EJ KLASSADE/INGET HÖGRE NATURVÄRDE
 - VISST NATURVÄRDE
 - PÅTAGLIGT NATURVÄRDE
 - HÖGT NATURVÄRDE
 - TRÄD SOM KAN BEHÖVA SKYDDSÅTGÄRDER
- skala: 1:2000/A3
1:1000/A1

Gestaltning

Gestaltningsmål för järnvägsplan

- Goda siktlinjer vid korsningarna är viktiga för trygghetskänsla och orienterbarhet, samt i relation till riksintresset för kulturmiljövård
- Materialval baseras på hållbarhet och funktion
- Gestaltningen av järnvägsrummet ges identitetsskapande karaktär
- Gestaltningen tar hänsyn till kulturhistoriska värden
- Möjligheten att röra sig mellan den östra och västra sidan av staden, samt längs järnvägen stärks och underlättas
- Gestaltningen bidrar till att området ges en behaglig atmosfär att röra sig i
- Skalan på gaturummet och stråket längs järnvägen anpassas till gående och cyklister
- Den visuella barriärpåverkan beaktas

Framtida situation med plats för tre spår



Befintlig situation



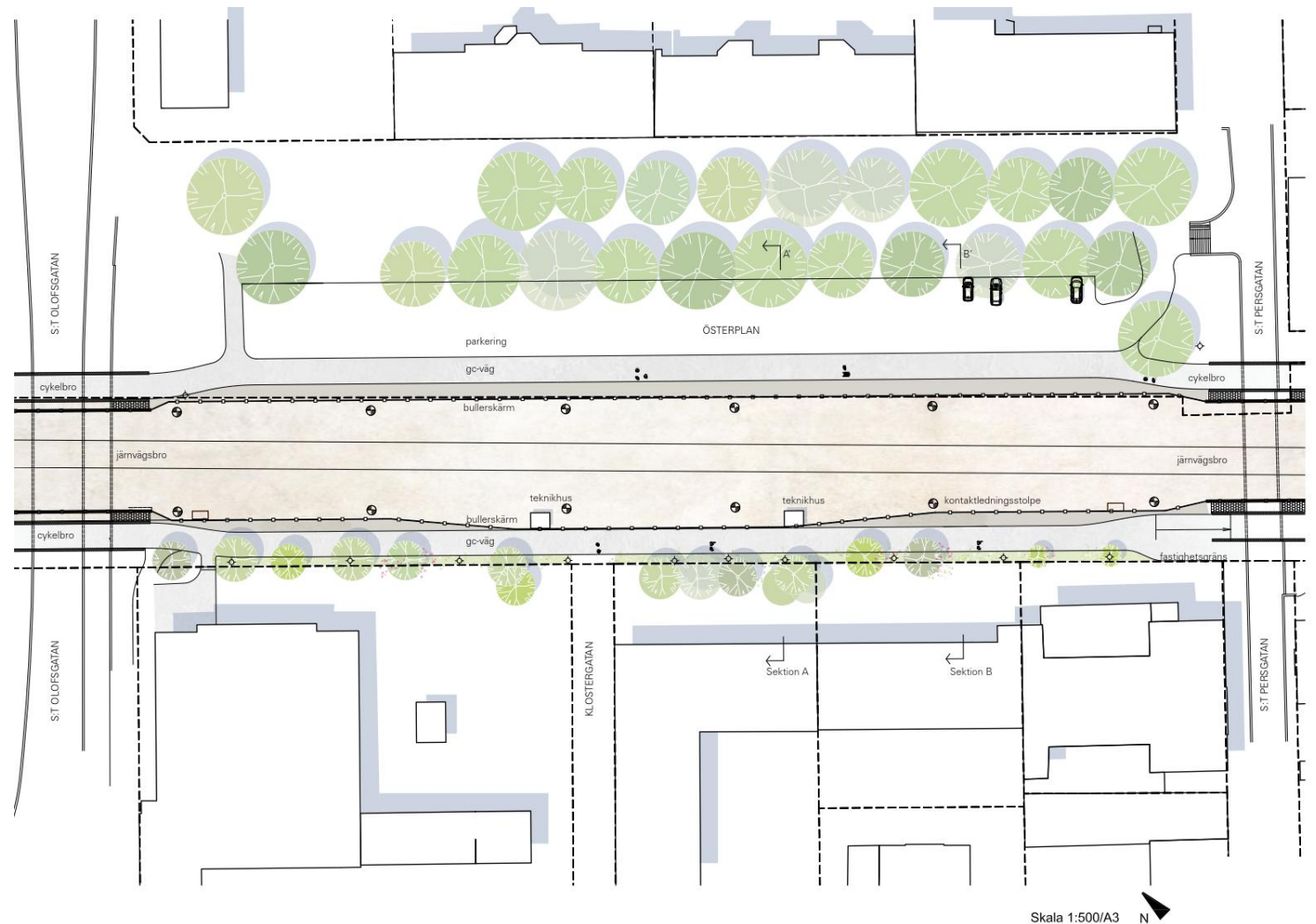
Gestaltning

Spårnära bullerskydd

Bullerskärmar planeras på östra och västra sidan av järnvägen. Dessa bidrar till en bättre ljudmiljö för de som använder stråket utmed järnvägen. För att skapa ett attraktivt gång- och cykelstråk längs järnvägen ska trygghet, stadsmässighet och variation vara ledord för gestaltningen av dessa. Siktlinjer längs och tvärs järnvägssträckan är viktiga för orienterbarheten i staden. Skärmar som möjliggör genomsikt är viktiga för att uppnå detta, varför de utformas som delvis transparenta. Vid korsningarna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan utformas bullerskärmar som helt transparenta.

Bullerskärmar placeras i rät linje på östra sidan om järnvägen. På västra sidan gör tekniska anordningar att placeringen blir mer varierad i förhållande till gång- och cykelstråket. Vid järnvägsbroarna sker en viss förskjutning i sidled.

Mellan järnvägsbroarna och gång- och cykelbroarna kommer det att vara mellanrum. Den spårnära skärmen kommer även att fungera som spårspringsskydd.



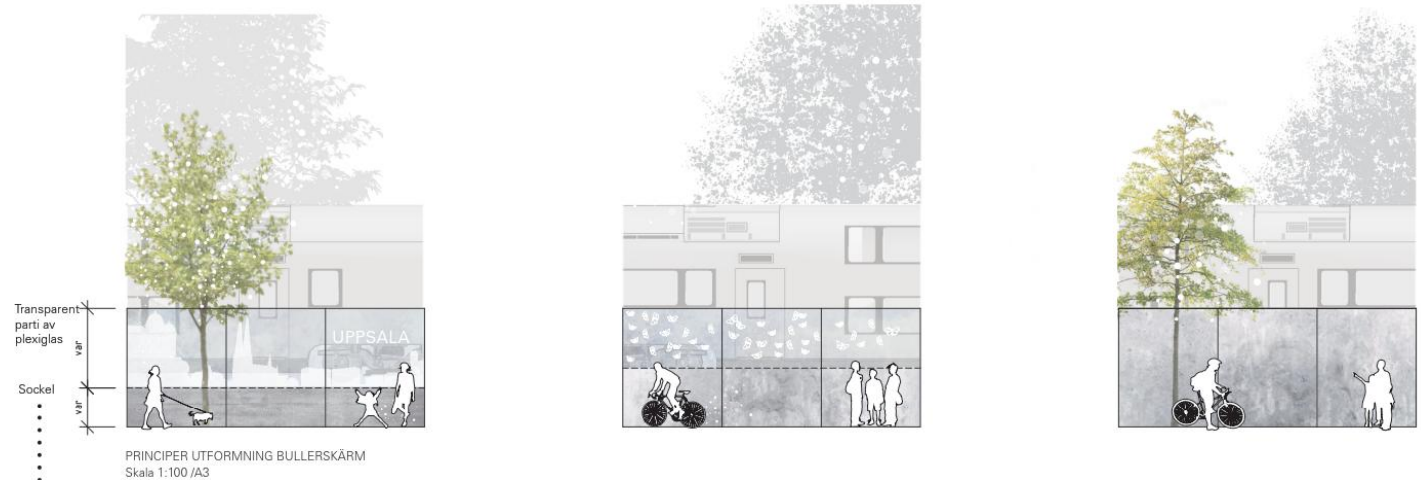
Gestaltning

Gestaltungsansatz spårnära bullerskydd

Bullerskärmarna placeras i gränsen mot järnvägsområdet och ansluter till befintliga broräcken, så att inga öppningar finns. Skärmarna förses med en genomgående icke transparent sockel som skapar en distinkt gräns för järnvägen. Sockeln kan variera i höjd för att dölja tekniska anordningar på järnvägsområdet eller på sina ställen gå upp till kanten på skärmen för att möjliggöra installation av servicedörrar. Sockeln kan utföras i en mängd olika material – stål, betong eller sten är några exempel. Viktigt är att valet sker med omsorg för att väl passa in i den stadsmiljö som omger anläggningen.

De delar av skärmarna som är transparenta förses med markeringar för att förhindra fåglar att flyga in i dem. Markeringarna kan utformas för att ytterligare förhöja upplevelsevärdet i miljön.

Mellan bullerskärmarna och gång- och cykelstråket föreslås väl ordnade ytor. Finns där utrymme för växtlighet kan dessa planteras med varierade solitärbuskar och marktäckare för att skapa en mjukare och mer attraktiv miljö. Ytorna kan också vara hårdgjorda med stadsmässig beläggning av annat slag än asfaltsbeläggningen utmed stråket.



EXEMPEL PÅ MATERIAL



Buller

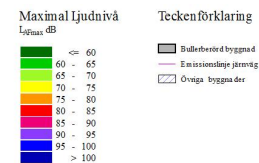
Nuläge 2017, maximal ljudnivå



Nollalternativ 2030, maximal ljudnivå



En bullerutredning görs i samband med järnvägsplanen. Utöver bullerskärmarna längs järnvägen, kommer övriga skyddsåtgärder presenteras lägre fram i järnvägsplanens process för de fastigheter som berörs. Vi följer regler och riktlinjer för buller som är fastlagda av riksdagen.

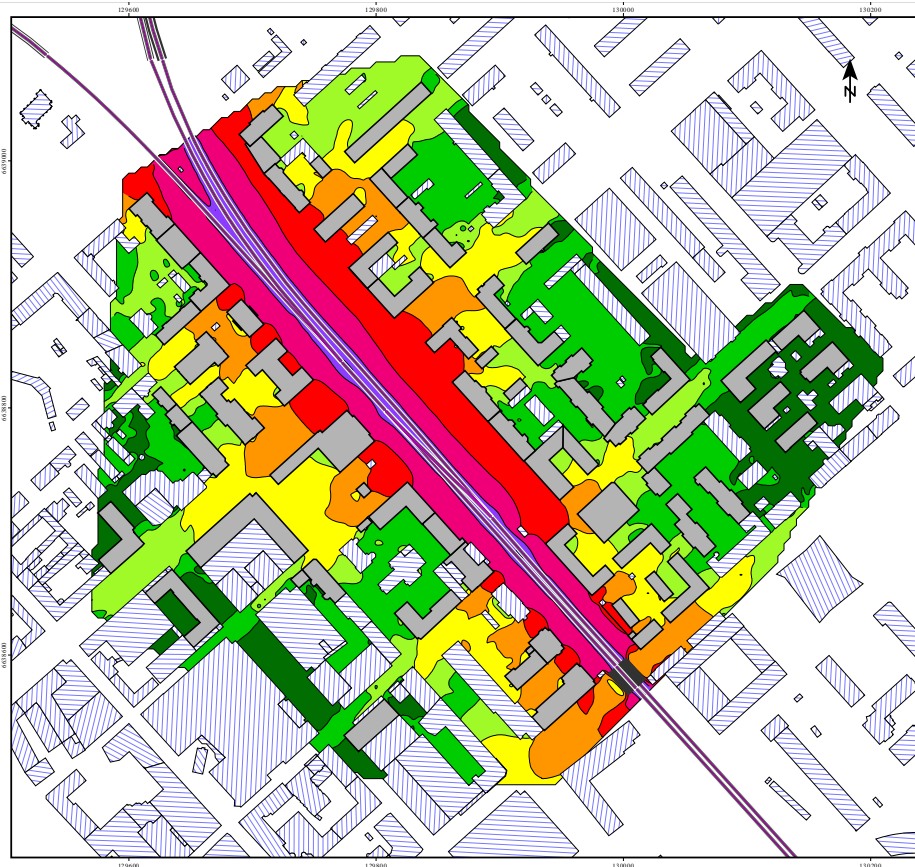


Skala 1:2500

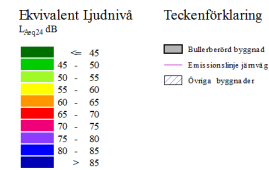
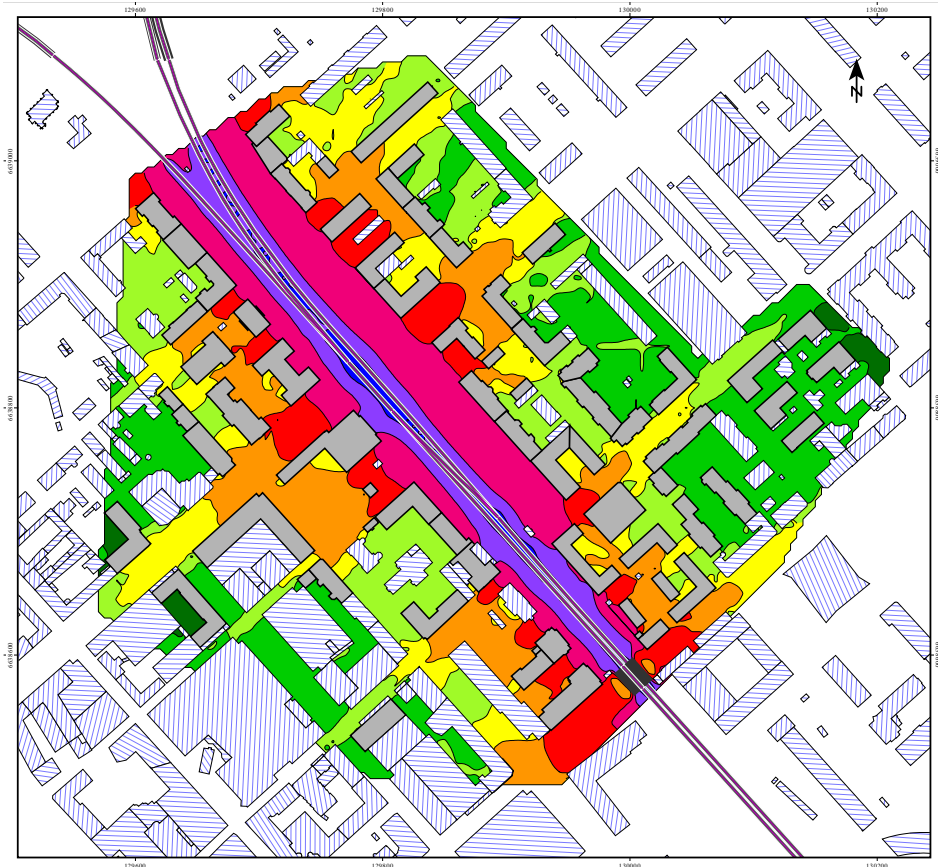
Ljudnivå beräknad 2 m ovan mark från specificerad bullerkälla

Buller

Nuläge 2017, ekvivalent ljudnivå



Nollalternativ 2030, ekvivalent ljudnivå



Skala 1:2500

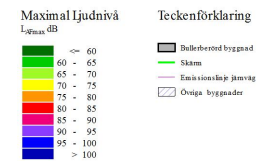
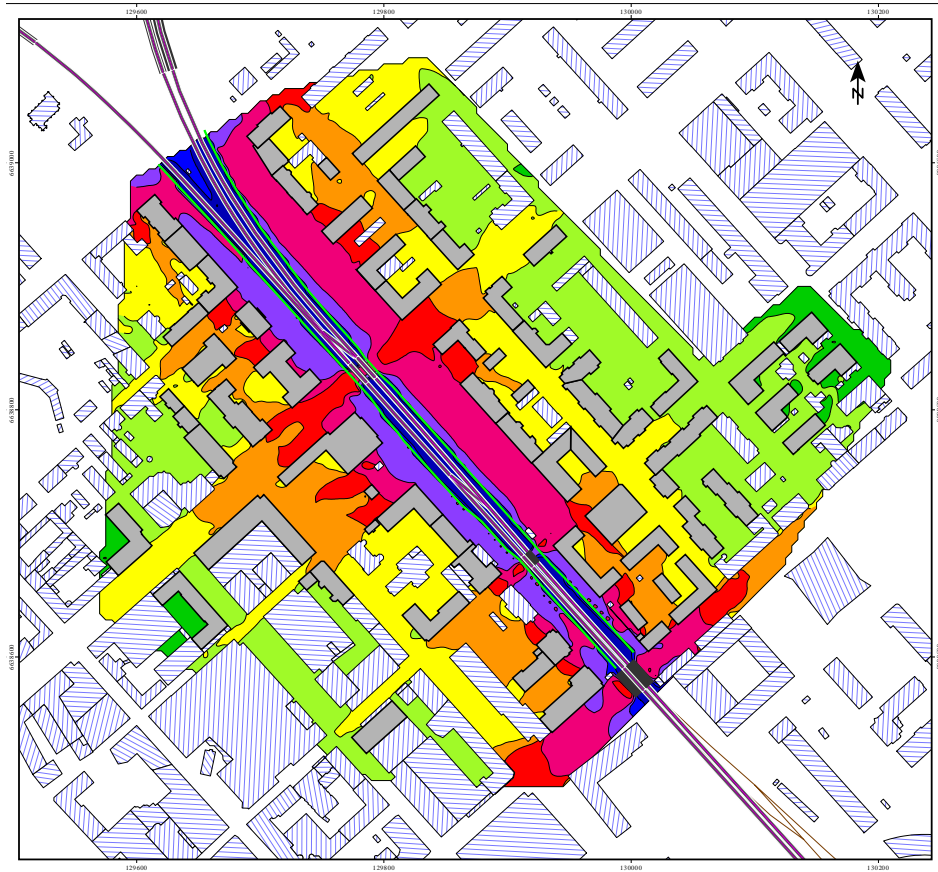
Ljudnivå beräknad 2 m ovan mark
från specificerad bullerkälla

Buller

Nollalternativ 2030, maximal ljudnivå



Utbyggnadsförslag 2030, maximal ljudnivå



Skala 1:2500

Ljudnivå beräknad 2 m ovan mark
 från specificerad bullerkälla