

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2023-000285Handläggare:
Saga Wingård
018-727 46 14

Planbeskrivning Detaljplan för Gårdsvägen

Utökat förfarande



Det här är ett förslag till detaljplan

SAMRÅDSHANDLING

Postadress: Uppsala kommun, stadsbyggnadsförvaltningen, 753 75 Uppsala
Besöksadress: Stadshusgatan 2
Telefon: 018-727 00 00
E-post: plan-byggnadsnamnden@upsala.se
www.upsala.se

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	5
Samrådshandlingar	5
Tidigare ställningstaganden	6
Översiktsplan	6
Detaljplaner.....	7
Järnvägsplan.....	9
Andra kommunala beslut	9
Planens innehåll.....	9
Planens syfte	9
Planens huvuddrag.....	9
Planområdet	10
Landskapsbild, bebyggelse och gestaltning.....	14
Kulturmiljö	15
Park och natur.....	20
Trafik och tillgänglighet.....	25
Social hållbarhet.....	31
Mark och geoteknik	32
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	33
Hälsa och säkerhet	38
Teknisk försörjning.....	45
Motiv till detaljplanens regleringar.....	47
Användning av mark och vatten.....	47
Genomförandefrågor.....	50
Fastighetsrättsliga frågor	50
Tekniska frågor	54
Ekonomiska frågor	55
Organisatoriska frågor.....	57
Prövning enligt annan lagstiftning	58
Planens konsekvenser	60
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	60
Miljökonsekvensbeskrivning, MKB.....	60
Konsekvenser för miljön.....	61
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	67
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	69
Översiktsplanen	69

Miljöbalken.....	69
Medverkande.....	71

Inledning

Sammanfattning

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Bergsbrunna invid järnvägen. Syftet med planläggningen är att möjliggöra två nya planskilda järnvägspassager i enlighet med Trafikverkets järnvägsplan, samt att säkerställa de anslutningsvägar för fordon och gång- och cykel som krävs för dessa passager. Detaljplanen syftar också till att säkerställa framkomligheten för fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik till den framtida järnvägsstationen. Dessutom syftar planen till att bekräfta markanvändning GATA för de delar av planområdet som inte tidigare har fastighetsreglerats enligt gällande detaljplan. Detaljplanen är en del av verkställandet av fyrspårsavtalet mellan staten och Uppsala kommun, och förenlig med översiktsplanen. Kommunen har initialt bedömt att detaljplanen kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram.

Vad är en detaljplan?

En detaljplan berättar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

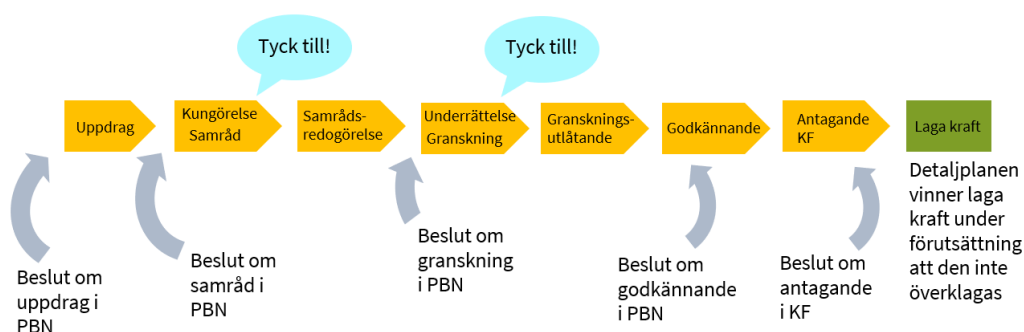
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

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

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2023-01-26

Utökat förfarande:



Handlingar

Samrådshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning

Övriga handlingar

Nedan listas de handlingar som upprättats under planarbetet. Alla utredningar är beställda, granskade och godkända som planeringsunderlag av Uppsala kommun om inte annat anges.

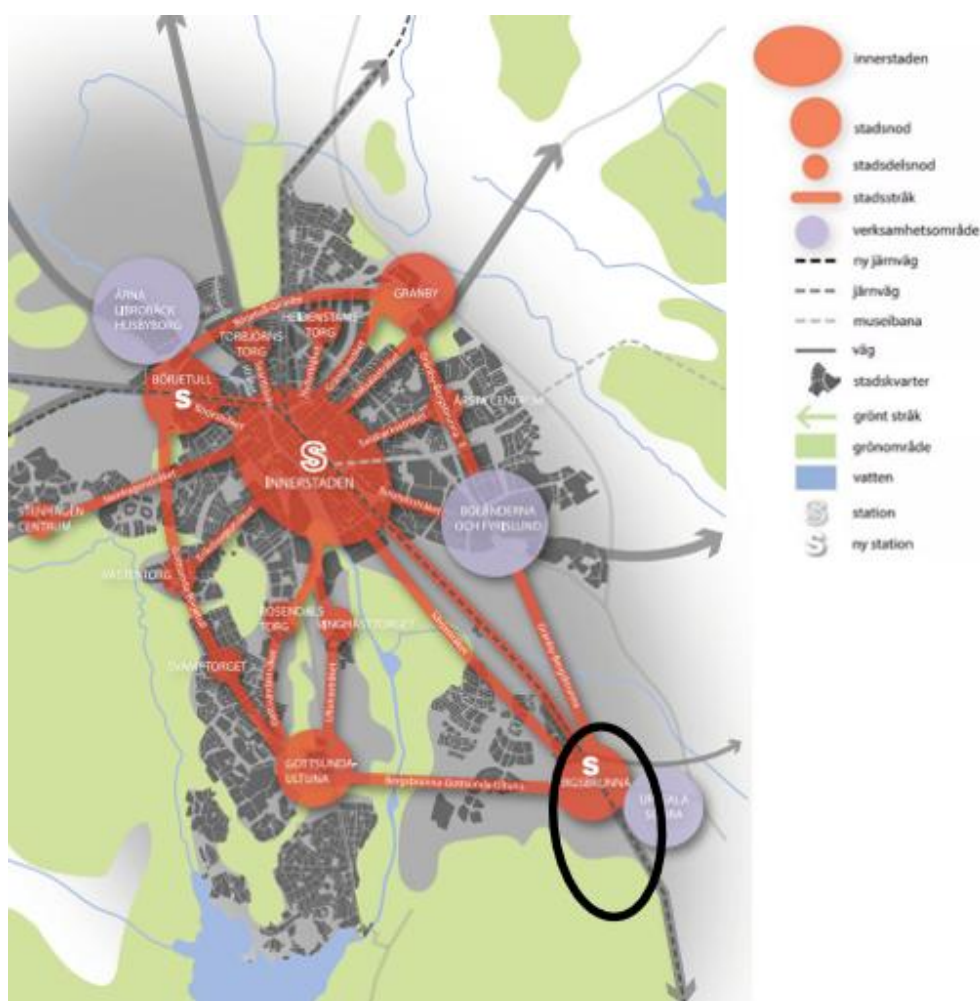
- Undersökning daterad 2023-04-06
- Fastighetsförteckning*
- Bullerutredning, Sweco, daterad 2025-12-19. Beställd av Trafikverket granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun.
- Dagvattenutredning, Bjerking, daterad 2025-11-26
- Riskbedömning grundvatten, Norconsult, daterad 2024-09-10
- Vibrationsutredning, Norconsult, 2023-10-13
- PM Geoteknik, WSP, daterad 2023-09-26
- Markteknisk undersökningsrapport geoteknik, Tyréns, daterad 2023-09-26
- Miljöteknisk markundersökning, Tyréns daterad 2023-11-10 reviderad 2024-02-26
- Naturvärdesinventering, Väg och miljö, daterad 2023-10-17
- Artskyddsutredning groddjur och kräddjur, Väg och Miljö, daterad 2024-03-15
- Artskyddsutredning fåglar, Väg och Miljö, daterad 2024-03-25
- Arkeologisk utredning etapp 1. Mellan Uppsala och Söderby Fyrspår Uppsala-Bergsbrunna. Upplandsmuseet 2021. Beställd av Trafikverket granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun.
- Arkeologisk utredning steg 2 Boplatser, grav och bytomt. Upplandsmuseet 2023. Beställd av Trafikverket, granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun.
- Landskapsanalys, Sweco, daterad 2023-05-04. Beställd av Trafikverket, granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun.
- Barnkonsekvensanalys, Sweco, daterad 2024-11-25. Beställd av Trafikverket, granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun
- Bohålsinventering för fladdermöss, Sweco, daterad 2023-05-04. Beställd av Trafikverket, granskad och godkänd som planeringsunderlag av Uppsala kommun.
- Fördjupad inventering av naturvärdesträd, Väg och miljö, daterad 2024-03-15
- Checklista jordbruksmark, Uppsala kommun, daterad 2025-12-08.
- Miljökonsekvensbeskrivning, Ensucon, daterad 2025-12-12.
- Inventering av naturvärdesträd, Väg och miljö, daterad 2024-03-15.

Samrådshandlingarna finns tillgängliga digitalt i Stadshusets Kontaktcenter på Stadshusgatan 2. Handlingarna finns att ta del av på Uppsala kommuns webbplats www.uppsala.se/gardsvagen. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Översiktsplan 2016 redogörs för hur den fysiska miljön i Uppsala kommun ska utvecklas fram till år 2050. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2016 och under 2020 genomfördes en aktualitetsprövning vid vilken kommunen bedömde att översiktsplanen är aktuell. Översiktsplanen identifierar fem huvudfrågor varav en är ”fyra spår till Stockholm”. Översiktsplanen redovisar en ökad kapacitet på ostkustbanan med två nya spår och beredskap för att svara upp mot statliga investeringar. Fyra spår längs Ostkustbanan möjliggörs i ett järnvägsreservat. En bärande tanke i översiktsplanen är också att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet, särskilt kollektivtrafiken.



Figur 1 Strukturbild från Översiktsplan 2016. Planområdet är markerat med en svart cirkel.

Planeringsstrategi

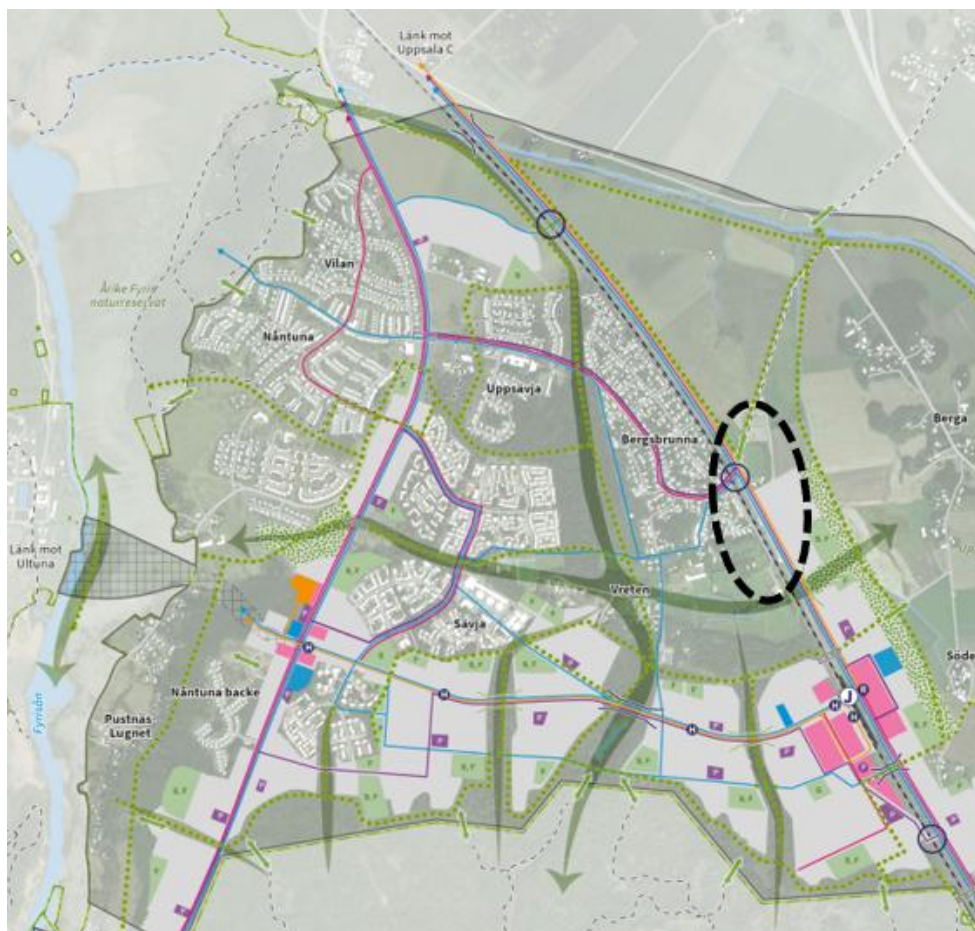
Varje mandatperiod tar kommunfullmäktige ställning till hur aktuell översiktsplanen är i en så kallad planeringsstrategi. Översiktsplanen ska alltid läsas tillsammans med den senaste planeringsstrategin. Planeringsstrategin godkändes av kommunfullmäktige den 7 november 2023. Översiktsplanens ställningstaganden till markanvändningen, samt utveckling av den byggda miljön, bedömdes då vara tillräckligt aktuella för att översiktsplanen ska anses vara aktuell under innevarande mandatperiod. Vissa

detaljer i översiktsplanen har dock bedömts inaktuella, vilka redovisas särskilt i strategin som också innehåller ett antal förtydliganden samt redovisning av förändrade förutsättningar och anspråk.

Bergsbrunna-Gränby-stråket är inaktuell genom kommunfullmäktiges ställningstaganden till den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna, där den i stället läggs längs järnvägen och sedan ansluter till befintligt vägnät norr om Sävjaån.

Fördjupad översiktsplan

Planområdet omfattas av *Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna* som antogs i Kommunfullmäktige 2022-02-08. Den fördjupade översiktsplanen redovisar en utveckling av sju nya stadsdelar och ska vara vägledande i kommande utveckling av området. En ny järnvägsstation planeras söder om Bergsbrunna och två nya järnvägsspår redovisas parallellt med den befintliga järnvägen. Ett antal vägförbindelser under järnvägen anges då befintliga järnvägsövergångar behöver byggas om till planskilda passager.



Figur 2 Kartutdrag från den Fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna med aktuell detaljplans planområde markerat med streckad svart linje. De svarta cirkarna redovisar Vägförbindelse under järnväg.

Detaljplaner

Området är delvis planlagt sedan tidigare. Detaljplanen ersätter delar av Byggnadsplan för Bergsbrunna samhälle (03-DAK-652) som vann laga kraft 1963. Inom det område

som ersätts reglerar planen markanvändningen järnvägsändamål, bostadsändamål, allmän plats med enskilt huvudmannaskap i form av väg och park.



Figur 3 Utdrag ur kommunens planmosaik som redovisar gällande detaljplaner i området. Större delen av planområdet är inte planlagt sedan tidigare. Planområdet är markerat med blå linje.

Parallellt med detaljplanen pågår ett uppdrag om att upphäva de delar av gällande detaljplaner som står i strid med järnvägsplanen, för att möjliggöra ett fastställande av järnvägsplanen (PBN 2022-003152).

Kommunen har även ett pågående planarbete söder om planområdet för en gata öster om järnvägen, som ska sammanbinda anslutningsvägen från E4:an med den nya järnvägsstationen och vidare norrut (PBN 2023-003395). Detaljplaneläggningen av gatan öster om järnvägen ska inkludera mark för en kollektivtrafiknod för bussar i anslutning till järnvägsstationen samt en pendlarparkering.

Järnvägsplan

Trafikverkets arbete med den första järnvägsplanen för Fyra spår Uppsala pågår. Järnvägsplanen omfattar delsträckan ”Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation”. Detaljplanen ska möjliggöra en utbyggnad av järnvägsanläggningen från två till fyra spår och det planeras också för en ny järnvägsstation söder om Bergsbrunna.

I och med Trafikverkets utbyggnad av järnvägen måste ett antal befintliga järnvägsövergångar säkras som planskilda med hänsyn till trafiksäkerhet. Vid Gårdsvägen innebär detta att den befintliga övergången stängs och två nya planskilda passager planeras i anslutning till Södra Banvägen.

Andra kommunala beslut

Fyrspårsavtalet

Fyrspårsavtalet är en överenskommelse mellan staten, Uppsala kommun och Region Uppsala. Det ska leda till fler bostäder, nya arbetsplatser, ny kollektivtrafik i södra Uppsala och fyra järnvägsspår på sträckan mellan Uppsala och Stockholm.

Handlingsplan för mobilitet och trafik

Handlingsplan för mobilitet och trafik är en plan med ett 2030-årsperspektiv. Handlingsplanen syftar till att konkretisera de föreslagna tillståndsmålen i Program för mobilitet och trafik genom att ta fram etappmål för 2030. Handlingsplan för mobilitet och trafik ska också ge en tydlig riktning för hur målet ska uppnås samt föreslå åtgärder för det fortsatta arbetet. Handlingsplanen godkändes i kommunfullmäktige 31 januari 2022.

Planens innehåll

Planens syfte

Syftet med planläggningen är att möjliggöra två nya planskilda järnvägspassager i enlighet med Trafikverkets järnvägsplan samt att säkerställa de anslutningsvägar för fordon och gång- och cykel som krävs för dessa passager. Detaljplanen syftar också till att säkerställa framkomligheten för fordonstrafik samt gång- och cykeltrafik till den framtida järnvägsstationen söder om Bergsbrunna. Dessutom syftar planen till att bekräfta markanvändning för gata för de delar av planområdet som inte tidigare har fastighetsreglerats enligt gällande detaljplan.

Planens huvuddrag

Då järnvägen byggs ut från två till fyra spår och den befintliga järnvägsövergången stängs behöver detaljplanen säkerställa att man fortsatt kan passera järnvägen. Eftersom det inte är tekniskt möjligt att anlägga en planskild korsning i samma läge som dagens övergång, föreslås i stället att den befintliga korsningen ska ersättas med två planskilda passager söder om den befintliga övergången. Dessa utgörs av en passage för endast gång- och cykeltrafik samt en passage som utöver detta också medger motorfordonstrafik, inklusive bussar och lastbilar.

I dagsläget saknas väganslutningar som kopplar till Trafikverkets planerade passager. Det krävs därför en detaljplan för att säkra dessa anslutningar.

Detaljplanen reglerar i huvudsak allmän plats GATA. Planbestämmelsen innefattar också gång- och cykelvägar samt de slänter som krävs för vägkonstruktionen, samt utrymme för krossdiken. Passagerna under järnvägen regleras i detaljplanen med markanvändningen T₁, Järnväg samt egenskapsbestämmelser för tunnel för allmännyttig trafik och tunnel för allmännyttig gång- och cykeltrafik.

Området på båda sidor av gång- och cykeltunneln planläggs som allmän plats GCVÄG. Inom användningen ska en gång- och cykelanslutning till passagen under järnvägen möjliggöras samt de slänter och stödmurar som krävs för ändamålet.

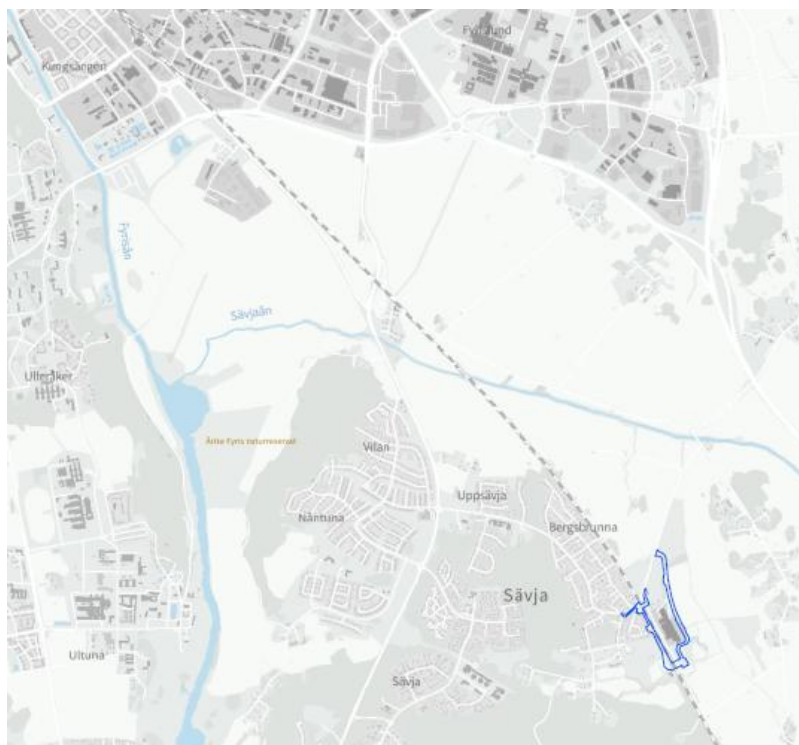
Öster om Danelids idrottsplats planläggs ett område som NATUR. Användningen ska säkerställa en ny övervintringslokal för groddjur som ersätter ett område som tas i anspråk av den nya vägen.

Vid Nyckelaxet finns en elnätsstation som bekräftas med ett E-område. Planen innehåller i övrigt inga byggrätter.

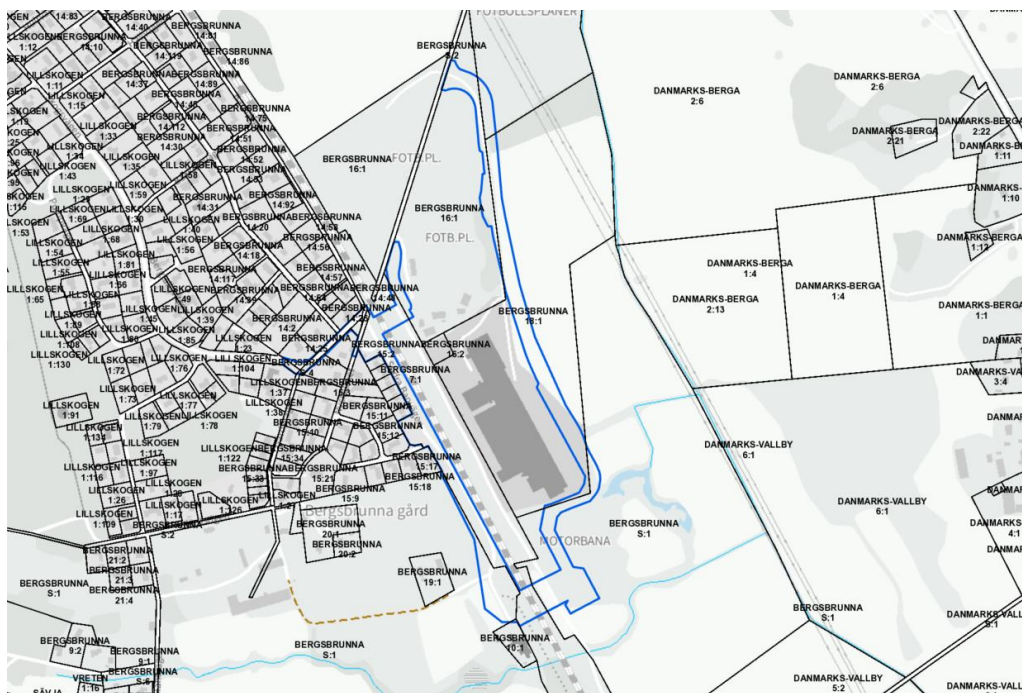
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Bergsbrunna invid järnvägen och omfattar drygt fyra hektar.



Figur 4 Orienteringskarta. Planområdet är markerat med blå linje.



Figur 5 Planområdets utbredning. Planområdet är markerat med blå linje.

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet präglas i hög grad av järnvägen som löper längs med Bergsbrunnas östra delar.

På västra sidan av järnvägen finns framför allt småhusbebyggelse, i form av villor och parhus. Gårdsvägen som passerar järnvägen i plan förbinder Bergsbrunna med bebyggelsen öster om järnvägen. Intill plankorsningen vid Gårdsvägen finns en kombinerad pizzeria och kiosk. Intill den befintliga järnvägsövergången vid Nyckelaxet finns en busshållplats för lokalbussar.



Figur 6 Nyckelaxet intill den befintliga järnvägsövergången.



Figur 7 Entrén till det gamla tegelbruket



Figur 8 Dandelids idrottsplats

Öster om järnvägen finns ett äldre tegelbruk som idag inhyser ett flertal företag. Strax norr om tegelbruket har Danmarks idrottsförening fotbollsverksamhet för barn, ungdomar och vuxna. Söder om tegelbruket finns en motocrossbana.

Linnéstigen "Danmarksvandringen" passerar järnvägsövergången vid Gårdsvägen mot Linnés Sävja och Linnés Hammarby. Ytterligare en vandringsled som tillhör Lunsens områdesled går genom planområdet via Södra Banvägen och vidare mot Lunsens naturreservat.



Figur 9 Vandringsled mot Lunsens naturreservat.

Omgivningarna runt planområdet karaktäriseras av jordbruksmark i öster och i söder breder det större skogsområdet Lunsen ut sig som ansluter till naturreservaten Norra Lunsen.



Figur 10 Jordbruksmarken öster om det gamla tegelbruket.

Väster om Bergsbrunna finns stadsdelen Sävja. Här finns offentlig- och kommersiell service i form av skolor, förskolor, matbutiker, idrottsplats, kulturcentrum, lekplatser med mera.

I Danmarks by, öster om planområdet, finns bland annat skola och förskola.

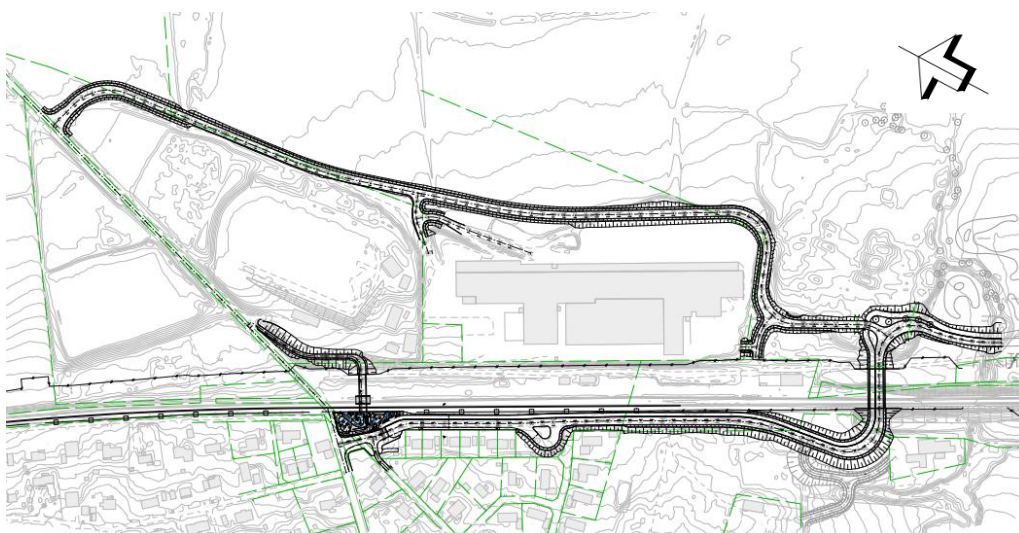
Landskapsbild, bebyggelse och gestaltning

Detaljplanens utformning styrs till stor del av järnvägsplanens placering av de nya passagera. Lokaliseringen av dessa är fastslagen utifrån det utredningsarbete som Trafikverket tidigare gjort inför framtagandet av samrådshandlingen för järnvägsplanen. Detaljplanen prövar de anslutningar som krävs till och från dessa passager. Planområdet utgörs idag av småskalig bebyggelse med järnvägen som bryter av mot omgivande jordbruksmark. I den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna planeras för en utveckling av både småhus och flerbostadshus i framtiden. Aktuell detaljplan behöver förhålla sig till ett sammanhang där hänsyn tas både till nuvarande situation såväl som framtida utveckling av området och fungera i båda dessa skalor. I arbetet med detaljplanen har utgångspunkten varit att utgå från befintliga vägdragningar i möjligaste mån för att minska påverkan på kulturlandskapet och ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk. Det ska också vara lätt att orientera sig och finnas en logik i vägnätets utbredning.

Södra Banvägen breddas och utformas som en mindre lokalgata med utrymme för en gång- och cykelbana på ena sidan gatan och gångbana på andra sidan gatan framför befintliga parhus.

Vid den södra passagen, vägporten, planerar Trafikverket en ny järnvägsbro i form av en sluten plattramsbro. Den nya anslutande vägen från vägporten ska följa befintlig vägs sträckning i så stor mån som möjligt. Det är viktigt att vägens planerade dragning möjliggör en god framtida kvartersstruktur och skapar förutsättningar för en robust trafikförsörjning. Den nya vägens dragning minimerar intrång i jordbruksmarken och tar hänsyn till de småvatten som finns i området och anpassningar har gjorts till befintlig verksamhet vid det gamla tegelbruket. Vägen ansluter till väg 649 i nordöstra delen av planområdet.

Söder om vägporten pågår ett detaljplanearbete där en ny väg planeras från den nya stationen söder om Bergsbrunna. Gatan ska ansluta till den nya vägen på vägportens östra sida.



Figur 11 Översiktsbild från systemhandling (WSP)

Stor vikt har lagts i gestaltningen av den nya gång- och cykeltunneln vid Gårdsvägen. Ambitionen har varit att passagen och den plats som skapas här ska vara tillgänglig för alla och upplevas som trygg och inbjudande att färdas genom och uppehålla sig på samt att utformningen ska bidra till en god livsmiljö. Platsen ska fungera utifrån dagens situation men måste också kunna rymma de flöden som uppstår i och med den

fortsatta utvecklingen av de sydöstra stadsdelarna. De stora höjdskillnaderna vid platsen utgör stora utmaningar vid utformningen av den gång- och cykelpassage som planeras. Höjdskillnaden tas upp av en stödmur mot Södra Banvägen och cyklister leds i en serpentinformad cykelbana ner till gång- och cykeltunneln. Trappor föreslås för gående medan till exempel barnvagnar och rullstolsburna hänvisas till gång- och cykelbanan. Öster om gång- och cykeltunneln ansluts gång- och cykelbanan till infarten vid Danelids idrottsplats.



Figur 12 Illustrationsplan serpentina vid gång- och cykeltunneln. WSP. Norr är inte uppåt i bilden.

Kulturmiljö

Bergsbrunna var från början ett säteri men med tillkomsten av järnvägen i slutet av 1800-talet utvecklades orten till stationssamhälle och industriort. I närheten av stationsområdet anlades ett tegelbruk där upplandslera brändes till tegel. I början av 1900-talet tillkom ett större område med egnahemsbebyggelse under namnet Bergsbrunna Lanthem. Bergsbrunnas första epok som stationssamhälle avslutades kring 1970 då hållplatsen utvecklades och stationshuset revs 1975.

I en industriminnesinventering från 2003 redogörs för det före detta tegelbrukets kulturhistoriska värde. Tegelbrukets värde med avseende på till exempel byggnadsteknik- och material samt arbetslivshistoria värderas högt. Aktuell detaljplan påverkar inte tegelbrukets byggnad. Delar av Tegelbrukets parkering/gårdsplan tas i anspråk och infarterna byggs om.

Riksintresse för kulturmiljövården

Riksintressen för kulturmiljövården är sammanhängande kulturmiljöer av stor betydelse ur ett nationellt perspektiv. Det är områden som särskilt väl belyser viktiga historiska skeenden. De värden som ligger till grund för utpekandet är knutna till såväl enskilda objekt och delområden som till miljöns kulturhistoriska och rumsliga samband. Riksintresseområden för kulturmiljövården styrs av miljöbalken 3 kapitlet 6§ och ska skyddas mot åtgärder som kan innebära påtaglig skada på kulturmiljön.

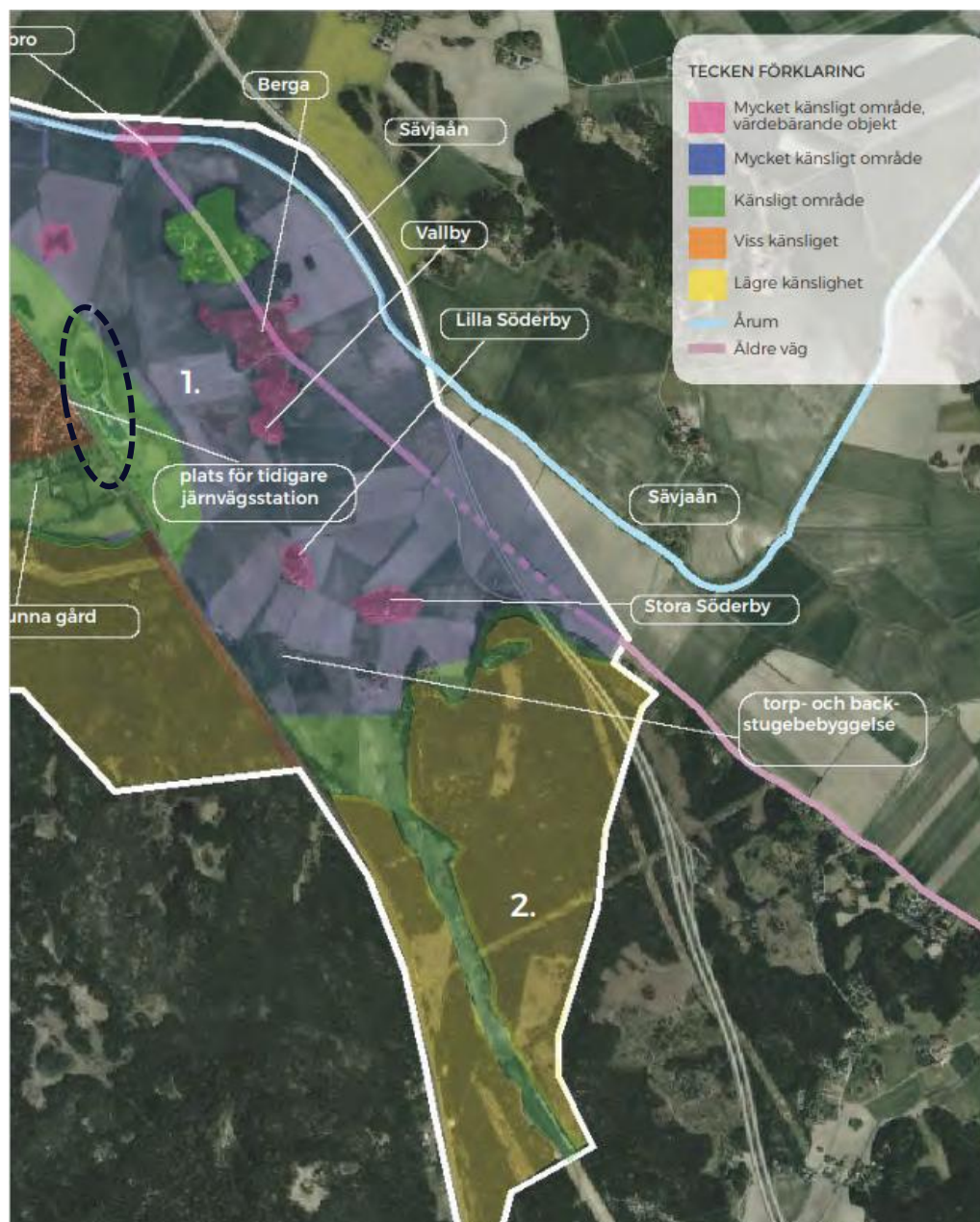
En mindre del av planområdets nordöstra del omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, *Långhundradalen (C41)*. Riksintresset utgörs av "forttida betydande kommunikationsmiljö och fornlämningsmiljö med ett stort antal monumentala

fornlämningar från framför allt yngre järnåldern som tillsammans med odlingslandskap, herrgårdsmiljö, torp och bymiljö ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling”.

Den nordöstra delen ingår också i den kommunala kulturmiljön (U29). Miljön omfattar de centrala delarna av Danmarks, Lägga, Östuna och Husby-Långhundra socknar, ett sammanhängande landskapsavsnitt utmed Storåns och Sävjaåns mycket flacka dalgångar. Området innehåller ett mycket stort antal fornlämningar samt äldre välbevarad bebyggelse från medeltid till nutid. Bebyggelsen utgörs av en blandad herrgårds- och bondebbyggelse. Landskapet inom Danmarks och Lägga socknar utgör en del av den vidsträckta öppna Uppsalaslätten där bebyggelsen ligger på ”öar” av berg eller morän omgivna av åkermark.

Ett kompletterande kulturmiljöunderlag (WSP 2019-09-20) togs fram i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna. I den känslighetsanalys som då gjordes pekades större delen av planområdet ut som ett känsligt område med avseende på kulturhistoriska värden. Analysen klargör områdets möjlighet att inhysa nya inslag utan att dess kulturhistoriska karaktär eller värde påtagligt förändras. Bedömningen var att vissa tillägg eller ändringar kan göras, såvida hänsyn tas till bärande karaktärer och betydelsefulla sammanhang i landskapet.

Den norra delen av planområdet pekades ut som ett mycket känsligt område och utgörs av den del som omfattas av riksintresset för kulturmiljövård. Bedömningen här var att området är av mycket stor betydelse för att förstå viktiga kulturhistoriska sammanhang som kan kopplas till riksintresset för kulturmiljövården eller lagskyddade miljöer. Området är mycket känsligt för nya strukturer som inte går i linje med de bärande berättelser som uttrycks i landskapet, för åtgärder som skadar karaktärer och viktiga uttryck eller som bryter betydelsefulla visuella eller funktionella samband. Det kan även vara känsligt för åtgärder utanför området om åtgärderna påverkar bärande karaktärer och uttryck negativt.



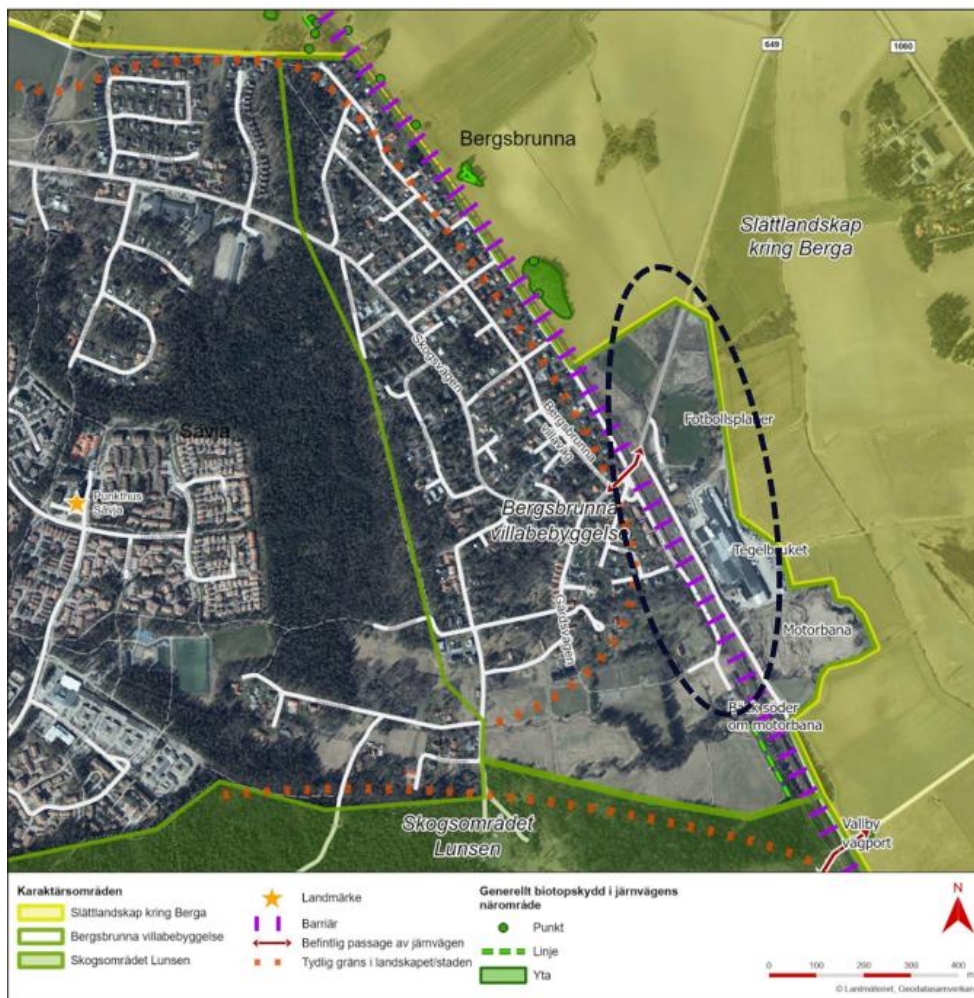
Figur 13 Känslighetskarta (WSP) Planområdets läge är markerat med streckad svart linje.

Landskapsanalys

Trafikverket har tagit fram en landskapsanalys inom ramen för järnvägsplanen, (Landskapsanalys 2023-05-04). Syftet med landskapsanalysen är att beskriva och analysera landskapet och dess beståndsdelar ur ett helhetsperspektiv. Den ska bidra till att skapa samsyn kring förutsättningarna i landskapet och därmed bidra till en bättre utformning och utförande av järnvägsanläggningen.

I landskapsanalysen delas utredningsområdet in i landskapstyper och karaktärsområden som beskrivs och analyseras. Planområdet ligger i gränssnittet mellan skogsbacklandskap och slättlandskap. Nyckelkaraktärer som pekas ut är Bergsbrunna villabebyggelse, gamla tegelbruket, fotbollsplaner, vyer mot öster, järnvägen och rörelsestråk över järnvägen.

Karaktärsområdet är känsligt för störningar som påverkar boendemiljön negativt och järnvägens barriäreffekt är viktig att beakta.



Figur 14 Utsnitt från Trafikverkets landskapsanalys. Planområdet s läge är markerat med streckad svart linje.

Fornlämningar

Trafikverket har i samband med samrådet för järnvägsplanen utfört arkeologiska utredningar, steg 1 och 2, som omfattar ett område som sträcker sig i en korridor parallellt med järnvägen. Inför granskning av järnvägsplanen har man utfört ytterligare en utredning, steg 1, för områden öster och väster om den planerade järnvägsutbyggnaden. Inom planområdet har tre fornlämningar påträffats i de sydvästra delarna. De utgörs av L2021:6636 - Lägenhetsbebyggelse, L2022:7627 - Bytomt/gårdstomt och L2021:6637 - Lägenhetsbebyggelse. Utöver dessa uppges att två stensättningar undersökts och tagits bort 1963 (L1944:6990).



Figur 15 Fornlämningar redovisade i Forsök.

Fornlämningarna L2021:6636 och L2022:7627 kommer att beröras av den nya vägdragningen som planeras ansluta till vägporten. Trafikverket kommer att ansöka om borttagande hos länsstyrelsen efter antagande av detaljplanen. I samband med förundersökningen ska också fornlämningsområdet för L1944:6990 fastställas.

Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa avbrytas, i enlighet med 2 kap 10§ kulturmiljölagen och länsstyrelsen ska underrättas.

Åtgärder för att minska påverkan

Detaljplanen är en konsekvens av den planerade utbyggnaden av järnvägen och den järnvägsplan som Trafikverket tar fram. Järnvägsplanen fastställer de nya passagernas läge och i detaljplanen prövas de nya anslutningsvägar som krävs för att ansluta passagerarna till vägnätet.

I detaljplanen har lokaliseringen av de nya vägarna anpassats till kulturmiljövärdena i så stor utsträckning som möjligt. Detaljplanen utgår från befintliga vägdragningar i möjligaste mån för att minska påverkan på kulturmiljön genom att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk. Detaljplanen innebär också indirekt att områdets långa historia av genomfart och transport bibehålls och förstärks. Detta kan förstärkas genom att gestaltningen av passagerna tar intryck av och anspelar på de byggnader och byggnadsmaterial som använts för järnvägen historiskt sett. Stor vikt ska läggas på utformningen av passagerna. Om de upplevs som tillgängliga och trygga kan det minska den barriäreffekt som järnvägen redan idag utgör.

De värdekärnor som motiverar riksintresset kommer att bevaras och kunna upplevas även efter ett genomförande av detaljplanen.

Park och natur

Rekreationsvärden

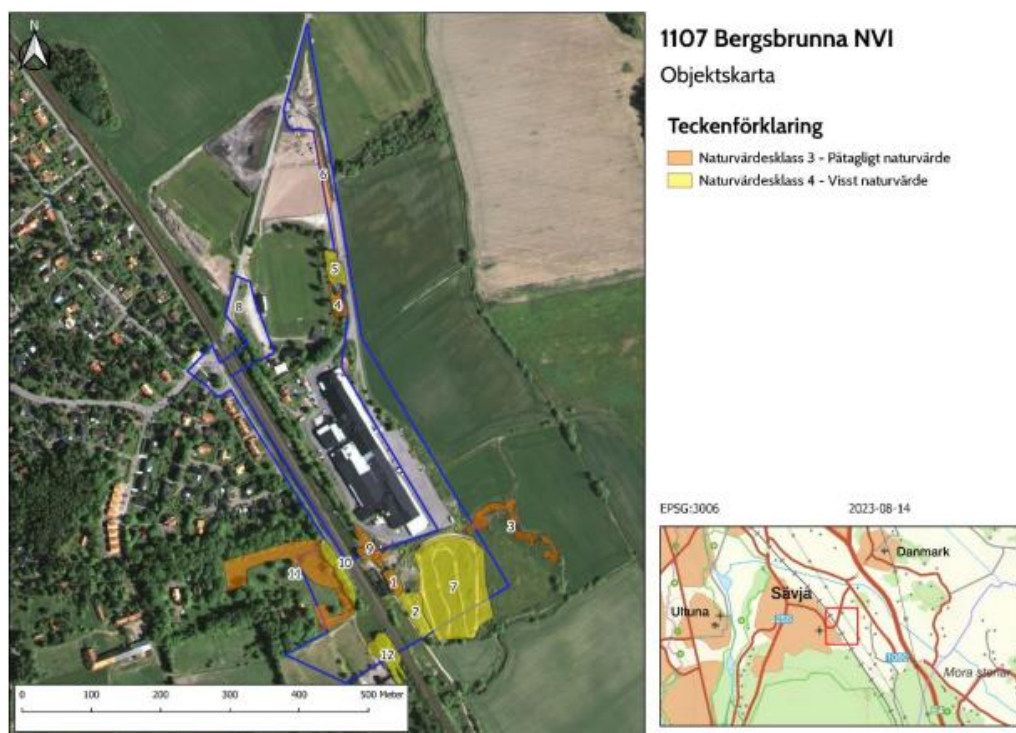
Linnéstigen ”Danmarksvandringen” som startar vid hamnen inne i centrala Uppsala och leder vidare via Kungsängen och Linnés Sävja vidare mot Linnés Hammarby, är ett populärt exkursionsstråk. Stigen går genom planområdet vid den befintliga järnvägspassagen vid Gårdsvägen. Sträckningen påverkas inte av detaljplanen, men passagen kommer att ske under järnvägen i den nya gång- och cykeltunneln i motsvarande läge som tidigare.

Ytterligare en vandringsled som går mot Lunsen leder genom planområdet via Södra Banvägen och vidare parallellt med järnvägen. Denna kommer att ha i stort sett samma dragning som idag med en lite justerad sträckning där anslutningsvägen till vägporten planeras.

Danmarks IF har Danelids idrottsplats intill planområdet som hemmaarena. Där har de även klubblokal och kansli. De arrenderar även flera fotbollsplaner nordost om planområdet. Danmarks IF har cirka 900 medlemmar, varav cirka 550 är aktiva idrottsutövare. Förutom fotboll sysslar föreningen även med motionsgymnastik. Då många barn- och unga rör sig mellan fotbollsplanerna och Bergsbrunna är trafiksäkerheten viktig. Detta har beaktats i samband med projektering av de nya gatorna. Se avsnittet *Trafik och tillgänglighet*.

Naturvärden

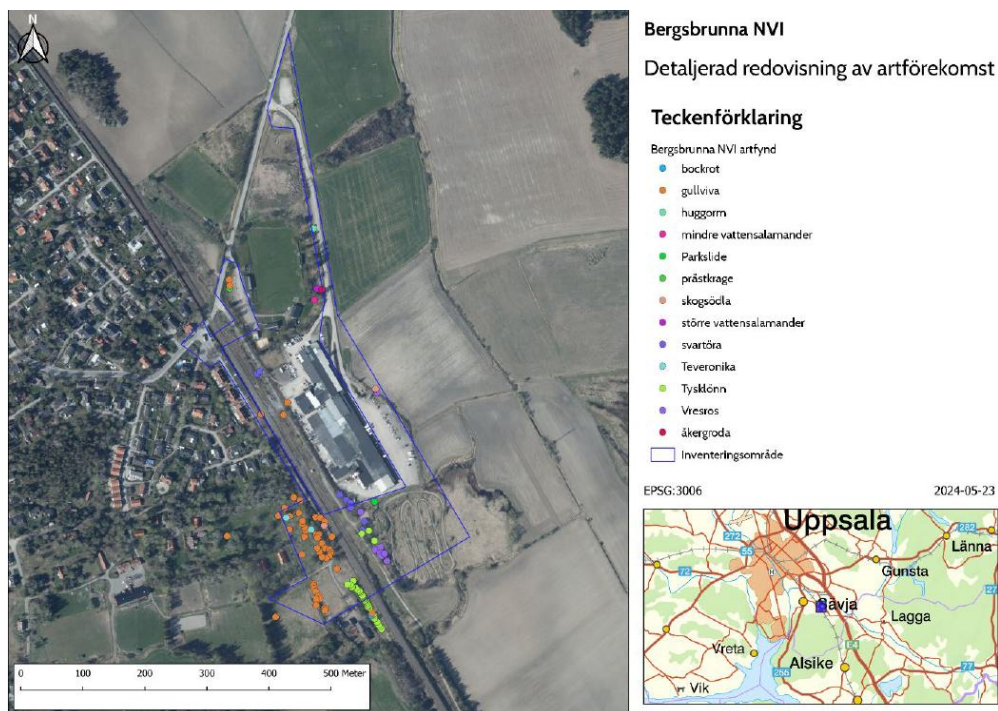
En naturvärdesinventering med en fördjupad inventering av grod- och kräldjur har tagits fram för detaljplanen (Väg och Miljö, 2023). Inom utredningsområdet har elva naturvärdesobjekt avgränsats. Dessa utgörs till största del av naturtypen skog och träd, men även naturtypen övrig gräsmark, park- och trädgård, ängs- och betesmark samt sandmiljö förekommer. Sex av naturvärdesobjekten bedöms hysa naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde och fem bedömdes hysa naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Inga objekt av naturvärdesklass 1, högsta naturvärde eller 2, högt naturvärde har påträffats.



Figur 16 Objektskarta naturvärdesklasser (Väg och Miljö)

Naturvärdesinventeringen anger att den föreslagna exploateringen bör ta hänsyn till de naturvärdesobjekt som har naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. Dessa objekt hyser naturvärden knutna till bland annat förekomst av äldre träd, sandblottor och betesmarker med aktiv hävd. Inverkan på äldre träd medför en skada på naturen som det är ytterst svårt att kompensera för och aktivt hävdad naturbetesmark blir alltmer ovanlig. Sandmiljöer är regionalt sällsynta och bör hållas öppna med hävd. Vidare anges att viss hänsyn bör tas till de naturvärdesobjekt som har naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Dessa objekt hyser naturvärden knutna till bland annat lövträd med solbelysta bryn och öppen mineraljord. Förlust av brynmiljöer med blommande och bärande buskar påverkar fåglar och insekter negativt. Motocrossbanan i objekt 7 har också en positiv påverkan på naturvärdena tack vare att aktiviteten håller mineraljorden öppen, vilket är positivt för insekter.

Totalt har man hittat 10 naturvårdsarter inom utredningsområdet (se figur nedan). Fyra av dessa betraktas som signalarter och sex av arterna omfattas av fridlysning via Artskyddsförordningen. Arten svartöra är rödlistad enligt *Rödlistade arter i Sverige 2020*. Under fältstudien registrerades fynd av vresros, parkslide och tysklönn, som alla är främmande arter och klassas som mycket hög risk för invasivitet.



Figur 17 Karta över de naturvårdsarter och invasiva arter som påträffats under fältstudien (Väg och Miljö)

En fördjupad inventering av naturvärdesträd har också gjorts som ett komplement till naturvärdesinventeringen (Väg och Miljö 2023). Detta föranleddes av att det tidigare rapporterats fyra olika trädlevande värdearter inom förstudieområdet samt ett flertal träd med betydelse för biologisk mångfald. Dessa träd avgränsades i samband med en naturvärdesinventering utförd på uppdrag av Trafikverket under 2022. Under fältinventeringen för detaljplanen avgränsades ett särskilt skyddsvärt träd och nio övriga naturvärdesträd.



Figur 18 Karta över hur de avgränsade naturvärdesträden förhåller sig till föreslagen exploatering. Flera av träden berörs av Trafikverkets järnvägsplan och hanteras i den. Naturvärdesträd 8 kommer att behöva avverkas för att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen.

Detaljplanen anpassas till de naturvärden som finns i så stor utsträckning som möjligt. Detaljplanen utgår från befintliga vägsträckningar i möjligaste mån för att minska påverkan på naturvärdena och nya vägdragningar lokaliseras så att minsta möjliga ingrepp görs i de utpekade naturvärdesobjekten.

Naturvärdesträd 8 kommer att behöva avverkas för att möjliggöra ett genomförande av detaljplanen. Trädet är en sälg (*Salix caprea*) med en stamomkrets på 203 centimeter som står i gräsmark med låg krontäckning. Trädet är friskt, spärrgrenigt med lågt ansatt krona och har mindre håligheter i stam och grenar. Det utgör den största individen i en liten samling sälgar med flera värdefulla strukturer, men håligheten är ännu inte tillräckligt utvecklad för att klassas som ett särskilt skyddsvärt träd.

Övriga naturvärdesträd och det särskilt skyddsvärda trädet som står längs med järnvägen (träd 6, 7, 9 och 10) kommer att behöva tas ned till följd av järnvägsplanen, påverkan på dessa träd hanteras inom järnvägsplanen.

Artskydd

Skyddade arter enligt artskyddsförordningen har noterats i närheten av planområdet. Det handlar om större vattensalamander, mindre vattensalamander, åkergröda, huggorm och gullviva. Utöver att dessa arter har påträffats har ett flertal fågelarter och fladdermusarter också registrerats i Artportalen. Kommunen har därför låtit genomföra två artskyddsutredningar med avseende på grod- och kräldjur samt fåglar (Artskyddsutredning för Grod- och kräldjur, Väg och Miljö 2024, Artskyddsutredning för fåglar, Väg och Miljö 2024). Dessa redovisas nedan.

I samband med Trafikverkets arbete med pågående järnvägsplan gjordes en bohålsinventering för fladdermöss (PM Bohålsinventering för fladdermöss, 2023) där man konstaterade att det varken finns tecken på att de inventerade träden används som boplatser av fladdermöss eller att området används för födosök av fladdermöss. Inom sydvästra delen av planområdet växer även gullviva.

Alternativ lokalisering

Detaljplanen är en konsekvens av den planerade utbyggnaden av järnvägen och den järnvägsplan som Trafikverket tar fram för detta ändamål. Järnvägsplanen har fastställt de nya passagernas läge vilket innebär att dessa utgör en fast förutsättning som detaljplanens utformning måste utgå ifrån. Detaljplanen utgår i så stor utsträckning som möjligt från befintliga vägdragningar som kopplas samman med nya vägdragningar i anslutning till Trafikverkets planerade passager under järnvägen. Under planarbetet har alternativa vägdragningar studerats men valts bort då de ger större påverkan på jordbruksmark och naturvärden i området.



Figur 19 Karta över alternativa vägsträckningar som studerats men valts bort under planarbetet.

I norra änden av Tegelbruksvägen har även avvägningar gjorts för exakt dragning, där vald sträckning ger ett mindre intrång på ett område på västra sidan av vägen med klass 3 påtagligt naturvärde. Det innebär att lite mer jordbruksmark, som idag nyttjas för fotbollsplaner, tas i anspråk.

Trafikverket har inom ramen för järnvägsplanen utrett den eventuella påverkan på naturvärden som kan uppstå vid en utbyggnad av järnvägsanläggningen. Detta utredningsarbete omfattar inte bara det nya spårområdet utan också de ytor som tas i anspråk för tillfällig nyttjanderätt för till exempel arbetsvägar, etablering och anläggningsarbete. Området vid motorbanan, som är utpekad som ett värdefullt fågelområde, omfattas i järnvägsplanen av tillfällig nyttjanderätt för etablering- och anläggningsarbete. Trafikverket avser att genomföra skyddsåtgärder för de ingrepp som görs i området vid motorbanan. Intill planområdet planeras till exempel en viltpassage i anslutning till en naturlig bäck söder om motorbanan och nya bryn- och buskmiljöer ska anläggas i närområdet.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Gatunät

Järnvägen delar upp planområdet i en västlig och en östlig del. Gårdsvägen (väg 649) passerar järnvägen i en plankorsning och binder på så sätt samman Bergsbrunna med bebyggelsen öster om järnvägen.

Södra Banvägen är en mindre grusad väg som är en återvändsgata där genomfartstrafik inte är möjlig. Vägen trafikförsörjer de parhus som ligger utmed vägen. Bergsbrunna 19:1 och Bergsbrunna 10:1 ansluter också till denna väg. Nyckelaxet är en mindre lokalgata i området.

Från Gårdsvägen via Skogsvägen leder väg 255 mot Uppsala. Väg 255 ansluter också till E4:an, nordöst om planområdet. Väg 1060 ansluter till väg 255 vidare mot Uppsala och E4:an.



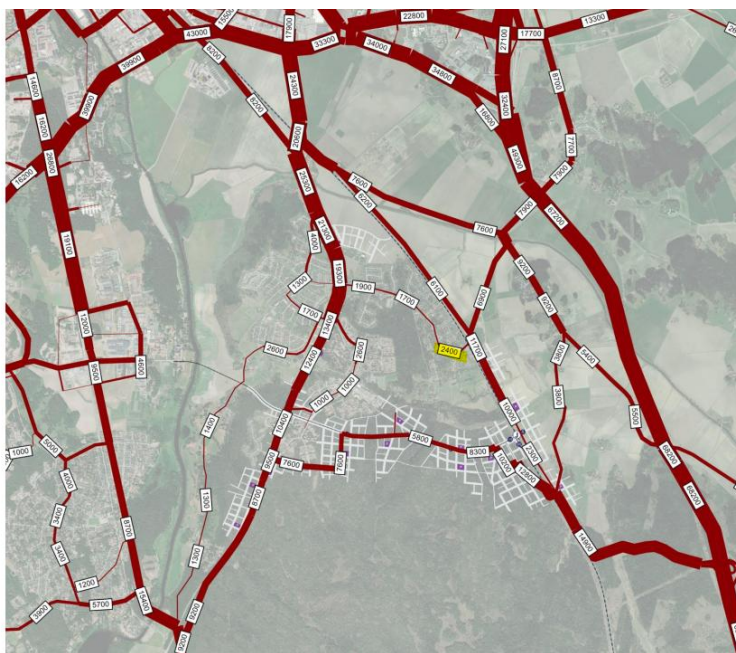
Figur 20 Översiktskarta med vägnamn intill planområdet.

Den trafik som går på Skogsvägen vidare in på Gårdsvägen och över järnvägen leds efter ett genomförande av detaljplanen via Södra Banvägen och vidare till Tegelbruksvägen. Den senaste mätningen på Skogsvägen är från 2021. Då passerade mellan 1200 och 2200 fordon under vardagar. Mer närmast väg 255.

Trafikanalyser/prognoser har tagits fram i samband med den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna som visar en liten ökning i södra delen av Skogsvägen. Prognoserna visar på 2400 fordon i södra delen av Skogsvägen.

**Dygnslöden för
biltrafik**
Trend
2050

wsp



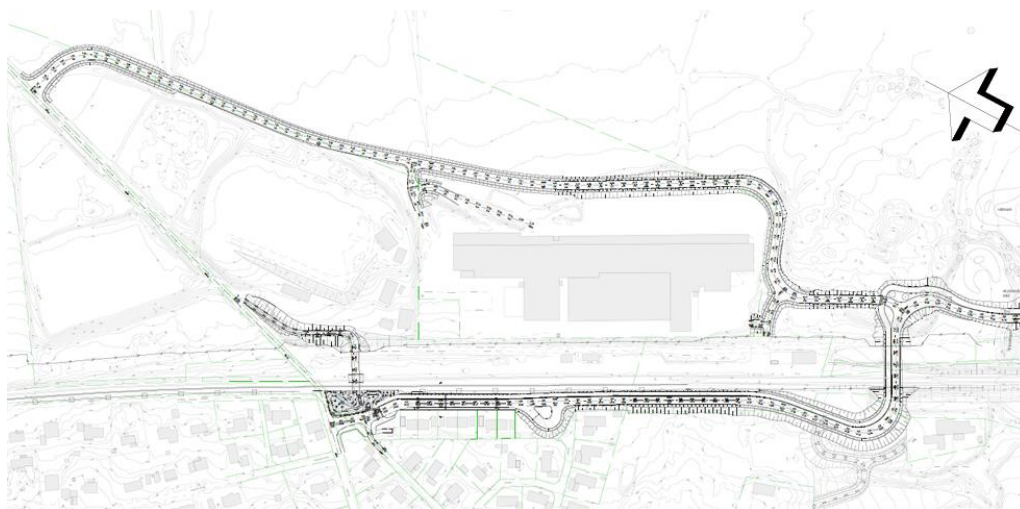
Figur 21 Trafikanalys framtagen i samband med den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna, WSP 2020.

bland annat om att stärka trafiksystemets utformning genom att göra det mer sammanlänkat. En handlingsplan för mobilitet och trafik har tagits fram som förtydligar hur målsättningarna i programmet ska uppnås. Handlingsplanen lyfter bland annat vikten av att utforma passager för en ökad säkerhet och bekvämlighet för gående och cyklister. Planen ska också säkra ett genomförande så att man uppnår attraktiva, säkra och trygga gångmiljöer. Detaljplanen går i linje med de ambitioner kommunen har för mobilitet och trafik. I planarbetet har stor vikt lagts på att utforma gång- och cykelpassagen så att gång- och cykeltrafikanter upplever den som attraktiv och en trygg plats att passera igenom eller uppehålla sig på. Detaljplanen syftar bland annat till att sammanlänka den västra och östra sidan av järnvägen. Två passager minskar känslan av järnvägen som barriär. Med två passager stärks mobiliteten genom att möjligheten att välja resväg och färdmedel ökar. Genom att passagerna går i tunnel under järnvägen förbättras trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

Gatunät

I och med att järnvägsövergången vid Gårdsvägen ersätts med två nya passager behöver det befintliga vägnätet ses över och nya väganslutningar anläggas. Plangränserna utgår från en systemhandling framtagen av WSP (2024-12-20). Nedan beskrivs tänkt utformning av gatorna enligt systemhandlingen. Trafikverket håller på med detaljprojektering. Vissa justeringar kan ske innan detaljplanen går på granskning.

Södra Banvägen breddas och förlängs fram till den nya vägporten i södra delen av planområdet. En ny vägdragning öster om järnvägen leder från vägporten via en befintlig väg förbi det gamla tegelbruket och vidare till Gårdsvägen. Den befintliga vägen behöver breddas och justeras i höjd.

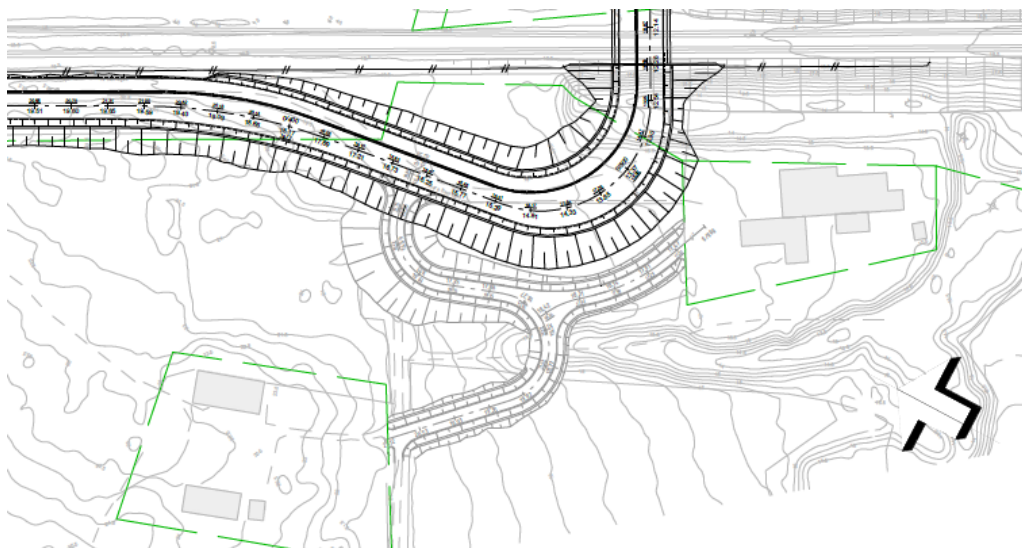


Figur 23 Översiktsskiss från systemhandling från WSP 2024-12-20.

I samband med att en ny järnvägsstation byggs strax söder om planområdet kommer en ny gata att anläggas längs med järnvägens östra sida. Gatan kommer att ansluta till den nya vägdragningen vid vägporten, men i denna detaljplan hanteras endast korsningspunkten med den nya gatan.

Södra Banvägen planeras att förlängas för att ansluta till den nya passagen under järnvägen i den södra delen av planområdet. Denna passage ska medge både motortrafik och gång- och cykeltrafik. Vägen behöver även breddas för att uppfylla de krav som ställs i Trafikverkets regelverk för vägar och gators utformning (VGU) samt för att ge plats åt en gång- och cykelväg.

Som en följd av den nya passagen under järnvägen ändras höjdsättningen på Södra Banvägen. Det innebär att de enskilda vägar som leder från Södra Banvägen till Bergsbrunna 19:1 och 10:1 behöver anslutas på andra sätt. Trafikverket har ansvaret för att hantera dessa nya anslutningar eftersom de är en följd av den nya järnvägsplanen. Eftersom det rör sig om enskilda vägar planläggs de nya vägdragningarna inte.



Figur 24 | WSP:s systemhandling (2024-12-20) finns anslutningsvägar till Bergsbrunna 19:1 och 10:1 inritade i grått. Dessa ingår inte i detaljplanen.

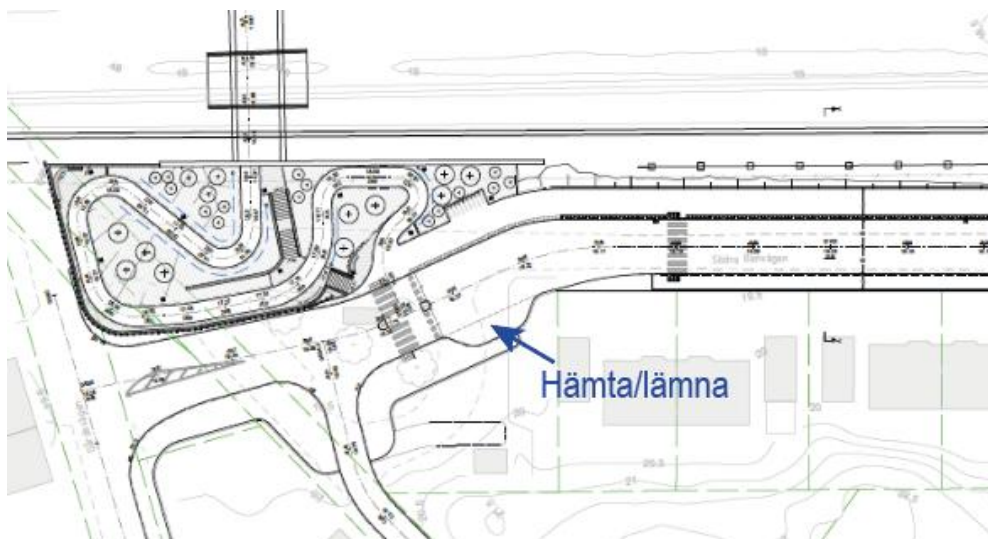
Gång- och cykeltrafik

När järnvägsövergången stängs vid Gårdsvägen anläggs en ny gång- och cykelpassage i tunnel under järnvägen, strax söder om den befintliga övergången. Öster om gång- och cykeltunneln anläggs en ny gång- och cykelbana som ansluter till Gårdsvägen. En planskild passage ger en förbättrad trafiksäkerhet och ökar samtidigt barns mobilitet och möjlighet att självständigt röra sig i området. Det är viktigt att lägga stor vikt vid utformningen av gång- och cykeltunneln så att den också upplevs som trygg och inbjudande.

Vid gång- och cykeltunneln planeras för en yta som ska möbleras med sittplatser och cykelparkering. Denna plats kommer att utgöra en av entréerna till den framtida bebyggelsen öster om järnvägen som redovisas i den fördjupade översiktsplanen för de Sydöstra stadsdelarna. På grund av stora höjdskillnader behöver gång- och cykelvägen anläggas i serpentin ner till tunnelmynningen. I systemhandlingen finns även trappor ner från Gårdsvägen till gång- och cykeltunneln. På den östra sidan av passagens mynning leds gång- och cykeltrafiken vidare med anslutning till väg 649 vid entrén till Danelids IF. Då plankorsningen med järnvägen stängs minskar trafiken avsevärt på väg 649 mellan järnvägen och korsningen i norra änden av planområdet. På denna sträcka bedöms det möjligt att cykla säkert i blandtrafik.

Södra Banvägen breddas för att rymma en gång- och cykelbana på östra sidan av gatan. Gång- och cykelvägen fortsätter sedan vidare under den nya passagen under järnvägen i södra delen av planområdet och vidare söderut längs den nya gatan öster om järnvägen.

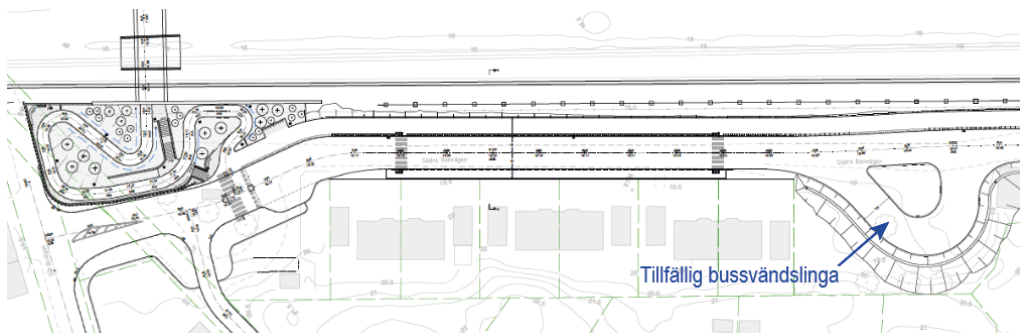
Skolor och förskolor finns väster om den befintliga järnvägsövergången vid korsningen Gårdsvägen/Södra Banvägen. Detaljplanen bidrar till att minska otrygghet genom att bidra till säkrare skolvägar.



Figur 25 Utdrag ur systemhandling från WSP 2024-12-20. I anslutning till den nya gång- och cykeltunneln anordnas en hämta/lämnazon. Från den kan barn- och unga ta sig till exempelvis idrottsplanerna på andra sidan järnvägen i en trafiksäker miljö.

Kollektivtrafik

Under byggskedet kommer en tillfällig bussvändslinga anläggas söder om parhusen vid Södra Banvägen. När infrastrukturen är utbyggd öster om järnvägen kommer busstrafiken att bli genomgående och behovet av en vändslinga upphör. Den befintliga hållplatsen vid Nyckelaxet flyttas när den nya gång- och cykeltunneln byggs. Nya hållplatslägen planeras vid den tillfälliga bussvändslingan.



Figur 26 Intill fastigheten Bergbrunna 13:7 anordnas en tillfällig bussvändslinga.

Både Södra Banvägen och den nya vägen öster om Tegelbruket är dimensionerade för att kunna köra buss, men kurvorna är inte optimerade för detta. Det innebär att bussarna kommer behöva köra relativt långsamt på delar av sträckan. Det planeras ingen busstrafik på den nya vägen öster om järnvägen.

Parkering och angöring

Parhusen på Bergsbrunna 13:2-7 har utfarter direkt mot Södra Banvägen. Från befintliga garage accepteras backrörelser ut i körbanan med på grund av att det är låg årsdygnstrafik och god sikt. I systemhandlingen har vägprofilen höjts för att förbättra tillgängligheten till fastigheterna.

Infarterna till Tegelbruket behöver byggas om för att ansluta till den nya vägen på östra sidan av järnvägen. Delar av Tegelbrukets parkering/gårdsplan tas i anspråk av den nya gatan. Gårdsplanen är dock stor, så parkeringsplatserna kan flyttas inom gårdsplanen.

I norra området av planområdet intill korsningen mellan den nya gatan och Gårdsvägen/väg 649 finns en mindre grusyta som nyttjas som parkering till fotbollsplanerna. I WSP systemhandling är ingen infart inritad till denna parkering, men det kommer säkerställas i fortsatt process att den befintliga infarten kan vara kvar.

In-/utfarten vid Dandelids idrottsplats påverkas inte. Den nya gång- och cykelvägen från den nya gång- och cykeltunneln ansluter dock till Gårdsvägen/väg 649 precis vid in-/utfarten.

Tillgänglighet, användbarhet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Utformningen av allmän plats genomförs med hänsyn till tillgänglighetskrav. Gång- och cykelbanan ner till gång- och cykeltunneln utförs som en serpentin med vilplan med bänkar för att ta upp höjderna. Lutningen på gång- och cykelvägen är projekterad för cirka 5 % vilket motsvarar en lutning på 1:20.

Social hållbarhet

Sociala förutsättningar

Området Uppsävja-Bergsbrunna är enligt Uppsala kommuns trygghetsundersökning från 2017 ett område som upplevs som tryggt av de boende. Befolkningssammansättningen karaktäriseras av låg arbetslöshet och hög inkomstnivå. Här finns många barnfamiljer och villaområden. Oron för att utsättas för våld är låg.

Barnperspektivet

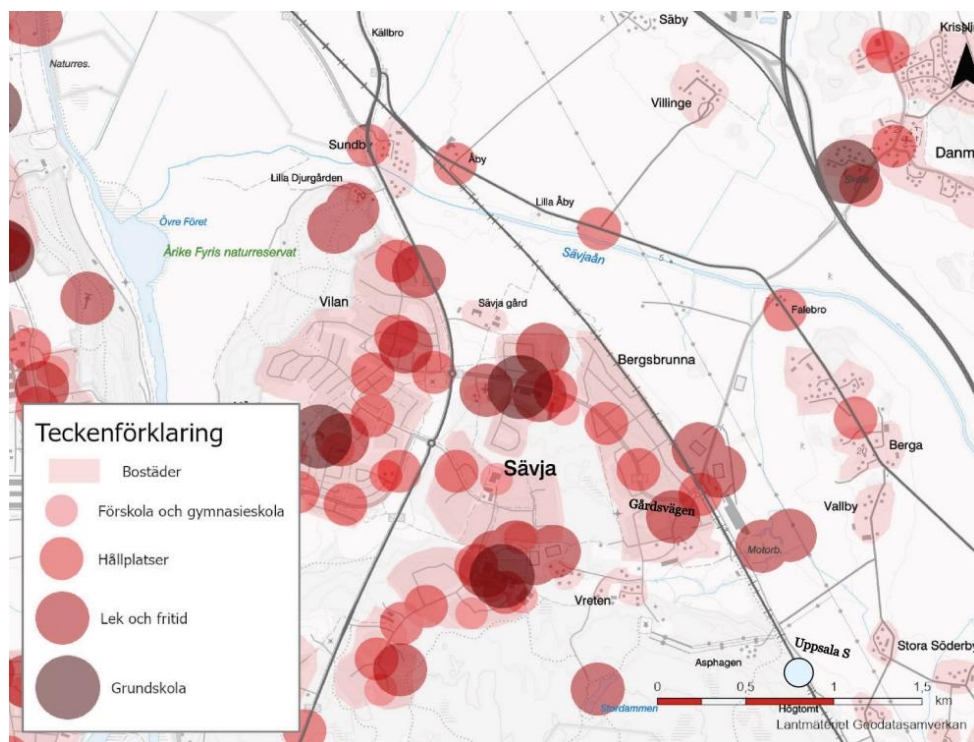
Inom ramen för järnvägsplanen har Trafikverket tagit fram en barnkonsekvensanalys som även omfattar området för detaljplanen.

I Bergsbrunna och Sävja finns flera målpunkter för barn. Målpunkterna utgörs av såväl lekplatser, idrottsplatser som rekreationsområden. I Sävja (öster om väg 255) finns skolorna Uppsävjaskolan (årskurs F-5) och Stordammens skola (årskurs F-9) samt ett flertal förskolor. Två till tre kilometer norrut öster om järnvägen finns Danmarks skola (årskurs F-5) samt Danmarks förskola. Barn har målpunkter i båda områdena och rör sig därför mellan Bergsbrunna och Danmark. I Sävja finns Sävja kulturcentrum med angränsande sporthall, idrottsplats, pizzeria och matbutik. I Bergsbrunna, på östra sidan av järnvägen, ligger ett flertal fotbollsplaner som tillhör Danmarks IF, en brottningsanläggning samt Danmarks motorbana. Intill plankorsningen vid Gårdsvägen väster om järnvägen finns även en pizzeria kombinerad med kiosk som kan utgöra målpunkt för barn. Söderut breder det större skogsområdet Lunsen ut sig och här finns även Stordammen. Inom området finns grillplatser, skogsstigar för vandring och cykel och skidspår under vintertid. Inom området förekommer också ridning.

I Bergsbrunna har barnen i huvudsak målpunkter på västra sidan om järnvägen, förutom idrottsplatsen Dandelids idrottsplats som ligger på den östra sidan om järnvägen. Barn i Bergsbrunna rör sig över järnvägen vid järnvägspassagen vid Gårdsvägen när de har träningar, för att träffa kompisar som bor på östra sidan om järnvägen samt vid promenader i området. Barn i Danmarks by rör sig över järnvägen till Bergsbrunna när de har skolidrott och slöjd i lokalerna på Uppsävjaskolan, när de

besöker kompisar i Bergsbrunna, går till biblioteket i Sävja samt har träningar på olika idrottsplatser väster om järnvägen.

Järnvägen kan inte ses som en barriär utifrån hänseendet att barn inte skulle kunna ta sig till målpunkter på ett gent vis, men brister med befintliga passager kan påverka barnens möjligheter att på egen hand ta sig över passagerna och vidare till sina målpunkter.



Figur 27 Karta över barns aktivitetsområden i Bergsbrunna från Trafikverkets barnkonsekvensanalys som tagits fram i samband med järnvägsplanen.

Mark och geoteknik

En geoteknisk utredning har gjorts för detaljplanen (WSP 2023-09-26). Den östra delen av utredningsområdet utgörs idag av lera vilket innebär att vissa begränsningar i mängden uppfyllnad behövs för att inte riskera stabilitetsproblem.



Figur 28 Jordartskarta från Sveriges geologiska undersökning (SGU) hämtad från WSP:s geotekniska utredning.

Det mest riskfyllda området för skred i dagsläget är sluttningen nedanför tegelbruket, som ligger intill åkrarna. Slänten är idag stabil men får inte utformas så att ökade belastningar eller uppfyllnader överstiger 23 kilopascal på släntkrönet utan geotekniska förstärkningar. I övriga lerområden visar beräkningar att marken får belastas till maximalt 58 kilopascal och 45 kilopascal i norr samt 54 kilopascal i söder. Området sluttar mot norr och ifall området ska jämnas av får inte fyllnadsmassor placeras med mer än lastbegränsningarna. Utredningen redovisar dock att det finns goda grundläggningsmöjligheter att uppföra hus och vägar i området.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Det finns fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) för samtliga ytvattenförekomster i Sverige. Statusen på ytvatten klassas enligt ekologisk och kemisk status. Ny- eller ombyggnation får aldrig äventyra recipientens möjlighet att uppnå den fastställda miljökvalitetsnormen. Ytvattenrecipient för planområdet är Sävjaån mynning–Storån.

Planområdet avvattnas till Sävjaån. För Sävjaån finns miljökvalitetsnormer. Vid Vatteninformationssystem (VISS) senaste statusklassning har recipienten Sävjaån klassificerats med måttlig ekologisk status samt uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Tidsfristen för att uppnå god status har förlängts till 2027.

Sävjaåns mynning–Storån (SE663553-160798) har enligt VISS måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Målet är att vattenförekomsten ska uppnå god ekologisk status till 2033 samt uppnå god kemisk ytvattenstatus. Den kemiska statusen för Sävjaån uppnår ej god på grund av överskridande av gränsvärden av kvicksilver och polybromerade difenyletrar (gäller för samtliga ytvattenförekomster i Sverige) samt PFOS. Den ekologiska statusen är måttlig framför allt på grund av övergödning och kiselalger. Parametrarna koppar och zink klassificeras som goda. Förorenade områden har identifierats som punktkällor med betydande påverkan. Även andra källor har betydande påverkan på vattenförekomsten, som till exempel den omgivande stadsbebyggelsen, jordbruk, enskilda avlopp samt föroreningar som når recipienten via regn, atmosfärisk deposition. Vattendraget har också problem med framkomligheten, vilket kan påverka djur och växter.

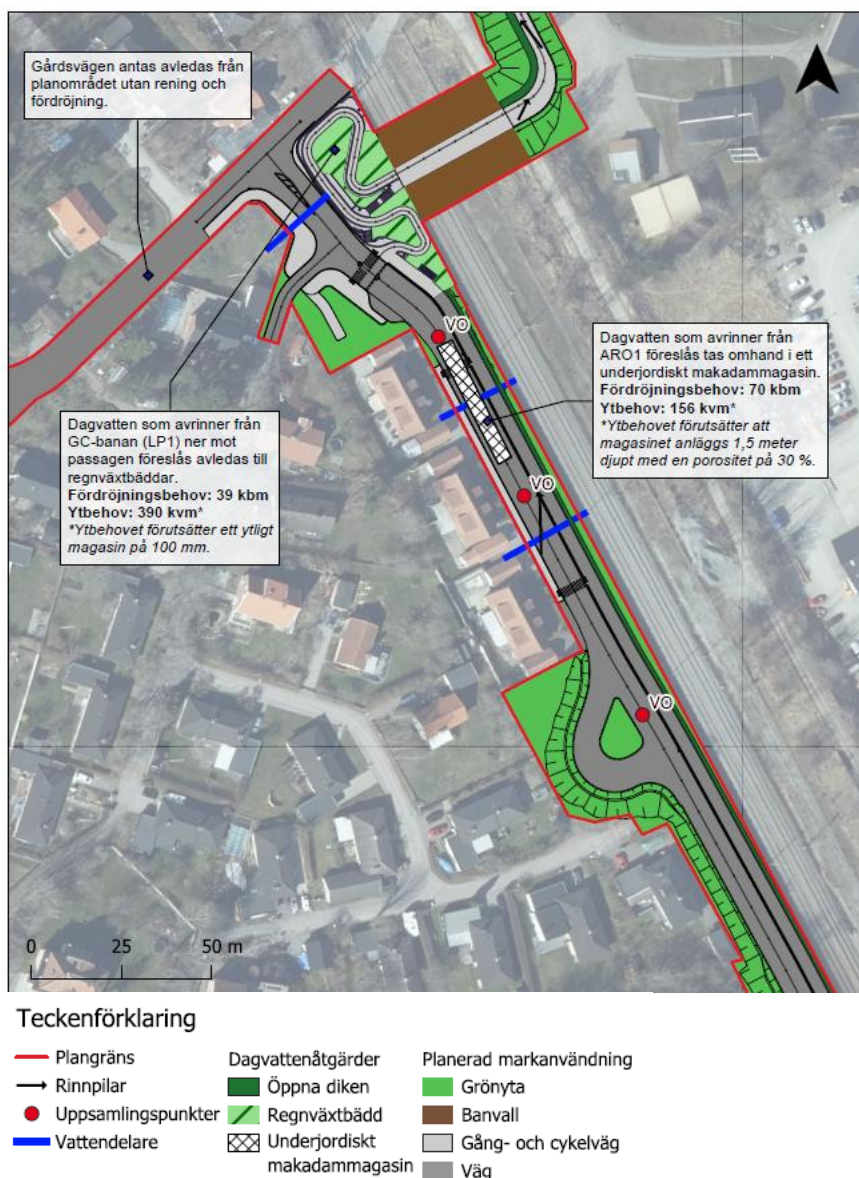
Systemlösning för dagvattenhantering inom de sydöstra stadsdelarna

För de sydöstra stadsdelarna har Uppsala kommun genomfört en övergripande förprojektering och en infrastrukturplan (Ramboll 2023). Inom ramen för arbetet ingick också att ta fram två dagvattenutredningar, en för avrinning mot Sävjaån och en för avrinning mot Fyrisån. Infrastrukturplanen beskriver en övergripande systemlösning som ska komplettera de åtgärder som måste göras inom varje enskilt projekt. Inom stadsbebyggelsen i de sydöstra stadsdelarna ska infiltration tillåtas där det är möjligt, eftersom dagvattnet ska bidra till grundvattenbildning. Örent vatten ska samlas upp i dammar där vattnet renas innan det når grundvattnet. Därefter leds vattnet vidare till recipienten. Dagvattensystemet ska även ta hänsyn till krav och förutsättningar kopplade till Natura 2000-områden och recipienternas miljökvalitetsnormer (MKN). För den exploatering som planeras inom området för den fördjupade översiktsplanen kommer dagvattnet att renas i två steg.

Föreslagen dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking AB i samband med planarbetet. Planområdet har justerats något sedan beräkningarna i dagvattenutredningen genomfördes, främst till följd av att dagvattenåtgärderna ska rymmas inom planområdet. Gatan håller på att detaljprojekteras av Trafikverket. Lågpunkterna har i samband med detaljprojekteringen flyttats, vilket innebär att avskärmande diken inte krävs. Beräkningarna ses över inför granskning av detaljplanen.

Stora delar av planområdet är idag inte anslutet till det kommunala ledningsnätet. Dagvattnet avleds därför i huvudsak ytligt via befintliga diken ner till Sävjåan. Enligt Uppsala kommuns riktlinjer ska 20 millimeter dagvatten tas omhand från fastighetsmark. Då området till övervägande del utgörs av allmän plats och planområdet avleder dagvattnet till befintligt markavvattningsföretag samt befintligt ledningsnät, föreslås i stället att åtgärderna dimensioneras för att begränsa utflödet från planområdet till 1,5 liter/sekund, hektar. För delen av planområdet som avleder dagvattnet till befintligt ledningsnät dimensioneras anläggningarna utefter uppskattad kapacitet i en befintlig dagvattenledning dit anslutning kan ske. Begränsningarna i maxutflöde innebär att det inom planområdet behöver fördröjas en volym om totalt 800 kubikmeter. Dagvattnet föreslås tas om hand i underjordiskt makadammagasin, regnväxtbäddar, dagvattenstråk och krossdiken. Beräkningar visar att den planerade exploateringen beräknas medföra en ökad förorenings- och flödesbelastning jämfört med dagens nivåer om inga åtgärder genomförs. Efter att dagvattnet genomgått fördröjning och rening i föreslagna dagvattenåtgärder förväntas nivåerna minska jämfört med befintliga nivåer.



Figur 29 Utdrag ur dagvattenutredningens åtgärdsförslag för området kring Södra Banvägen.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet omfattas inte av vattenskyddsområde.

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljö kvalitetsnormer även för grundvatten. Ytvattenrecipienten står i kontakt med två grundvattenförekomster: Sävjaån - Samnan samt Uppsalaåsen - Uppsala. Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för grundvattenförekomsten Sävjaån - Samnan.

Båda grundvattenförekomsterna har en god kvantitativ status, men de har olika kemiska status. Sävjaån-Samnan har en högre halt av PFAS11 och dikloretan, medan Uppsalaåsen-Uppsala har en högre halt av PFAS11 och BAM.

Sävjaån-Samnan har en tidsfrist till 2027 för att uppnå god kemisk status, och det finns en risk att god status inte nås till år 2027 på grund av spridning från källområden för

PFAS11 och dikloretan. Uppsalaåsen-Uppsala har också en tidsfrist till 2027 och det finns en risk att god status inte nås till dess.

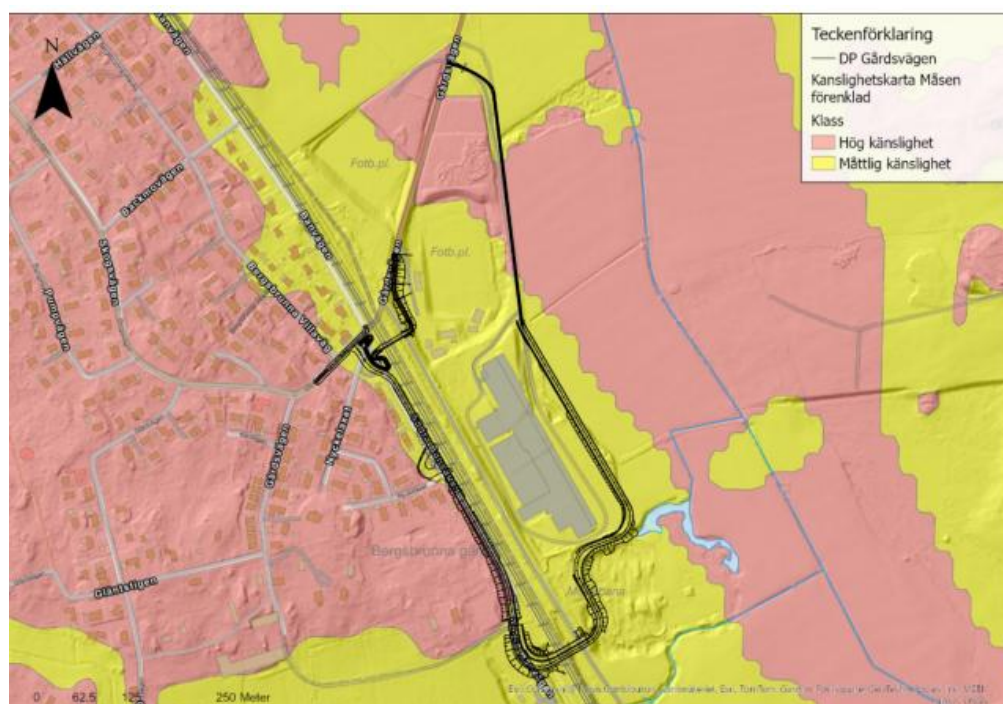
Det är viktigt att notera att båda grundvattenförekomsterna är i hydraulisk kontakt med varandra, vilket innebär att de kan påverka varandra kemiskt och kvantitativt.

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

Under 2017–2018 genomfördes en riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet med riskanalysen var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt för hela tillrinningsområdet, samt att framställa en känslighetskarta för bedömning av känsligheten för ett specifikt område med avseende på grundvattenskydd. Med känslighet avses hur känslig en specifik plats är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten så att den inte längre kan användas som resurs för dricksvattenförsörjning idag och i framtiden. De hydrogeologiska förhållandena styr hur känsligt grundvattnet är för förorening och därmed vilken markanvändning som är lämplig eller olämplig för ett visst område. De hydrogeologiska förhållandena och känsligheten styr också vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att minska sannolikhet och konsekvens för att en förorening når grundvattnet. Känslighetsklasserna är indelade i klasserna låg – måttlig – hög – och extrem, där platser inom extrem känslig zon är allra mest känsliga då de ligger direkt på åsen helt utan skyddande lerlager.

Under 2022–2023 har känslighetskartan inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde reviderats utifrån ny geologisk och hydrogeologisk information.

Delar av planområdet omfattar områden där känslighetskartan för grundvatten anger klassningen, hög samt måttlig känslighet för grundvatten. Då delar av planen omfattar områden med känslighetsklass ”hög” för påverkan på grundvatten ska en riskbedömning tas fram enligt kommunens instruktion för riskbedömningar (2019) och i enlighet med kommunens riktlinjer för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde.



Figur 30 Känslighetskartering grundvatten Uppsala- och Vattholmaåsarna. Gult område innebär måttlig känslighet. Rött innebär hög känslighet. Svarta linjer visar detaljplanens exploatering.

Under byggskedet kommer det under en tid saknas hårdgjorda ytor och uppsamlade diken vilket ökar sårbarheten för grundvattnet. De största riskerna uppkommer vid schakter där jorden är som mest exponerad. Transporthastigheten för en förorening ökar när jordmåktigheten minskar. Vid schakten för passagera kommer den överlagrande leran som kan ge ett visst skydd mot föroreningsspridning tas bort. Vid schaktning uppkommer även risker med föroreningsspridning då man potentiellt flyttar på förorenade jordmassor (både kända och okända föroreningar). Även risker med förorenade fyllnadsmassor som kan laka ut föroreningar till grundvattnet finns.

Identifierade skadehändelser i driftskedet berör framför allt olyckor på vägen och järnvägen som leder till föroreningsspridning samt bränder som vid brandbekämpning kan ge upphov till utsläpp av förorenat släckvatten eller eventuell brandskum, vilket kan innehålla PFAS även om det är på väg att fasas ut. Risker finns även med diffus infiltration av förorenat dagvatten och eventuell lakning av okända befintliga föroreningar i marken till grundvattnet. Att det finns befintliga föroreningar i marken som kopplas till omgivande verksamheter och deponi har konfirmerats, även om bedömningen varit att risken är liten för föroreningsspridning på grund av att föroreningar endast påträffats i enstaka punkter. Risken att okända föroreningar finns i marken eller grundvattnet som missats vid provtagningarna är inte försumbar då området präglas av det gamla tegelbruket och verksamheterna där.

Föreslagna åtgärder

Rening inom område med hög känslighet för grundvattnet ska utföras i täta system. För att kunna ta hand om läckage av till exempel drivmedel och andra farliga kemikalier vid olyckor ska täta diken konstrueras vid sidan av vägen eller slutna dagvattensystem i områden med hög känslighet. Diken och ledningar ska inspekteras med jämna mellanrum för att kontrollera att eventuella brister åtgärdas. Släckvatten omhändertas i täta system och ska kunna samlas upp. Vid schaktning ska relevanta åtgärder vidtas i enlighet med *Riktlinje för markanvändning inom tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsarna*. För områden med hög känslighet innefattar detta bland annat att ett kontrollprogram för grundvattennivåer och grundvattenkemi ska finnas på plats i god tid innan markarbetenas start. Det innebär också att entreprenörer utbildas i de risker som är förknippade med arbeten i områden med hög känslighet och informeras om att avbryta arbeten och tillkalla miljökontrollant vid misstanke om eventuell förorening. Förorenat byggdagvatten och eventuellt länshållningsvatten från schakt ska renas innan utsläpp till recipient. Provtagning av länshållningsvatten ska analyseras på ackrediterat laboratorium för bedömning om använda reningsmetoder är tillräckliga.

Förorenade massor ska hanteras i enlighet med tillsynsmyndighetens riktlinjer och eventuella avvikelser i jordmassor ska uppmärksammas vid markarbeten.

Eventuell drivmedelshantering ska ske inom invallat område där eventuellt spill kan tas om hand. Hydraulslangar och kopplingar till dessa ska kontrolleras för att kunna upptäcka skador och läckage i tid.

Sammantaget visar utredningen att de föreslagna åtgärderna kan minimera riskerna till en acceptabel nivå under både bygg- och driftskedet så att byggnationen av Gårdsvägen och passagera inte ger upphov till negativ påverkan på grundvattenförekomstens status.

I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning till järnvägsplanen (granskning 2025) framgår det att vid anläggningsarbetena för gång- och cykeltunneln vid Gårdsvägen

kan grundvattenbortledning under byggskedet behövas. Grundvattenbortledning under byggtiden hanteras i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet som Trafikverket hanterar. Villkor regleras i beslutet.

Översvämning

Översvämningsrisk vid extrema regn

En översiktligt skyfalls- och översvämningsanalys har genomförts som en del av dagvattenutredningen (Bjerking 2025-11-26). Analysen visar att det efter planerad exploatering riskerar ansamlas vatten med maxvattendjup överstigande 1 meter i anslutning till bilpassagen i söder vid extrem nederbörd. För att minska risken för stående vatten i passagen rekommenderas i första hand utredning av en ändrad höjdsättning av gatan i passagen som innebär att den instängda lågpunkten undviks och det tillåter vidareledning av skyfallsvatten via passagen till östra sidan av järnvägen. Alternativt krävs åtgärder för att minska tillrinnande vatten till bilpassagen vid extrem nederbörd. Mer detaljerad projektering där höjdsättningen ses över pågår och frågan hanteras vidare inför granskning av detaljplanen.

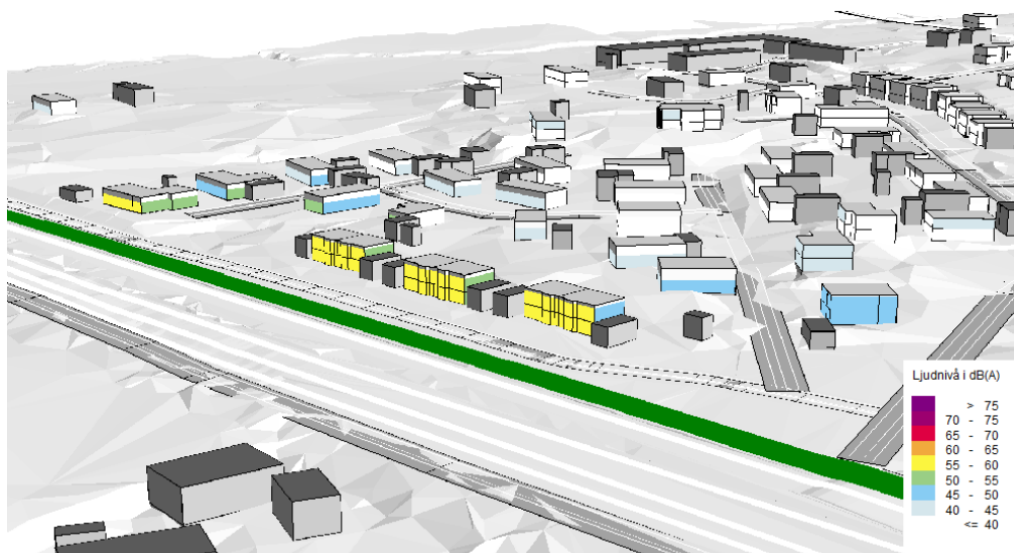
Hälsa och säkerhet

Buller

En bullerutredning har tagits fram för detaljplanen (Sweco 2025-12-19) som redogör för bullernivåerna för Södra Banvägen och järnvägen i och med den planerade utbyggnaden. Trafiksiffrorna för Södra Banvägen utgår från ett värsta scenario då de sydöstra stadsdelarna är fullt utbyggda i enlighet med den fördjupade översiktsplanen. Trafiksiffrorna är sannolikt något överskattade, men även med några hundra färre fordon per årsmedeldygn skulle ge motsvarande resultat.

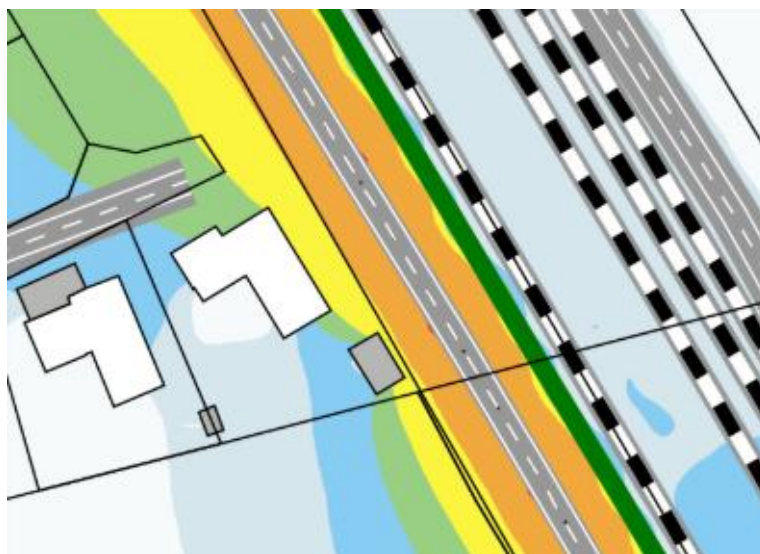
Järnvägen är den ljudkälla som orsakar de högsta ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vid fasad, vid uteplatser och i bostadsområdet generellt. Järnvägens bidrag till den maximala ljudnivån är den dominerande ljudkällan i området. Bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärden med hänsyn till järnvägen har utretts inom ramen för järnvägsplanen.

Även vägtrafiken längs Södra Banvägen orsakar överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalent vid sju bostadsbyggnaders fasader. Samtliga av dessa bostadsbyggnader kommer erbjudas fasadåtgärder inom ramen för järnvägsplanen. Dessa åtgärder kommer att dimensioneras utifrån järnvägens högre ljudnivåer, vilket innebär att riktvärde inomhus från vägtrafik också kommer att uppfyllas.



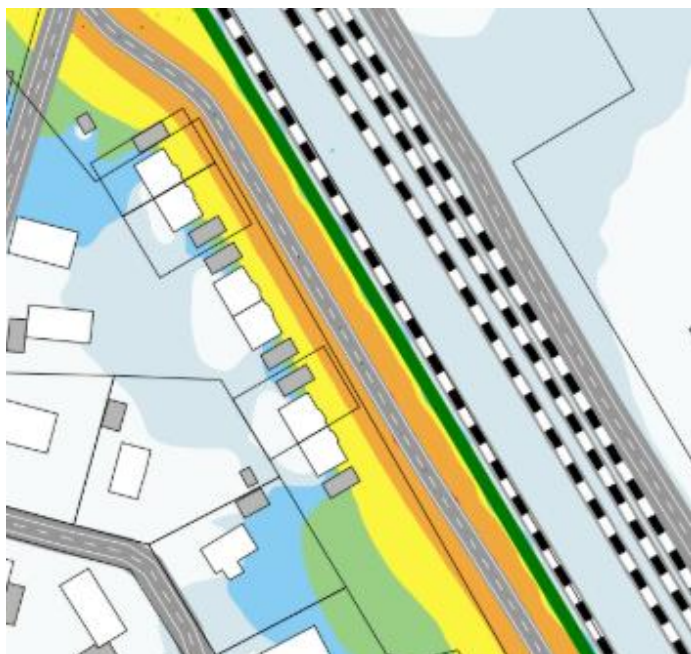
Figur 31 Ekvivalent ljudnivå vid fasad från vägtrafik för prognosår 2050. Vy från nordöst.

För att kunna uppfylla riktvärdet 55 dBA utomhus vid fasad gällande ljud från Södra Banvägen har bullerskärm mellan väg och närliggande fastigheter övervägts. Fastigheten Bergsbrunna 15:17 har ingen utfart mot Södra Banvägen, vilket underlättar vid placering av en bullerskärm. Det är dock en nivåskillnad mellan fastigheten Bergsbrunna 15:17 och Södra Banvägen, där fastigheten ligger på en högre nivå jämfört med vägen. Mellan fastigheten och vägen projekteras det för en slänt. Ur bullersynpunkt kan en skärm vid fastighetsgränsen, ovanför slänten, möjliggöra att ljudnivån vid fasad kan sänkas. Dock behöver skärmen placeras med ett avstånd från släntrönet för en säker förankring och för att möjliggöra underhåll. Beroende på fortsatt projektering av väg och slänt kan detta medföra att skärmen kan behöva placeras innanför fastighetsgräns i samråd med fastighetsägare. En skärm nedanför slänten längs med vägen bedöms inte teknisk möjlig på grund av platsbrist mellan väg och slänt. En skärm längs med vägen jämfört med vid fastighetsgränsen bedöms även ha en lägre bullerreducerande effekt på grund av höjdskillnaden mellan väg och bostad. Tekniska möjligheten till byggnation av skärm ovanför slänt behöver utredas vidare i dialog med fastighetsägaren.



Figur 32 Översiktsbild av fastighet Bergsbrunna 15:17.

Parhusen på fastigheterna Bergsbrunna 13:2–13:7 har samtliga utfart mot Södra Banvägen. På grund av utfarterna är det inte möjligt med en sammanhängande skärm längs med Södra Banvägen. Ur bullersynpunkt kan det vara möjligt med tre separata skärmar framför respektive parhus. Dock är deras bullerreducerande effekt begränsad eftersom skärmarna behöver avslutas vid respektive utfart. Stadsbyggnadsförvaltningen gör bedömningen att bullerskärm inte är lämpligt av trafiksäkerhetsskäl.



Figur 33 Översiktsbild av fastighet Bergsbrunna 13:2–13:7.

Vibrationer

I detaljplanen har en vibrationsutredning tagits fram med avseende på den planerade utbyggnaden av Södra Banvägen (Norconsult 2023-10-13). Utredningen redogör för i vilken utsträckning markvibrationer från tung trafik på den planerade vägen riskerar att sprida sig till befintliga närliggande byggnader.

Förekomsten av vibrationer beror bland annat på vilken typ av jordart som finns i området samt förekomsten av ojämnheter på vägbanan. Vibrationer sprids längre i lösa material som till exempel lera. I fasta material som till exempel berg eller sand, sprids vibrationerna inte lika mycket.

Det finns inga generella krav för störande vibrationer men för att bedöma risk för störning används vanligtvis riktvärden för så kallad komfortvägd vibrationsnivå, även kallat komfortvibrationer eller komfortvärde. Detta mått är anpassat efter hur människokroppen reagerar på vibrationer. Beräknade vibrationsnivåer har jämförts med gällande riktvärden enligt Svensk standard, SS 460 48 61 *Vibration och stöt - Mätning och riktvärden för bedömning av komfort i byggnader*.

Utredningen har beräknat vibrationsrisken utifrån två hastighetsscenarion, 30 och 40 kilometer i timmen samt grundläggning på lera respektive sandig morän. Resultatet visar att samtliga bostäder längs med Södra Banvägen klarar riktlinjerna för komfortvibrationer då beräkningarna utgår från hastighetsbegränsningen 30 kilometer i timmen. Vid en hastighet om 40 kilometer i timmen uppstår dock komfortvibrationer över riktvärdet i ett par fall. Eventuella farthinder bör lokaliseras minst 40 meter från bostäderna för att klara riktvärdet.

Den planerade utbyggnaden av Södra Banvägen kommer inte leda till att hastighetsbegränsningen höjs. De bostäder som ligger längs med gatan har sina utfarter mot Södra Banvägen. Hastighetsbegränsningen måste därför hållas låg av trafiksäkerhetsskäl. Den samlade bedömningen av risken för att komfortvibrationer ska uppstå vid ett genomförande av detaljplanen är att riktlinjerna uppnås under förutsättning att eventuella farthinder inte placeras närmare än 40 meter från bostäderna.

Trafikverket har studerat vibrationer från järnvägen inom ramen för järnvägsplanen. Eventuell påverkan från spårtrafiken och skyddsåtgärder hanteras i järnvägsplanen.

Markföroreningar

Markföroreningar kan uppstå till följd av tidigare verksamheter inom ett område eller komma till en plats med tillförda massor. Vid arbeten i förorenade områden kan föroreningar spridas till omgivande land- och vattenområden. En miljöteknisk markundersökning har tagits fram för detaljplanen (Tyréns 2023-11-10, revidering 2024-02-26). En inventering av tidigare verksamheter visar att det i anslutning till utredningsområdet finns tre potentiellt förorenade verksamheter.

Föroreningar i planområdet

Verksamhet 1, inom fastigheten Bergsbrunna 1:16, är klassad som deponi där schaktmassor, rivningsmaterial och tegel använts för att lägga igen den före detta lertakten. Tjuvtippling har förekommit med innehåll av diverse skräp, hushållsavfall och asfalt. Fotbollsplaner började anläggas i området 1950-talet. Som markförstärkning användes aska från Vattenfalls verksamhet i området. Askan bedöms härstamma ifrån stenkol, torv och oljeförbränning.

Verksamhet 2, inom fastigheten Bergsbrunna 1:18, har bestått av tillverkning av mur-, fasad- och taktegel, efter 1950-talet huvudsakligen gula fasadtegel. Vid tillverkningen tillsattes mangan och zink. Efter att tegelbruksproduktionen lades ner har tegelbruket hyrts ut till diverse verksamheter som omfattar bland annat bilvård, verkstäder, reklamskyltstillverkning, förråd/magasiner samt bageri och matproduktion.



Figur 34 Översiktskarta potentiellt förorenade områden. E= Ej riskklassat (Tyréns).

Verksamhet 3, inom fastigheten Bergsbrunna S:1, består idag av en motocrossbana. Här finns den äldsta lertäkten i Uppsala från tiden före industrialiseringen av tegelbruken. Lertäkten ska varken vara igenfylld eller genomgått någon förändring, den ska dock delvis innehålla områden med uppfyllda tegelrester.

Utförda provtagningar

Den miljötekniska markundersökningen utgår från de undersökningar som Trafikverket tidigare gjort i samband med framtagandet av järnvägsplanen. Detta underlag har sedan kompletterats med ytterligare provpunkter.

Totalt har sju provpunkter tagits ut och analyserats avseende metaller inklusive kvicksilver, alifater, aromater, PAH (PAH 16), bekämpningsmedel, PCB och fenoler. Enstaka analyserade prover har påvisat halter över KM avseende kobolt, krom, nickel, alifater och PAH-M. I fyra provpunkter har halter över *mindre känslig markanvändning* påträffats i analyserade prov.

I området kring tegelbruket placerades fem provpunkter. I två av dessa prover uppmättes halter över *mindre känslig markanvändning* för PAH respektive arsenik. I området kring den nya järnvägsstationen uppmättes halter överskridande *mindre känslig markanvändning* för arsenik, barium, koppar och zink.



Figur 35 Undersökningsområde inom gul linje. Provpunkter för föreliggande miljöundersökning i rosa samt Trafikverkets (2023) markmiljöundersökningar i blått (ungefärligt läge).

Bedömning

I uppländsk lera är det vanligt med förhöjda bakgrundshalter av kobolt, nickel, barium och ibland även arsenik. Påvisade halter av kobolt och nickel bedöms som naturliga. Arsenik, bly och krom som påvisats i punkt 23T01 bedöms vara kopplade till de fyllnadsmassor som noterats vid fältarbete.

Markanvändningen inom aktuellt område är att betrakta som *mindre känslig markanvändning*, då det handlar om järnvägsändamål och vägområde, samt att människor vistas tillfälligt inom området. Ett prov uppmätte en halt av barium över *mindre känslig markanvändning* (23T01, nivå 0,5–1 meter under markytan). Styrande för riktvärdet avseende barium är skydd av markmiljö. Den ekologiska funktionen bedöms inte påverkas nämnvärt i och med en enstaka halt av barium över *mindre känslig markanvändning*. Påträffad förekomst av barium i punkt 23T01 bedöms därför

inte utgöra någon risk för människor och miljön och några saneringsåtgärder bedöms inte vara motiverade.

Sammantaget utifrån totalhalter och lakningsegenskaper bedöms risken för spridning av föroreningar låg.

Tidigare genomförd undersökning (Trafikverket, 2023) tyder på att fyllnadsmassor i vägar inom området innehåller tegel och förbränningsrester från tegelbruket.

Genomförd undersökning har inte påvisat halter över *mindre känslig markanvändning* inom motorbanan. Dock har Trafikverket påvisat en förorening av PAH-H över *mindre känslig markanvändning* i provpunkt 22S031A, mellan motorbanan och den hårdgjorda ytan på fastigheten Bergsbrunna 1:18. Föroreningen är avgränsad i djupled men inte i plan. Massorna bör transporteras till godkänd mottagningsanläggning efter avgränsade provtagning och kan därmed inte återanvändas inom arbetsområdet.

Tyréns provpunkter som placerats utanför Trafikverkets provpunkter vid banvallen har inte påvisat halter över *mindre känslig markanvändning*. Detta tyder på att påträffade föroreningar troligtvis är kopplade till fyllnadsmassor i banvallen. På grund av begränsad tillgänglighet på platsen och få prover bör massor provtas/avgränsas för att säkerställa att massor hanteras rätt under entreprenad.

Övriga förekommande halter över MRR (Monitoring and Reporting Regulation) och *känslig markanvändning* men under *mindre känslig markanvändning* bedöms generellt utgöras av bakgrundshalter. Bedömningen görs därför att dessa jordmassor kan återanvändas fritt inom arbetsområdet. Vid användning av jordmassor utanför arbetsområdet krävs en Anmälan om återanvändning av avfall för anläggningsändamål, som ska inlämnas till berörd tillsynsmyndighet, eftersom halter överstiger MRR. Masshantering inom undersökningsområdet ska genomföras enligt godkännande och i samråd med tillsynsmyndighet.

PFAS har detekterats i låga nivåer men under nivåer för tillämpade riktvärden inom undersökningsområdet. Förekomsten av PFAS bör beaktas i samband med borttransport av eventuella överskottsmassor till mottagningsanläggningar inom Uppsala.

Rekommendationer

Vidare undersökningar bör utföras inför entreprenadarbeten. Det handlar om kompletterande undersökning vid områden där provpunkter utgått för att få underlag inför masshantering och bedömning av eventuell återanvändning av massor.

Avgränsning behöver ske i samband med schaktning av provpunkter som påvisats överstiga riktvärden för *mindre känslig markanvändning*, för att säkerställa att massor hanteras korrekt och för att se över möjligheten till återanvändning inom arbetsområdet.

Avgränsning av lakande halter inom område för prov 23T01-03LAK, behövs också i syfte att avgränsa mängden massor som klassas som icke-farligt avfall.

Ingen kompletterande provtagning bedöms krävas vid motorbanan eller på västra sidan av järnvägen.

Luft

Planområdet består innan exploateringen i huvudsak av vägområde, järnvägsområde, delar av en motocrossbana samt en mindre del jordbruksmark. Luftkvaliteten i området är god. Enligt SLB:s analys (år 2020), ligger nivåerna av PM10 och NO₂ under miljömålets nivå. Föreslagna vägbreddningar och anslutningsvägar medför en marginell ökning av biltrafiken. Exploateringen av planområdet förväntas därför inte orsaka en påtaglig försämring av luftkvaliteten.

Magnetfält

Detaljplanen medför inte någon ökad förekomst av magnetfält. Det magnetfält som alstras runt järnvägsanläggning som löper genom planområdet, har ingen negativ påverkan på den bostadsbebyggelse som ligger intill järnvägen.

Befintlig elnätsstation ges planstöd i samma läge. Elsäkerhetskraven anger ett minsta avstånd mellan en nätstation och närmsta brännbara byggnadsdel om fem meter. Detta avstånd bedöms vara tillräckligt för att också elektromagnetiska fält från nätstationen ska ha avklingat till att understiga rekommenderade 0,2 µT (mikrotesla). Planen säkerställer minst fem meters avstånd till närmsta befintliga byggnad genom allmän plats.

Risk

Risker i förhållande till grundvatten hanteras under avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*. Risker i förhållande till järnvägen hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

Teknisk försörjning

Dagvattenledningar

Endast en mindre del av planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten. Verksamhetsområdet omfattar de nordvästra delarna av planområdet intill befintlig villabebyggelse. Dagvatten som avrinner från ytor inom verksamhetsområdet föreslås avledas till ledningsnätet.



Figur 36 Område som enligt dagvattenutredningen (Bjerking 2025) efter planerad bebyggelse antas avledas och omhändertas inom verksamhetsområdet är skrafferat i grönt.

Idag ligger det en befintlig dagvattenledning längs med Södra Banvägen. Ledningen är en betongledning med dimension 300 millimeter. Ledningen ansluter därefter till en betongledning med dimension 600 millimeter. Dagvattenledningsnätet inom Bergsbrunna avleds till samma delsträcka av Sävjaån som de delar av planområdet som avrinner naturligt till recipienten.

I samband med planarbetet antas områden öster om järnvägen inte ingå i ett verksamhetsområde inom den närmsta framtiden. Detta innebär att dagvattnet planeras avledas via rening i krossdiken till Sävjaån.

El

En befintlig elnätsstation är belägen vid Nyckelaxet. Dess läge bekräftas i planen med ett E- område för elnätsstation.

Motiv till detaljplanens regleringar

Detaljplanens regleringar följer Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan 2020:6.

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<i>Gata</i> Större delen av planområdet planläggs som allmän plats, GATA och möjliggör gång-, cykel-, bil- och busstrafik. Hela gaturummet, inklusive nödvändiga slänter och stödmurar och eventuella diken ingår även i användningsområdet. Bestämmelsen syftar till att säkerställa väganslutningar till den nya passagen under järnvägen i den södra delen av planområdet. Regleringen innebär att Södra Banvägen breddas och förlängs fram till den nya passagen. En ny gata möjliggörs från passagens östra sida förbi det gamla tegelbruket och vidare norrut med anslutning till väg 649. Den nya gatan ska också ansluta till den planerade gatan på östra sidan järnvägen som leder till den nya järnvägsstationen i Bergsbrunna. Användningen möjliggör även en gång- och cykelbana längs med Södra Banvägen. Inom användningen ryms även en ny bussvändslinga i anslutning till Södra Banvägen och en hämta/lämna zon i anslutning till gång- och cykeltunneln. Gårdsvägen breddas inte till följd av detaljplanen, men ett mindre intrång krävs på Bergsbrunna 15:2 för att möjliggöra gång- och cykelserpentin. Utöver det planläggs för GATA på en del av Gårdsvägen som redan nyttjas som gata, men som inte lösts in.
GCVÄG	<i>Gång- och cykelväg</i> En ny gång- och cykelpassage under järnvägen planeras i norra änden av planområdet. På båda sidor av denna planläggs en sträcka som GCVÄG, dels på östra sidan mot väg 649, dels på västra sidan för att möjliggöra en serpentinformad cykelbana ner till gång- och cykeltunneln.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv****NATUR***Natur*

Plankartan reglerar området strax norr om den befintliga dagvattendammen vid Danelids idrottsplats som NATUR. Ytan motsvarar det område i naturvärdesinventeringen anges som naturvärdesobjekt 5. Här planeras för en ny övervintringslokal för grod- och kräldjur.

Kvartersmark**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv****T₁***Järnväg*

Ytorna som ianspråkats för järnvägsändamål följer de ytor som angivits i järnvägsplanen eller som redan tillhör Trafikverkets järnvägsfastigheter och inte ska övergå till kommunal gata. Järnvägen utökas till fyra spår vilket innebär en breddning. Inom området får även bullerdämpande åtgärder som exempelvis bullerplank uppföras.

E₁*Elnätsstation*

En befintlig elnätsstation är belägen vid Nyckelaxet. Dess läge bekräftas i planen med ett E-område för elnätsstation.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv****h₁ 0,0***Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.*

Den befintliga elnätsstationen ges en byggrätt med maximal nockhöjd på 4,5 meter, vilket motsvarar en byggnad i en våning.

t₁*Markreservat för tunnel för allmännyttig gång- och cykeltrafik.*

Den norra passagen under järnvägen planläggs som t₁ för att möjliggöra en rättighet för en kommunal gång- och cykelbana under järnvägen.

t₂*Markreservat för tunnel för allmännyttig trafik.*

Den södra passagen under järnvägen planläggs som t₂ för att möjliggöra en rättighet för en kommunal gata och gång- och cykelbana under järnvägen.

x₁*Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.*

Området som ligger i anslutning till gång- och cykeltunneln planläggs som x₁ för att möjliggöra en rättighet för en kommunal gång- och cykelbana fram till tunneln.

z₁*Markreservat för allmännyttig körtrafik och gång- och cykeltrafik.*

Området som ligger i anslutning till gång- och cykeltunneln planläggs som z₁ för att möjliggöra en rättighet för en kommunal gata fram till tunneln.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Pågående förrättningar

Uppsala kommun har ansökt om lantmäteriförrättning angående fastighetsbestämning för att bestämma de fastighetsgränser som påverkas av detaljplanegränserna (ärende C247199). Förrättningen planeras vara klar innan granskning av detaljplanen.

Markägoförhållanden

Fastigheter som delvis berörs av planläggningen är Sävja 1:55, Bergsbrunna 14:71, 15:3, 15:2, 15:21, 15:31, 7:1, 10:1, 16:1 och 18:1.

Fastigheten Bergsbrunna 7:1 ägs av Staten via Trafikverket. Bergsbrunna 15:31 och Sävja 1:55 ägs av Uppsala kommun. Fastigheten Bergsbrunna 16:1 ägs av Danmarks Idrottsförening och fastigheten Bergsbrunna 18:1 ägs av Folkea Fastigheter AB. Övriga fastigheter är privatägda.

Marksamfälligheter som berörs av planläggningen är Bergsbrunna S:1, S:2 och S:4. Inom Bergsbrunna S:1 är två områden upplåtna med arrende, ett område till Danmarks Idrottsförening och ett område till Danmarks Motorklubb.

Inom planområdet finns även en byggnad på ofri grund som ägs av Vattenfall.

Gemensamhetsanläggningar

Inom detaljplaneområdet finns en befintlig gemensamhetsanläggning för vägar och parkområden inom Bergsbrunna villasamhälle. Gemensamhetsanläggningen har bildats genom överföring från Lag (1939:608) om enskilda vägar i samband med att den lagen upphörde genom Lag (1997:620) om upphävande av lagen (1939:608) om enskilda vägar. Gemensamhetsanläggningen behöver omprövas i samband med detaljplanens genomförande.

Inga nya gemensamhetsanläggningar avses bildas med anledning av detaljplanen.

Servitut och rättigheter

Inom planområdet finns både avtalsservitut och officialservitut som kommer att påverkas av planens genomförande. Officialservitut som påverkas av detaljplanen kommer att ändras eller upphävas genom ansökan om fastighetsreglering hos lantmäterimyndigheten i Uppsala kommun. Avtalsservitut som påverkas av detaljplanen kommer att hanteras genom förnyade avtalsservitut och/eller dödning av servitut. Servitut kommer att ersättas i erforderlig omfattning. Trafikverkets järnvägsplan påverkar också ett antal servitut och kommer att hanteras av Trafikverket.

Inom planområdet finns ledningar som kommer att flyttas i samband med genomförandet. För att säkerställa rättsstatus på ledningarnas nya placering måste ledningsrätter omprövas eller ändras i samband med en lantmäteriförrättning.

Inom planområdet finns två kända arrendeområden som kommer att påverkas av detaljplanens genomförande.

I Bilaga A Fastighetskonsekvenser redogörs för de servitut, ledningsrätter och nyttjanderätter som finns inom planområdet samt hur de påverkas av detaljplanens genomförande.

Detaljplanen innehåller markreservat för allmännyttig trafik, allmännyttig gång- och cykeltrafik och allmännyttig körtrafik och gång- och cykeltrafik. Detaljplanens bestämmelser innebär inte något rättsligt säkerställande av tillgång till markreservaten utan nya rättigheter behöver bildas. Nya servitut kommer att behöva bildas genom tecknande av avtalsservitut mellan kommunen och berörda fastighetsägare.

Trafikverket ansvarar för att i järnvägsplanen tillse att tillfällig markåtkomst finns för utbyggnad av allmänna anläggningar enligt detaljplanen. Ytor samordnas med de tillfälliga nyttjanderätter som krävs för genomförandet av järnvägsplan fyra spår Uppsala.

Markavvattningsföretag

Öster om planområdet ligger markavvattningsföretaget Bergsbrunna-Berga-Vallby torrlägningsföretag (CK0190)11. Delar av planområdet avrinner ytligt till markavvattningsföretaget. Markavvattningsföretaget upphör strax innan recipienten Sävjaån. Sävjaån omfattas av markavvattningsföretaget Funboåns vlf (CK0155).



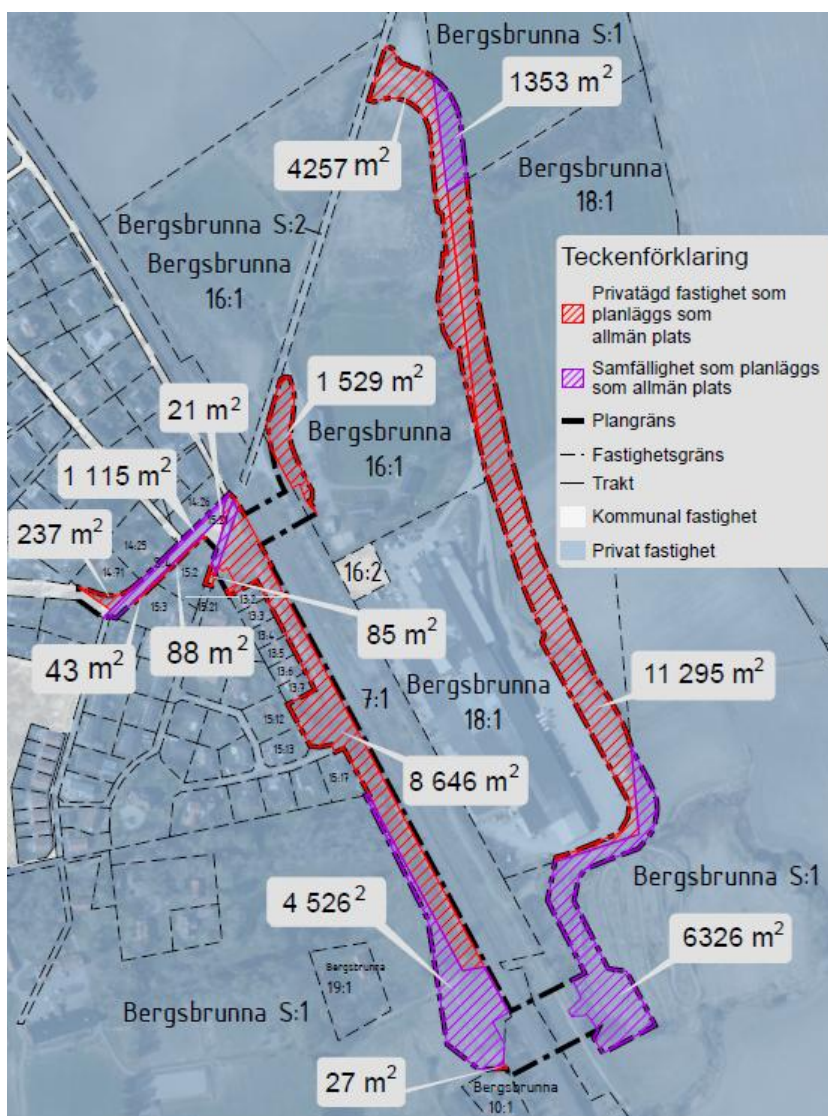
Figur 37 Markavvattningsföretag i närheten av planområdet.

Då delar av planområdet föreslås avledas till ett markavvattningsföretag, Bergrunna-Berga-Vallby torrlägningsföretag (CK0190), föreslås dagvattenhanteringen dimensioneras för att ta hand om en volym i enlighet med ett typiskt krav på utsläppsflöde till markavvattningsföretag på 1,5 liter/sekund och hektar. Detaljplanen anses därmed inte påverka markavvattningsföretagets båtnadsområde.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastigheter inom planområdet påverkas genom att detaljplanen planlägger områden för allmän plats inom fastigheter som inte ägs av kommunen. Områden som planläggs som allmän plats kommer att lösas in enligt gällande lagstiftning. Två fastigheter planläggs också som kvartersmark för järnvägsändamål T1. Områdena överensstämmer med de områden som i Trafikverkets järnvägsplan är planlagda som J – NY JÄRNVÄGSMARK MED ÄGANDERÄTT. Inlösen av dessa områden sker av Trafikverket med stöd av järnvägsplanen.

De fastighetsrättsliga konsekvenserna per fastighet redogörs för i Bilaga A Fastighetskonsekvensbeskrivning. Arealuppgifter som anges är ungefärliga och kan senare komma att justeras vid en lantmåteriförrättning. Även konsekvenser för marksamfälligheter inom planområdet redogörs för i Bilaga A Fastighetskonsekvensbeskrivning. De kommunala gatu- och parkfastigheter som kommer att tillföras mark redovisas inte.



Figur 38 Översiktskarta fastighetskonsekvenser. I Bilaga A Fastighetskonsekvenser finns även en inzoomad karta för området vid Gårdsvägen.

En fastighetskonsekvensbeskrivning ska enligt plan- och bygglagen (PBL) redovisa de konsekvenser ett genomförande av detaljplanen kan få på respektive fastighet.

Fastighetsbildning genom lantmäteriförrättning kommer att ske för att bilda lämpliga fastigheter. Delar av fastigheterna som omfattar allmän plats kommer att regleras till en befintlig gatufastighet.

Konsekvenser för fastigheter utanför planområdet

Fastigheterna Bergsbrunna 13:2, Bergsbrunna 13:3, Bergsbrunna 13:4, Bergsbrunna 13:5, Bergsbrunna 13:6, Bergsbrunna 13:7 har använt mark utanför sina fastighetsgränser och ianspråktagit mark som tillhör Trafikverkets fastighet Bergsbrunna 7:1. Dessa ytor kommer att planläggas som kommunal gata i denna detaljplan. Då marken som använts tillhör Trafikverket utgår ingen ersättning till fastighetsägarna för Bergsbrunna 13:2-7.



Figur 39 Bergsbrunna 13:2-7 har ianspråktagit mark som tillhör Trafikverkets fastighet Bergsbrunna 7:1. Dessa ytor kommer att planläggas som kommunal gata i den nya detaljplanen.

Fastigheterna Bergsbrunna 19:1 och Bergsbrunna 10:1 ligger utanför planområdet men påverkas av den nya detaljplanen. Fastigheterna har idag infart från Södra Banvägen via marksamfälligheten Bergsbrunna S:1. Detta är rättsligt säkrat via servitut. Genom detaljplanen kommer marken vid infarten att sänkas för att möjliggöra vägport under järnvägen. Detta innebär att infarter till Bergsbrunna 19:1 och Bergsbrunna 10:1 behöver justeras. Trafikverket ansvarar för att anlägga nya infarter till fastigheterna och servitutets läge ändras i en kommande lantmäteriförrättning. Även överenskommelse behöver ske med marksamfälligheten Bergsbrunna S:1.



Figur 40 Utsnitt från illustrationsplan från Trafikverkets järnvägsplan (granskningshandling juni 2025) där infarter till Bergsbrunna 19:1 och Bergsbrunna 10:1 redovisas. Lösningen hanteras inte i detaljplanen och kan komma att förändras.

Tekniska frågor

Byggskedet

En riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Trafikverket ansvarar för att riskanalys genomförs, arbetet kan samordnas med de riskanalyser som genomförs inom ramen för genomförandet av järnvägsplan fyra spår Uppsala.

Störningar under byggskedet styrs inte i detaljplan enligt plan- och bygglagen utan genom annan lagstiftning. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas. Eventuella begränsningar av arbetstiden styrs av riktvärden för exempelvis byggbuller.

Detaljplanen är en del av att kunna genomföra järnvägsplanen fyra spår Uppsala och Trafikverket ansvarar för att genomföra stängning av befintlig plankorsning Gårdsvägen och bygga nya planskilda korsningar med anslutande vägar. Byggnation av allmän väg genomförs av Trafikverket och samordnas med utbyggnad av järnvägsplanen. Trafikverket bedömer att utbyggnad av järnvägsplanen kommer att ta cirka nio år med varierande påverkan på närmiljön beroende på arbetsmoment. Arbetet kommer att ske i etapper, befintlig plankorsning kommer vara öppen för allmän trafik fram till den nya passagen i söder färdigställts. Det ska vara möjligt att passera järnvägen under hela byggtiden. Trafikverket ansvarar för hänvisning och omledning av trafik.

Skydds- och försiktighetsåtgärder

Dagvattenhantering

Trafikverket ansvarar för utbyggnaden inom planområdet och ska säkerställa att dagvattenåtgärder avseende fördröjning och rening vidtas för att detaljplanen inte ska strida mot gällande miljö kvalitetsnormer och inte påverka Sävjaåns Natura 2000 område negativt.

Skydd av grundvatten

Detaljplanen berör delvis områden som är särskilt känsliga i förhållande till grundvattnet. Dessa områden framgår av känslighetskartan som tillhör riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde, men som har reviderats under våren 2023.

Trafikverket ansvar för utbyggnaden inom planområdet och ansvarar för att säkerställa att skyddsåtgärder i form av täta diken genomförs på de sträckor där de geotekniska undersökningarna visar att det krävs, då det saknas tillräckligt tjocka täta lerlager.

Skyddsåtgärder grod- och kräldjur

Samtliga aktuella arter går i vinterdvala i perioden oktober till april. Exploatering av övervintringslokaler, så som avgränsade stenrösen och större samlingar med död ved, bör därför undvikas under denna tidsperiod. Sker exploatering under denna period kan individer inte undkomma exploateringen och med största sannolikhet kommer samtliga påverkade individer att dödas. Detta resulterar i att förbudet beskrivet i punkt 1, 6 § och punkt 1 samt punkt 2, 4a § utlöses.

Samtliga stenrösen och större samlingar med död ved inom planområdet bör flyttas och placeras inom områden som inte omfattas av planerad exploatering. Dessa nya övervintringslokaler kan bestå av återanvänt eller nytt material. Större stenar som frigörs i samband med exploateringen kan exempelvis med fördel användas för att upprätta nya rösen i området. Detsamma gäller trädstammar som avverkas i samband med planens utförande. Stenrösen och ansamlingar med död ved bör placeras i sydliga, solbelysta lägen med skydd mot norr. Eventuellt kan ansökan om dispens för en förflyttning komma att bli aktuell. Förflyttning av dessa övervintringslokaler får inte ske under djurens vinterdvala.

Plankartan reglerar området strax norr om den befintliga dagvattendammen vid Danelids idrottsplats som NATUR. En ny övervintringslokal i detta läge bedöms uppfylla de behov arterna har för sin övervintringsplats.

Skyddsåtgärder fåglar

Prioriterade arter som bedöms häcka eller kunna häcka inom planområdet måste visas hänsyn för att undvika att bon eller ungar skadas vilket i sig kan utlösa förbuden i punkt 2, 4 § artskyddsförordningen. Detta görs enklast genom att förlägga arbete som innebär ianspråktagande av befintlig naturmark till perioden augusti-mars.

Dokumentation och kontroll

De åtgärder som listas i miljökonsekvensbeskrivningen ska utredas vidare under planarbetet och nödvändiga åtgärder säkerställs i samarbete med Trafikverket. Trafikverket tar fram en miljösäkringslista för hela fyrspårsutbyggnaden.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Ett medfinansieringsavtal har tecknats mellan Uppsala kommun och Trafikverket. I avtalet finns en fördelning av kostnader förknippade med genomförandet av detaljplanen, vilket inkluderar bygg- och

anläggningsåtgärder. Kostnadsfördelningen kommer att kompletteras med ett eller flera genomförandeavtal mellan parterna. Kommunens del finansieras genom skattemedel.

Detaljplanen genererar inga intäkter.

Ledningar

Trafikverket har under arbetet med järnvägsplanen haft kontakt med och samordnat ledningsägare inom projektområdet (ledningssamordning). Trafikverket ansvarar för att genomföra de ledningsflyttar och omläggningar som krävs för utbyggnad av allmän plats enligt detaljplanen. Kostnader för flytt av ledningar regleras mellan Trafikverket och ledningsägare.

Enligt ledningssamordningens systemhandling 2024-06-24 berörs ett antal ledningar inom planområdet som listas nedan:

Globalconnect (IP Only) har två befintliga telekablar som eventuellt behöver läggas om. Globalconnect behöver göra ytterligare utredningar.

Skanova har flera telekablar som berörs. Skanova är osäker om vissa av deras kablar är i drift eller inte. Detta måste utredas vidare.

Uppsala kommun har belysning som hamnar i konflikt med den planerade Gårdsvägens gång- och cykeltunnel. Kablarna behöver läggas om.

Uppsala vatten och avfalls ledningar för vatten, spillvatten och dagvatten påverkas av ombyggnationen av Södra Banvägen och behöver läggas om.

Plankostnad

Uppsala kommun bekostar detaljplanearbetet.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Kommunen har som huvudman för allmän plats en ovillkorlig rätt att lösa in den mark eller utrymme som behövs för allmän plats enligt bestämmelser i plan- och bygglagens sjätte kapitel. Uppsala kommun avser att teckna överenskommelser med de fastighetsägare som berörs av sådana markintrång som krävs för genomförandet av detaljplanen. Avtalet ligger till grund för ansökan om lantmäteriförrättning. Om kommunen och berörd fastighetsägare inte kan komma överens i avtal har kommunen rätt att genomföra inlösen med tvång av områden planlagda för allmän plats genom en lantmäteriförrättning.

Ersättning för den mark Uppsala kommun löser in hanteras i samband med avtal eller inom kommande lantmäteriförrättning. Markintrång ska värderas enligt bestämmelser i expropriationslagens fjärde kapitel. Trafikverket bekostar det markinlösen som krävs för grundutförande för ersättning av att plankorsning Gårdsvägen stängs. Kommunen ansvarar för kostnader för extra markinlösen som krävs för de tillägg kommunen gjort utöver grundutförandet.

Ersättning för mark som ska överföras mellan Uppsala kommun och Trafikverket hanteras genom frivilliga avtal.

Mark som löses in överläts till kommunala gatufastigheter genom fastighetsreglering.

Kommunen ansvarar för att ansöka om lantmäteriförrättning för detaljplanens genomförande. Ansökan görs till lantmäterimyndigheten i Uppsala kommun. Lantmäteriförrättningen kan komma att handläggas av statliga lantmäterimyndigheten.

I vissa delar kommer Trafikverket ha tillfällig nyttjanderätt enligt järnvägsplanen för den mark som planläggs som allmän plats i detaljplanen.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Tidplanen för detaljplanen är ett antagande under 2027. Byggstart beräknas ske under 2027 under förutsättning att järnvägsplanen är fastställd, detaljplanen får laga kraft samt att övriga tillstånd beviljas.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 60 månader, det vill säga 5 år, från det datum detaljplanen får laga kraft.

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Som huvudregel får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden. En detaljplan fortsätter att gälla även efter genomförandetidens slut fram till den dag kommunen gör en ny plan eller till dess planen ändras eller upphävs. Motivet för en kort genomförandetid är att det kan uppstå behov att göra förändringar i delar av området på grund av nya förutsättningar, eller tidsförskjutningar i angränsande projekt.

Ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för projektering och utbyggnad av allmän plats enligt detaljplanen. Gränsdragningar för ansvar och kostnader kommer att preciseras i ett genomförandeavtal mellan Uppsala kommun och Trafikverket. Kommunen kommer att ansvara för drift av allmän plats samt för vägar inom Trafikverkets kvartersmark i vägport samt gång- och cykelport. Detta kommer att preciseras genom ett drift- och underhållsavtal mellan parterna.

Trafikverket ansvarar för markåtkomst av mark som planlagts som kvartersmark för järnvägsändamål T1 i detaljplanen. Områdena överensstämmer med de områden som i Trafikverkets järnvägsplan är planlagda som J – NY JÄRNVÄGSMARK MED ÄGANDERÄTT. Inlösen sker med stöd av järnvägsplanen.

Det sker ingen utbyggnad av ledningsnätet för vatten, spillvatten eller dagvatten i detaljplanen. Eventuella omläggningar av ledningar samordnas av Trafikverket. Uppsala Vatten ansvarar för drift av ledningsnätet inom verksamhetsområdet som omfattar delar av planområdet.

Huvudmannaskap

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats inom området.

Att kommunen är huvudman för allmän plats innebär att kommunen får såväl rätt som skyldighet att lösa in mark. Huvudmannaskapet innebär också att kommunen ska iordningställa de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med detaljplanen. Kommunen ansvarar i och med huvudmannaskapet också för drift och underhåll av allmän plats.

Genomförandeavtal

Uppsala kommun och Trafikverket ska ingå ett genomförandeavtal för hela järnvägssträckan där detaljplanen för Gårdsvägen är ett delområde. Genomförandeavtalet ska innehålla precisering av ansvar och kostnader för genomförandet av detaljplanen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Bestämmelser om fridlysta arter finns i 8 kapitlet Miljöbalken samt i Artskyddsförordningen (2007:845) och innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder. Artgrupper som omfattas av fridlysningsbestämmelser och som kan komma att beröras av detaljplanen är groddjur, fåglar och gullviva. Arter som finns upptagna i EU:s Art- och habitatsdirektiv så som Större vattensalamander har ett särskilt starkt skydd. En flytt av en fridlyst art eller ianspråktagande av mark som kan utgöra livsmiljö kräver dispens från 4 § Artskyddsförordningen, vilken söks hos länsstyrelsen. Om dispens krävs och kan ges hanteras slutligt i samband med den pågående artskyddsutredningen. Artskyddsutredningen utgår från skadelindringshierarkin för att säkerställa att nödvändiga åtgärder genomförs.

I samband med byggnation av gång- och cykeltunneln kan det bli aktuellt med bortledning av grundvatten vilket kräver tillstånd för vattenverksamhet, vilket söks av Trafikverket.

Miljöfarlig verksamhet kan kräva tillstånd eller anmälan enligt 9 kapitlet miljöbalken. Till exempel kan markarbeten räknas som anmälningspliktig verksamhet enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, SFS 1998:899. Anmälan om efterbehandling ska ske till tillsynsmyndigheten innan åtgärder genomförs. Om markföroreningar påträffas vid markarbeten ska det anmälas till tillsynsmyndigheten (oftast miljöförvaltningen) enligt 10 kapitlet 11§ miljöbalken.

Övriga

Tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs för arbete vid och nära fornlämning. Fornlämningarna L2021:6636 och L2022:7627 kommer att beröras av den nya vägdragningen som planeras ansluta till vägporten. Kommunen kommer att ansöka om borttagande hos länsstyrelsen efter antagande av detaljplanen. I samband med förundersökningen ska också fornlämningsområdet för L1944:6990 fastställas.

Inför entreprenadarbeten krävs kompletterande undersökning vid områden där provpunkter utgått för att få underlag inför masshantering och bedömning av eventuell återanvändning av massor. Masshantering inom planområde ska genomföras enligt godkännande och i samråd med tillsynsmyndighet.

Byggnation av järnväg hanteras i järnvägsplanen vars planområde delvis överlappar detaljplanens planområde.

Enligt Trafikverkets infrastrukturregelverk kan eventuellt dispens för gång- och cykelvägen krävas om den ligger närmare än 11,5 meter från spårmit i Trafikverkets järnvägsanläggning.

Fastighetsbildningsåtgärder prövas enligt Fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Detaljplanen förutsätter till exempel marköverföringar mellan fastigheter och eventuellt bildande av nya fastigheter.

Befintlig gemensamhetsanläggning som berörs av detaljplanen behöver omprövas enligt Anläggningslagen (1973:1149).

Omprövning av ledningsrätter krävs för ledningar som flyttas till följd av ett genomförande av planen, vilket sker enligt Ledningsrättslagen (1973:1144).

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 kapitel 6§ miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966).

Sammanfattning av undersökningen

En undersökning har tidigare upprättats för detaljplanen (daterad 2023-04-06). Utifrån det underlag som kommunen då hade gjordes bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte kunde antas medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Undersökningen samråddes med länsstyrelsen som i sitt yttrande skrev att de utifrån tillgängligt underlag inte kunde bedöma om detaljplanen kunde eller inte kunde antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken samt 4 kapitlet 34 § plan- och bygglagen (2010:900) Plan- och bygglagen.

Under planprocessen har kommunen ändrat sin bedömning utifrån vad som framkommit under utredningsarbetet. Kommunens bedömning är nu att planens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. En strategisk miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kapitel 11§ har därför upprättats.

Samråd med länsstyrelsen

Undersökningen samråddes med länsstyrelsen i april 2023. Länsstyrelsen svarade att de utifrån tillgängligt underlag inte kunde bedöma om detaljplanen kan eller inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Norr om planområdet ligger Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön. Länsstyrelsen kunde, utifrån tillgängligt underlag, inte utesluta att ett genomförande av detaljplanen kan innebära risk för påverkan på Natura 2000-området och att miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten inte följs om planen inte säkerställer lämpliga åtgärder. De menade också att ett genomförande av detaljplanen kan komma att kräva ett Natura 2000-tillstånd. I nuläget går det inte att utesluta att det finns föroreningar som riskerar att sprida sig till grundvattnet. Det kommande planarbetet behöver även hantera de kumulativa effekterna, framför allt kopplat till vattenhantering, men också till hälsa och säkerhet.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Plan- och byggnadsnämnden beslutar om betydande miljöpåverkan i samband med granskning.

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Ensucon har anlitats för att upprätta miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med miljöbalkens kapitel 6. Miljökonsekvensbeskrivningens bedömningar framgår under rubrikerna naturmiljö och mark och vatten.

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen

Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen den 19 mars 2025. Vid samrådet beslutades att miljökonsekvensbeskrivningen ska omfatta följande aspekter: naturmiljö, vatten samt förorenade områden.

Konsekvenser för miljön

Kulturmiljö

En mindre del av planområdets nordöstra del omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, Långhundradalen (C41). I detaljplanen har lokaliseringen av de nya vägarna anpassats till kulturmiljövårderna i så stor utsträckning som möjligt. Detaljplanen utgår från befintliga vägdragningar i möjligaste mån för att minska påverkan på kulturmiljön genom att ta så lite jordbruksmark som möjligt i anspråk. Detaljplanen innebär också indirekt att områdets långa historia av genomfart och transport bibehålls och förstärks. De värdekärnor som motiverar riksintresset kommer att bevaras och kunna upplevas även efter ett genomförande av detaljplanen.

Riksintressets gränser har ifrågasatts av kommunen i samband med översiktsplanen. Långhundradalen är ett exempel på hur grovt gränsdragningarna kring vissa riksintressen drogs på 1980-talet. När översiktsplanens intentioner med nytt stationsläge vid Bergsbrunna och tillhörande tät stadsutveckling riskerar att påverka riksintresset indirekt finns anledning att närmare studera och precisera gränserna för detta riksintresse. Planområdet är inte inom det område som kommunen anser bör höra till riksintresset.

Naturmiljö

Natura 2000

Detaljplanen medför inga ingrepp i Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön. Dagvatten från planområdet avrinner dock mot Natura 2000-området. Detaljplanens genomförande kan medföra en ökad flödes- och föroreningsbelastning på recipienten med negativa konsekvenser för vattenkvaliteten och i förlängningen för Natura 2000-områdets bevarandevärden, om åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten inte implementeras. Med föreslagna åtgärder, i enlighet med dagvattenutredningens förslag, beräknas både flödes- och föroreningsbelastningen på recipienten att minska jämfört med nuläget. Med implementerade åtgärder förväntas detaljplanen enligt miljökonsekvensbeskrivningen innebära neutrala till positiva konsekvenser för vattenkvaliteten i ån och för Natura 2000-områdets bevarandevärden.

Naturvärden

Sex naturvärdesobjekt inom planområdet har bedömts hysa värden motsvarande naturvärdes klass 3 påtagligt naturvärde och fem objekt har bedömts hysa värden motsvarande naturvärdes klass 4 visst naturvärde. Exploateringen inom planområdet innebär att naturvärdesobjekt med både påtagligt naturvärde klass 3 och visst naturvärde klass 4 kommer att påverkas. Flera naturvärdesobjekt främst i planområdets södra del kommer att påverkas av exploateringen när marken tas i anspråk.

Naturvärdesträd

Ett naturvärdesträd kommer att påverkas av exploateringen och behöva avverkas (träd 8). Övriga naturvärdesträd och det särskilt skyddsvärda trädet som står längs med järnvägen (träd 6, 7, 9 och 10), kommer att behöva tas ned till följd av järnvägsplanen, påverkan på dessa träd hanteras inom järnvägsplanen.

Artskydd

Fladdermöss

Inom ramen för järnvägsplanen genomfördes en bohålsinventering av fladdermöss i delar av planområdet (SWEKO, 2022). Inventering visade ingen aktivitet som tyder på kolonier eller födosök av fladdermöss, trots att naturvärdesträden i området med håligheter har potential. Inventeringen utfördes sent på säsongen (20 och 21 juli 2022) och ungarna var sannolikt flygfärdiga och eventuella kolonier kan ha flyttat ut. Vidare saknas det sammanhängande vegetation i närområdet, vilket isolerar flertalet av de inventerade träden. De flesta fladdermusarterna undviker ljus vilket medför att det belysta industriområdet utgör ett negativt element i området för hålträden på östra sidan av järnvägen. Järnvägen kan också utgöra en barriär för fladdermöss. Aktivitet i närområdet är i stället koncentrerad till bäckravinen väster om planområdet. Nära planområdet är aktiviteten låg och dominerad av ljustoleranta arter (Sweco, 2022).

Bristande konnektivitet, ljuspåverkad industrimiljö och järnvägens barriäreffekt begränsar troligen områdets funktion som habitat för fladdermöss. Sammantaget bedöms påverkan på fladdermöss inte vara betydande (Sweco, 2022). Ett genomförande av aktuell detaljplan bedöms därför inte ha någon påverkan på fladdermöss.

Grod- och kräldjur

Intill planområdet förekommer flera arter av grod- och kräldjur som omfattas av artskyddsförordningen. Större vattensalamander och åkergroda skyddas enligt 4a §, huggorm och mindre vattensalamander omfattas av 6 § (Väg & Miljö, 2024).

För att undersöka exploaterings eventuella påverkan på grod- och kräldjur har kommunen genomfört en artskyddsutredning (Väg- och Miljö 2024). Utredningen baserar sig på den fördjupade inventering som gjordes under naturvärdesinventeringen (Väg och Miljö 2023). Fynd gjordes då av en huggorm, en större vattensalamander, en mindre vattensalamander samt en åkergroda. Potentiella lekmiljöer för groddjur i form av småvatten samt övervintringslokaler för både grod- och kräldjur i form av rösen och samlingar med död ved avgränsades också i inventeringen. Nedan redovisas arternas förekomst samt potentiella lek, livs- och övervintringsmiljöer. Samtliga arter tillhör rödlistningskategorin *livskraftig* enligt *Rödlistade arter i Sverige 2020*.



Planerad markanvändning & områdets betydelse för grod- och kräldjur

Teckenförklaring

Fynd av grod- och kräldjur	Lek-, livs- och övervintringsmiljöer	Planerad exploatering
◆ Huggorm	▨ Bäck	▨ Vägbana
○ Mindre vattensalamander	▨ Småvatten	▨ Vägslänt
▲ Större vattensalamander	▨ Stenröse	
◆ Åkergroda	▨ Sumpskog med småvatten	
	▲ Samling död ved	

Figur 41 Karta över planerad markanvändning och områdets betydelse för grod- och kräldjur.

Ett antal skyddsåtgärder listas i artskyddsutredningen, bland annat att ett stenröse som berörs av exploateringen måste flyttas. Plankartan reglerar området strax norr om den befintliga dagvattendammen vid Danelids idrottsplats som NATUR med syfte att flytta stenröset hit. En ny övervintringslokal i detta läge bedöms uppfylla de behov arterna har för sin övervintringsplats. Eventuellt kan ansökan om dispens för en förflyttning komma att bli aktuell. Förflyttning av dessa övervintringslokaler får inte ske under djurens vinterdvala.

Utredningen anger att detaljplanen medför en försumbar inverkan på kontinuerlig ekologiska funktion (KEF) på lokal och regional nivå med hänsyn till större vattensalamander och åkergroda. Detaljplanen bedöms inte inverka negativt på de livsmiljöer, strukturer och element som är av betydelse för arterna. Detaljplanen bedöms inte heller medföra några nya märkbart förstärkta barriärer för arternas möjlighet till spridning inom eller genom området.

Då det konstaterats att exploateringen riskerar att hamna i konflikt med de förbud som beskrivs i artskyddsförordningen föreslår artskyddsutredningen ett antal

skyddsåtgärder och rekommendationer (Väg och Miljö 2024). Dessa är väsentliga för att undvika att utlösa förbud enligt punkt 1, 2 och 4 av 4a § artskyddsförordningen samt punkt 1 och punkt 2 av 6 § artskyddsförordningen (2007:845).

Fåglar

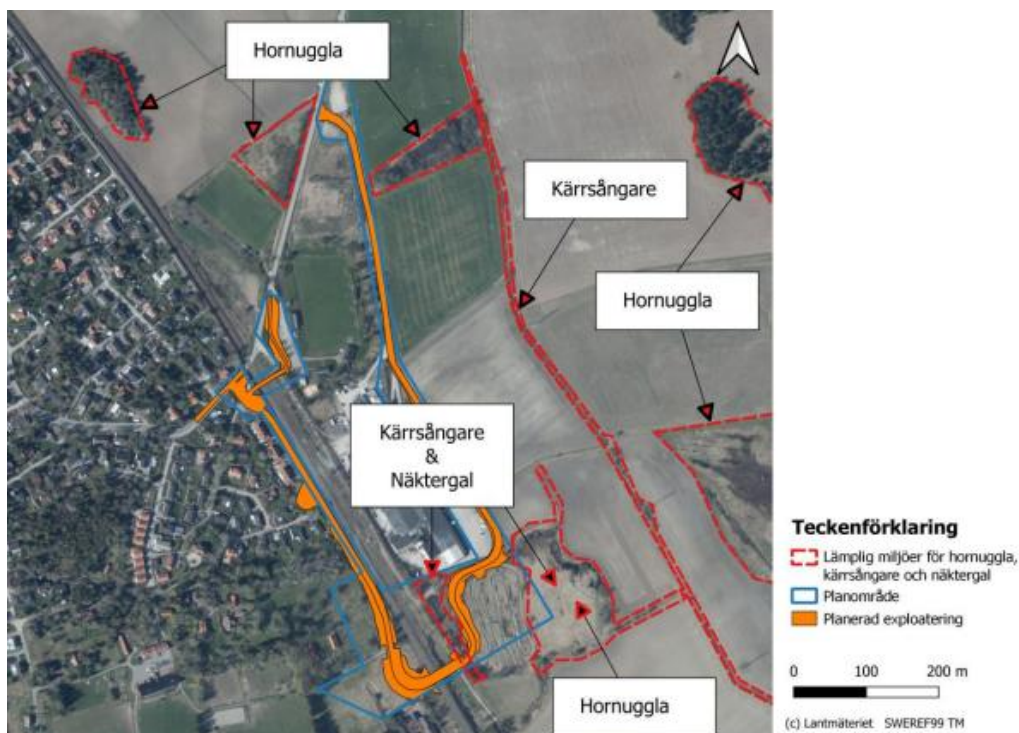
Alla vilda fågelarter i Sverige är fridlysta enligt 4§ Artskyddsförordningen (2022:928). Inom inventeringsområdet har sju naturvårdsarter av fåglar rapporterats, varav fyra rödlistade i kategorin nära hotad (NT).

En artskyddsutredning har också gjorts för fåglar (Väg- och Miljö 2024). Utredningen baserar sig på fynd som gjorts i Artportalen samt den fågelinventering som genomförts av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen (Trafikverket 2022). Slutsatsen i den är att prioriterade arter som bedöms häcka, eller kunna häcka inom planområdet måste visas hänsyn för att undvika att bon eller ungar skadas vilket i sig kan utlösa förbuden i punkt 2, 4§ och/eller punkt 4, 4§ i artskyddsförordningen. Detta görs enklast genom att förlägga arbete som innebär ianspråktagande av befintlig naturmark till perioden augusti-mars. Direkt störning i form av försämrade livsmiljöer bedöms inte uppstå för de prioriterade arterna hornuggla, kärrsångare och näktergal i sådan grad att kontinuerlig ekologisk funktion påverkas. Arternas bevarandestatus på lokal eller regional nivå bedöms inte påverkas.

Det konstateras att exploateringen kan innebära en direkt störning av de relevanta arterna genom en försämring av levnadsmiljön, eller som en indirekt störning under arbetets gång. För att undvika konflikt med aktuella punkter i artskyddsförordningen föreslås därför ett antal skyddsåtgärder.

I området finns sju rapporterade naturvårdsarter av fåglar vilka bedöms i varierande grad utnyttja området under häckningstid. Ett antal ytterligare arter med naturvårdsstatus har påträffats i området men dessa bedöms vara tillfälliga gäster, sträckfåglar eller rapporterade med felaktig geografisk angivelse. De naturvårdsarter som bedöms förekomma i området under häckningstid är de rödlistade arterna gulsparv, hornuggla, svartvit flugsnappare och ärtsångare. Samtliga är rödlistade som nära hotade. Därtill förekommer kärrsångare, näktergal och sädesärla i området. Dessa är arter som på lång eller kort sikt uppvisat en påtagligt negativ populationsutveckling och som kan anses prioriterade enligt förordningsmotivet (Fm 2022:5) till ändringar i Artskyddsförordningen.

En fördjupad bedömning har gjorts för de prioriterade fågelarter som tillhör gruppen rödlistade arter, arter som uppvisar en populationsminskning eller omfattas av fågeldirektivets bilaga 1, och som noterades i samband med fältstudien eller som har en dokumenterad förekomst i området. Dessa utgörs av hornuggla, kärrsångare och näktergal.



Figur 42 Karta över föreslagen exploatering med lämpliga miljöer för hornuggla, kärrsångare och näktergal.

Detaljplanen medför ofrånkomligt att de fågelarter som nyttjar området på ett eller annat sätt påverkas. Om åtgärderna medför en försämring av livsmiljön är mycket beroende på de olika arternas ekologi. För hornuggla, kärrsångare och näktergal ska de skyddsåtgärder som föreslås ses som ett krav för att minimera den påverkan som detaljplanen kan innebära. Den planerade exploateringen riskerar också att i varierande grad indirekt störa de aktuella arterna genom buller, trafik och ökad mänsklig aktivitet.

För samtliga dessa arter är bedömningen att kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) inte påverkas negativt av exploateringen i området förutsatt att området kring motocrossbanan och dikesmarker österut inte påverkas permanent. Om ingrepp sker inom dessa områden riskeras påverkan på kontinuerlig ekologisk funktion (KEF) avseende livsmiljöer för samtliga dessa arter, men arternas bevarandestatus bedöms inte påverkas på lokal eller regional nivå.

Gullviva

I sydvästra delen av planområdet finns en naturvärdesbiotop med påtagligt naturvärde där det bland annat växer gullviva. Denna naturvärdesbiotop påverkas i liten utsträckning av detaljplanen. Gullviva har en livskraftig population och är vanlig i hela landet, särskilt i Uppland. Den planerade exploateringen bedöms inte heller påverka artens bevarandestatus negativt. Dispens kan behöva sökas för att kunna genomföra detaljplanen.

Invasiva arter

Under fältstudien registrerades fynd av vresros, parkslide och tysklönn, som alla är främmande arter och klassas som mycket hög risk för invasivitet. En spridning av invasiva arter riskerar att få allvarliga negativa effekter på den biologiska mångfalden och hantering ska ske i enlighet med de lagar och föreskrifter som gäller för invasiva arter.

Mark och vatten

Ytvattenförekomsten *Sävjaån mynning-Storåns* ekologiska status bedöms som måttlig. De kvalitetsfaktorer som gör att vattenförekomsten inte bedöms nå god ekologisk status är konnektivitet, näringsämnen och morfologi. Vattenförekomstens kemiska status uppnår inte god status på grund av det överallt överstigande parametrarna kvicksilver och PBDE samt PFOS. Den föreslagna dagvattenhanteringen innebär att belastning av samtliga ämnen förutom kvicksilver, vilken beräknas vara likvärdig, minskar. Ett genomförande av planen bedöms därmed bidra till att uppnå miljökvalitetsnormer för ytvatten.

Avseende grundvattenförekomsten *Sävjaån-Samnan* bedöms den kvantitativa statusen påverkas marginellt negativt då ytor för infiltration minskar. Den kemiska statusen är klassificerad till otillfredsställande avseende höga halter per- och polyfluorerade alkylsubstanser (PFAS11) och tri- och tetrakloriden som återfinns i förekomsten. Det finns en risk för att inte nå god status till målår 2027 då det förekommer spridning från källområden samt ökande halter av nitrat. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte negativt påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för grundvatten.

Dricksvattenförekomsten *Uppsalaåsen-Uppsala* bedöms stå i hydraulisk kontakt med grundvattenförekomsten *Sävjaån-Samnan*. Ett genomförande av planförslaget bedöms dock inte medföra negativ påverkan på grundvattenförekomsten under förutsättning att de föreslagna skyddsåtgärderna genomförs.

Cirka två kilometer väster om planområdet ligger vattenskyddsområdet *Uppsala- och Vattholmaåsarna*. Planförslaget bedöms inte påverka vattenskyddsområdet negativt.

Klimatpåverkan

Kommunens klimatmål

Kommunens *Miljö- och klimatprogram*, beslutat av kommunfullmäktige 2022, sätter mål för kommunen att vara klimatneutralt 2030. Det innebär, bland annat, att de totala årliga växthusgasutsläppen i kommungeografin maximalt får uppgå till 297 kiloton koldioxidekvivalent år 2030. Därefter ska utsläppen fortsätta minska och dessutom ska upptag av växthusgaser (negativa utsläpp) ska vara minst lika högt som utsläppet.

För att vara i linje med kommunens klimatmål behöver utsläppen från nyproduktion av byggnader och anläggningar minska med cirka 70% mellan 2020 och 2030 och därefter fortsätta att minska (för mer info se Uppsalas klimatprotokolls *Klimatutmaning D.4* och *Beräkningsanvisningar*.)

Detaljplanens klimatpåverkan

Detaljplanens genomförande innebär ett visst koldioxidutsläpp. Utsläppet sker i form av exempelvis byggskedet. Biltrafiken dras en något längre sträcka runt Tegelbruket när befintlig överfart över järnvägen stängs. Detaljplanen syftar till att möjliggöra utbyggnad av järnvägen till fyra spår. En bättre tillgång till järnväg ökar förutsättningarna för resande med tåg och kan då förväntas ersätta en del av de resor som skulle ha skett med bil. En utökning av järnvägen innebär också möjlighet till fler godstransporter med tåg.

Detaljplanen innebär också en förstärkning av gång- och cykelvägnätet med nya gång- och cykelvägar och fler och säkrare passager under järnvägen. Detta kan minska

biltrafiken, då exempelvis fler barn- och unga kan ta sig till träning, skola och förskola på annat sätt.

Hushållningsbestämmelser

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

Jordbruksmark

Kommunen har tagit fram en vägledning inklusive en checklista för alla planer och projekt där jordbruksmark tas i anspråk. Checklistan har fyllts i och listas som utredning till detaljplanen. Planen har jämförts mot de alternativa dragningar av sträckning som har studerats inom ramen för detaljplanen. Vägsträckningen följer i så stor utsträckning som möjligt befintliga vägsträckningar och ianspråk tar endast jordbruksmark i mindre omfattning.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Järnvägen är den ljudkälla som orsakar de högsta ekvivalenta och maximala ljudnivåerna vid fasad, vid uteplatser och i bostadsområdet generellt. Järnvägens bidrag till den maximala ljudnivån är den dominerande ljudkällan i området. Bullerskyddsåtgärder för att klara riktvärden med hänsyn till järnvägen har utretts inom ramen för järnvägsplanen.

Även vägtrafiken längs Södra Banvägen orsakar överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalent vid sju bostadsbyggnaders fasader. Samtliga av dessa bostadsbyggnader kommer erbjudas fasadåtgärder inom ramen för järnvägsplanen. Dessa åtgärder kommer att dimensioneras utifrån järnvägens högre ljudnivåer, vilket innebär att riktvärde inomhus från vägtrafik också kommer att uppfyllas. För att kunna uppfylla riktvärdet 55 dBA utomhus vid fasad gällande ljud från Södra Banvägen övervägs bullerskärm, men det måste utredas vidare i dialog med fastighetsägare.

Risk

Risker i förhållande till grundvatten hanteras under avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*. Risker i förhållande till järnvägen hanteras inom ramen för järnvägsplanen.

Luft

Föreslagna vägbreddningar och anslutningsvägar medför en marginell ökning av biltrafiken. Exploateringen av planområdet förväntas därför inte orsaka en påtaglig försämring av luftkvaliteten.

Markföroreningar

Vid exploatering finns alltid en risk för påverkan från förorenad mark, särskilt i närhet av identifierade riskobjekt. Förorenade ämnen kan spridas genom grundvatten, luftburna partiklar eller vid schaktning och hantering av massor, vilket kan innebära risker för både människors hälsa och miljön. Samtidigt innebär ett korrekt omhändertagande och rening av eventuella förorenade jordmassor vid schaktarbeten, att föroreningshalten minskar och att risken för spridning till omgivande jord och vatten undviks. Utifrån planförslaget är markanvändningen att betrakta som *mindre känslig markanvändning* eftersom det gäller bebyggelse av väg, där människor förväntas uppehålla sig tillfälligt. Provet i den gamla deponin, som påvisade bariumphalter över *mindre känslig markanvändning*, bedöms inte utgöra någon risk för människors hälsa eller miljön, eftersom det enbart rörde sig om ett prov och att området inte kommer att beröras av detaljplanens genomförande. Därav medför det inte en risk för spridning vid genomförandet av detaljplanen och sanering bedöms inte som motiverad. Sammanfattningsvis bedöms risken för att planförslaget resulterar i spridning av föroreningar som låg (Tyréns, 2023).

Sociala konsekvenser

Inom ramen för järnvägsplanen har Trafikverket tagit fram en barnkonsekvensanalys som även omfattar området för detaljplanen. Passagen vid Gårdsvägen upplevs inte trafiksäker av vare sig barnen eller vuxna i deras närhet. Detta kan inskränka på barnens självständiga mobilitet, antingen genom att barnen själva är rädda och inte vågar passera på grund av de trafiksäkerhetsrisker de upplever eller att vårdnadshavare/andra vuxna i deras närhet bestämmer att de inte får passera. Även lång bomfällning vid passagen begränsar barnens självständiga mobilitet. Detta påverkar även skolskjutsen som barn i Bergsbrunna åker med till Danmarks skola som ibland leder till att barnen blir sena till skolan. Under dialogen med barnen i Bergsbrunna har de uttryckt att de hellre skulle se en planskild passage. Detta möjliggörs vid ett genomförande av denna detaljplan.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna, länsstyrelsens granskningsyttranden för dessa planer och planeringsstrategin.

Miljöbalken

Detaljplanen bedöms vara i överensstämmelse med miljöbalken 3 kapitel 1 § avseende markanvändningens lämplighet med hänsyn till beskaffenhet och läge, föreliggande behov och en från allmän synpunkt god hushållning. Detaljplanen är en konsekvens av den planerade utbyggnaden av järnvägen och den järnvägsplan som Trafikverket tar fram. Järnvägsplanen fastställer de nya passagerarnas läge och i detaljplanen prövas de nya anslutningsvägar som krävs för att ansluta passagerarna till vägnätet. Detaljplanen utgår från befintliga vägdragningar i möjligaste mån.

En mindre del av planområdets nordöstra del omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, Långhundradalen (C41). Lokaliseringen av de nya vägarna har anpassats till kulturmiljövårderna i så stor utsträckning som möjligt.

Planområdet berörs av riksintresse för kommunikationer, järnväg. Detaljplanelaggningen är en förutsättning för att järnvägsanläggningen ska kunna byggas ut och har därmed en positiv inverkan på riksintresset.

Samtliga Natura 2000-områden utgör riksintresse enligt 4 kapitlet miljöbalken. Detaljplaneområdet berör inte några Natura 2000-områden på ett direkt sätt, men avrinner mot Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön.

Detaljplanen innehåller inga höga objekt som riskerar att påverka totalförsvarets riksintressen. Planen bedöms därmed vara förenligt med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

Detaljplanen berör miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5. Ytvattenrecipienten för utredningsområdet är Sävjaån. För dessa finns miljökvalitetsnormer för ytvatten. Ett genomförande av detaljplanen bedöms öka mängden hårdgjorda ytor, men ge en ökad rening av gatudagvatten.

Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsarne, vilken omfattas av miljökvalitetsnormer för grundvatten. Nödvändiga skyddsåtgärder kommer att vidtas.

Detaljplanen berör inte miljökvalitetsnormer (MKN) för luft enligt miljöbalkens kapitel 5. Föreslagna vägbreddningar och anslutningsvägar medför en marginell ökning av biltrafiken och planområdets gaturum är breda och välventilerade. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 5.

Det finns inga biotopskyddade områden inom planområdet.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 8, det vill säga skydd för biologisk mångfald. Bestämmelser om fridlysta arter finns i 8 kapitlet miljöbalken samt i artskyddsförordningen (2007:845) och innebär förbud mot att genomföra vissa åtgärder. En flytt av en fridlyst art eller ianspråktagande av mark som kan utgöra

livsmiljö kräver dispens från 4§ artskyddsförordningen, vilken söks hos länsstyrelsen. Artgrupper som omfattas av fridlysningsbestämmelser och som kan komma att beröras av detaljplanen är fåglar och groddjur och gullviva. Med de hänsyns- och skyddsåtgärder som detaljplanen föreslår bedöms planen vara förenlig med miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

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

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av WSP på uppdrag av Uppsala kommun.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Saga Wingård. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Hannah Linngård, projektledare mark- och exploatering

Camilla Mole Björk, planarkitekt

Linus Wickman, planarkitekt

Sebastian Nordman, kartingenjör

Leo Björklund, projektledare mark- och exploatering

Erik Linde, projektledare anläggning

Jonas Pernling, projektledare anläggning

Stadsbyggnadsförvaltningen

Boel Hellman

planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

samråd

2026-01-22