

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
2023-003021Handläggare:
Jesper Magnusson
Camilla Björk

Ny placering för ställverk vid kvarteret Gugner

Standardförfarande



Figur 1. Illustration på ställverket efter flytt till ny placering.

Det här är ett förslag till detaljplan

SAMRÅDSHANDLING

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	5
Samrådshandlingar	5
Tidigare ställningstaganden	5
Översiktsplan	5
Utvecklingsplan för Uppsala C.....	6
Detaljplaner.....	6
Järnvägsplan.....	7
Andra kommunala beslut	7
Planens innehåll.....	8
Planens syfte	8
Planens huvuddrag.....	8
Planområdet	8
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	13
Kulturmiljö	15
Park och natur.....	16
Trafik och tillgänglighet.....	17
Sociala frågor	19
Mark och geoteknik	19
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	20
Hälsa och säkerhet	24
Teknisk försörjning.....	25
Motiv till detaljplanens regleringar.....	26
Användning av mark och vatten.....	26
Genomförandefrågor.....	28
Fastighetsrättsliga frågor	28
Tekniska frågor	30
Ekonomiska frågor	30
Organisatoriska frågor.....	31
Planens konsekvenser	33
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	33
Miljöaspekter.....	34
Hälsa och säkerhet	34
Trafik.....	35

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	36
Översiktsplanen	36
Miljöbalken	36
Medverkande.....	37

Inledning

Sammanfattning

Detaljplanen är en del av utvecklingen av Uppsala C och utbyggnaden av fyrspåret till Uppsala. Syftet med detaljplanen är att säkerställa en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket som kommer att flyttas i samband med utbyggnaden av Uppsala centralstation. Detaljplanen möjliggör också för en ny cykelväg längs järnvägen samt en cykelkoppling över Strandbodgatan.

Vad är en detaljplan?

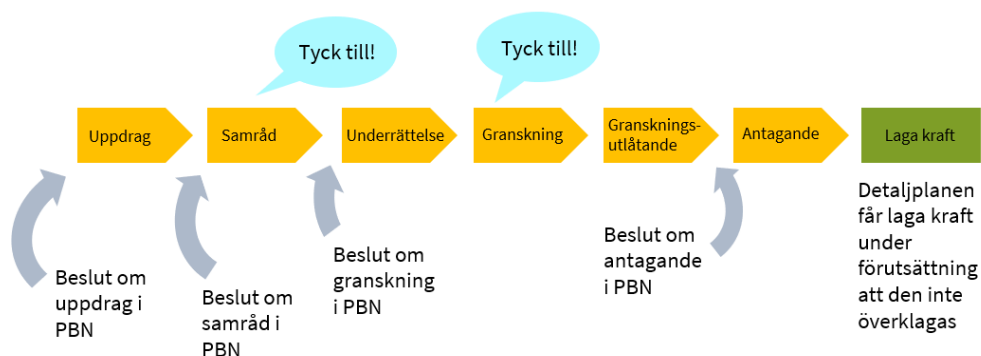
En detaljplan berättar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

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 bygglovprövning.

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 standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag för Uppsala C 20 oktober 2022. Detaljplanen är en del av detaljplaneläggningen av Uppsala C, vilken delas upp i flera detaljplaner. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.



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
- Fastighetsförteckning*
- Dagvattenutredning, Bjerking, 2025-02-14
- PM Geoteknik, WSP, 2024-09-30

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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Uppsala kommuns översiktsplan från 2016 framgår det att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet och att tillgängligheten behöver vara hög till platser som många behöver nå. Uppsala C är en viktig knutpunkt för hela kommunen och områden runt stationen definieras som stråk och plats för stadsliv samt park och grönområden.

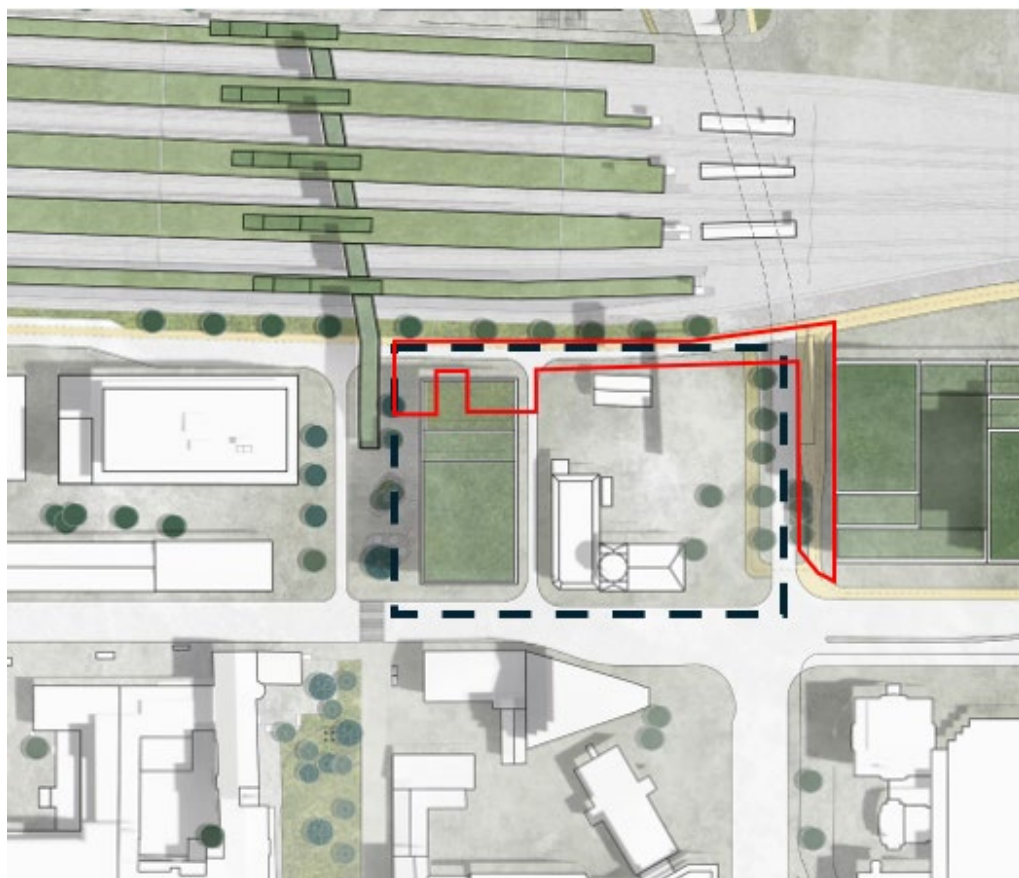
Planeringsstrategi

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 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. Den planeringsinriktning som anges för området i översiktsplan 2016, bedöms fortfarande vara aktuell.

Utvecklingsplan för Uppsala C

Kommunstyrelsen antog den 15 juni 2022 utvecklingsplan för Uppsala C. Utvecklingsplanen syftar till en långsiktig utveckling av Uppsala centralstation och omkringliggande ytor för att möjliggöra ett ökat kollektivt resande och förbättrad framkomlighet. En viktig del av utvecklingen är att skapa fler kopplingar genom staden.

Inom kvarteret Gugner föreslås bland annat en ny byggnad på platsen för dagens uppställningsplats för bussar. Intill järnvägen föreslås en ny cykelbana och en ny cykelbro över Strandbodgatan. Utvecklingsplanen föreslås också en ny gångbro över järnvägen med plattformanslutningar i den södra delen av stationsområdet intill kvarteret Gugner.



Figur 2. Urklipp från utvecklingsplanen för Uppsala C som visar kvarteret Gugner. Dagens gräns för kvarteret Gugner är inom svart markering. Aktuellt planområde är inom röd markering. Ny placering för ställverket är inte med i illustrationen. Ny kontorsbyggnad samt gångbro över spåren hanteras i en separat detaljplan.

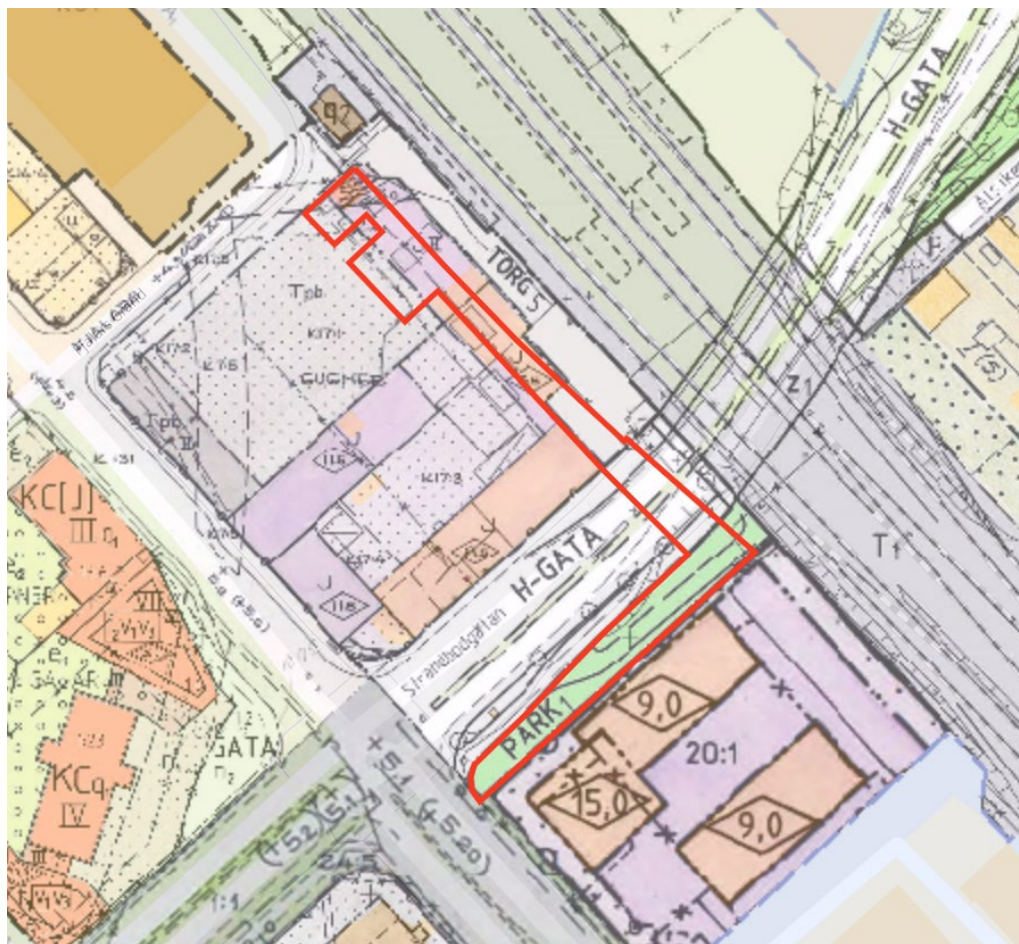
Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av två detaljplaner, *Detaljplan för kvarteren Suttung, Fjalar och Gugner mm* och *Detaljplan för Uppsala central, östra stationsområdet*.

Detaljplan för kvarteren Suttung, Fjalar och Gugner mm fick laga kraft år 1987. De delar av planen som berörs är planlagda för industri, bussuppställning och transformatorstation.

Detaljplan för Uppsala Central fick laga kraft år 2004. De delar av planen som berörs är planlagda som entrétorg, trafik mellan områden och anlagd park.

Plan- och byggnadsnämnden beslutade 20 oktober 2022 att ge positivt planbesked för att inleda ett upphävande av delar av gällande detaljplaner, inom det område som omfattas av järnvägsplanen *Järnvägsplan Uppsala C–Uppsala S FSUK 003*, inom området för Uppsala centralstation. Plan- och byggnadsnämnden beslutade 31 augusti 2023 om att utöka planområdet till att omfatta hela järnvägsområdet inom Uppsala kommun. Delar av planområdet omfattas av upphävandet av detaljplaner. Delar av planområdet kan därför vara planlöst när detaljplanen antas.



Figur 3. Gällande detaljplaner. Ungefärligt planområde inom röd markering.

Järnvägsplan

Trafikverket arbetar med att upprätta en järnvägsplan för sträckan söder Bergsbrunna till Uppsala centralstation, vilket är en del av utbyggnaden av fyrspåret mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm. Järnvägsplanen omfattar de delar av planområdet som ligger närmast järnvägen samt ställverkets nya placering. I detaljplanen planläggs dessa ytor för järnvägsändamål för att överensstämja med järnvägsplanen.

Andra kommunala beslut

År 2017 tecknade Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun ett avtal, det så kallade Uppsalapaketet. Uppsalapaketet innebär att Staten åtar sig att bygga ut Ostkustbanan till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, tillsammans med en station söder om Bergsbrunna. Staten åtar sig också att vidta åtgärder på Uppsala centralstation och järnvägen i övrigt för att

anpassa anläggningen till ytterligare två spår. Kommunen i sin tur åtar sig att uppföra 33 000 nya bostäder i Gottsunda, Ultuna och de sydöstra stadsdelarna.

Planens innehåll

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket som ska flyttas i samband med utbyggnaden av järnvägen. Planen möjliggör också för en ny cykelbro över Strandbodgatan samt ny cykelväg.

Planens huvuddrag

Planområdet omfattar östra delen av kvarteret Gugner intill järnvägen och ett mindre grönområde söder om Strandbodgatan. Utvecklingsplanen för Uppsala C föreslår en utveckling av kvarteret Gugner med ny bebyggelse för kontorsändamål samt en ny gångbro över stationsområdet intill kvarteret. Vidare föreslås en ny cykelväg intill järnvägen och en ny cykelkoppling över Strandbodgatan. På grund av tidplanen för utbyggnaden av järnvägen kommer kvarteret att hanteras i två detaljplaner.

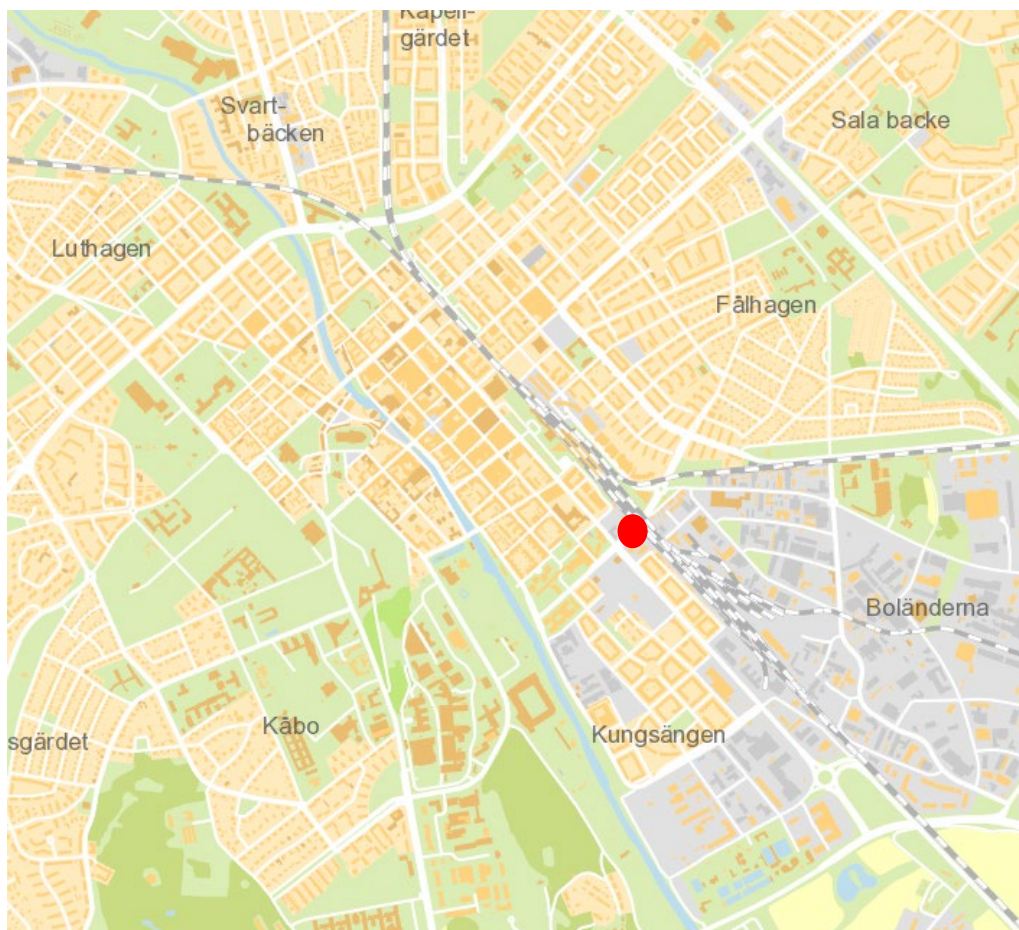
I och med utbyggnaden av stationsområdet kan ställverket inte stå kvar på sin nuvarande placering då spårområdet breddas. Ställverket har ett högt kulturhistoriskt värde och är byggnadsminnesförklarat, vilket betyder att det ska bevaras. Detaljplanen säkerställer en ny placering för ställverket vid stationsområdet. Då ställverket behöver flyttas i samband med att byggnadsarbetena för det nya stationsområdet påbörjas hanteras ställverket samt ny cykelväg i en första detaljplan för kvarteret. Övrig ny bebyggelse som planeras i kvarteret Gugner samt eventuell ny gångbro över det södra stationsområdet kommer hanteras i en separat detaljplan i ett senare skede.

Planen reglerar i huvudsak cykelväg längs järnvägen, ny plats för ställverket som planläggs som järnvägsändamål samt ny plats för en elnätstation. Den del av cykelvägen som är närmast järnvägen planläggs för järnvägsändamål då den kommer att ingå i Trafikverkets järnvägsfastighet. Detaljplanen säkerställer att ytan ska vara tillgänglig för cykeltrafik.

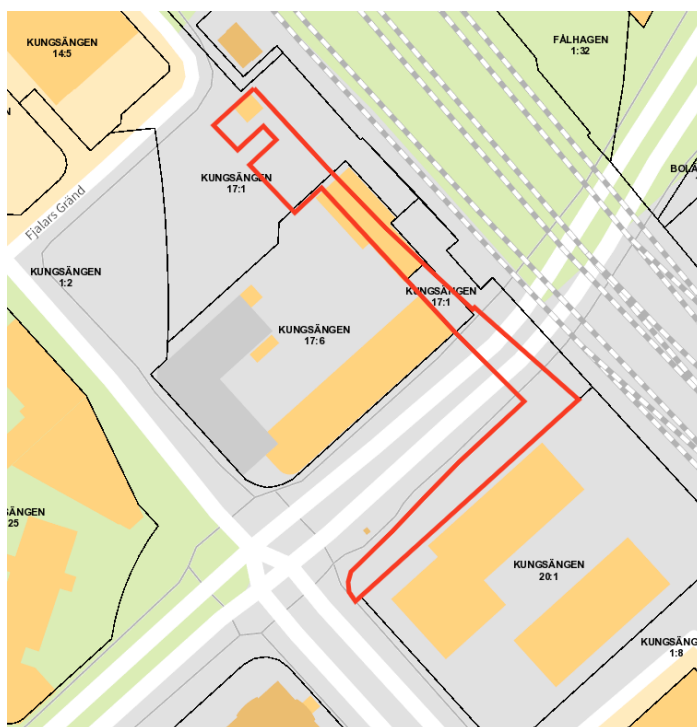
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet är beläget i centrala Uppsala strax väster om järnvägen. Det sträcker sig från Fjalars gränd till söder om Strandbodgatan, som ligger i den södra delen av stationsområdet. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Kungsängen 1:2, Kungsängen 17:1 och Kungsängen 17:6. Detaljplanen omfattar en yta om cirka 2000 kvadratmeter.



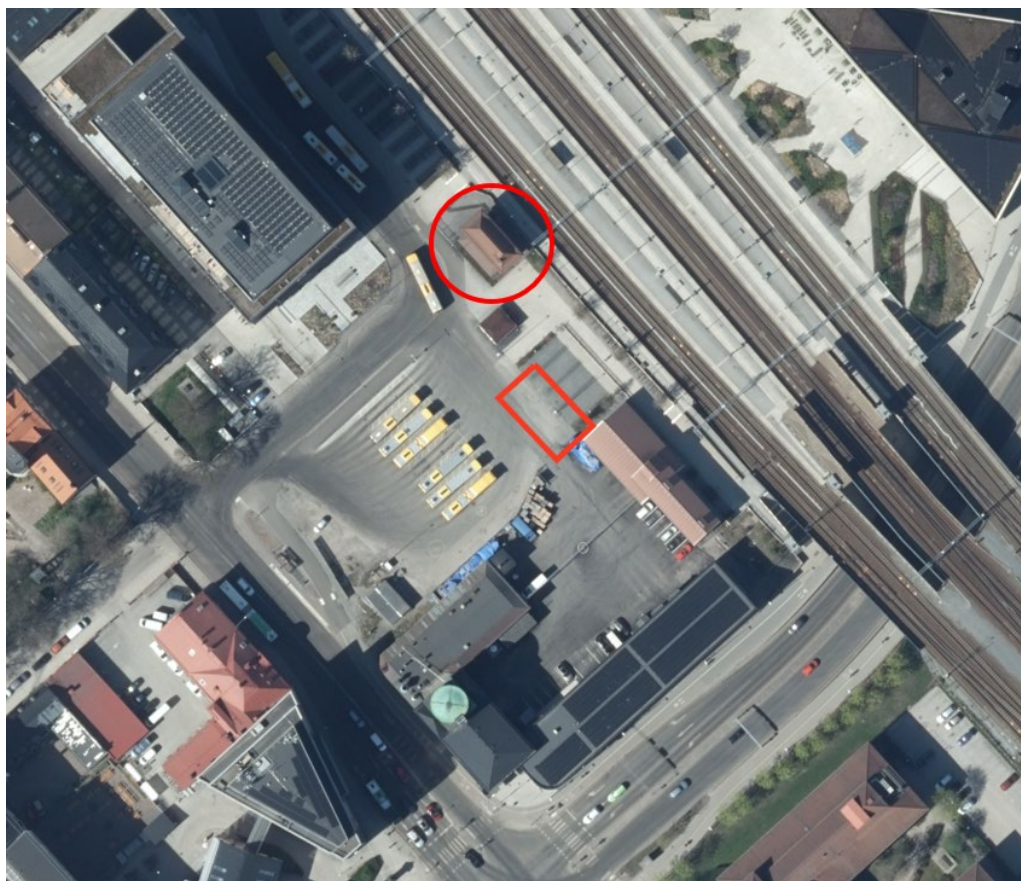
Figur 4. Orienteringskarta som visar planområdets läge i staden. Planområdets ungefärliga läge är markerat med röd cirkel.



Figur 5. Karta över planområdet samt angränsande fastigheter. Planområdet är markerat med en röd linje.

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet omfattar delar av kvarteret Gugner samt del av Strandbodgatan och en del av ett grönområde direkt söder om gatan. Kvarteret Gugner ligger i den södra delen av Uppsalas innerstad intill ostkustbanan och Uppsala centralstation. Södra delen av kvarteret upptas av Lindvalls kafferosteri som legat på platsen sedan tidigt 1900-tal. Norra delen av kvarteret är utöver en nätstation obebyggd och används som uppställningsplats för bussar. Strax norr om planområdet vid järnvägen ligger det byggnadsminnesskyddade ställverket som uppfördes i början av 1900-talet.



Figur 6. Ställverkets befintliga placering inom röd cirkel. Den nya placeringen inom röd fyrkant.



Figur 7. Ställverkets är idag placerat intill järnvägen och instängslat.

Strandbodgatan passerar söder om kvarteret Gugner och går i ett tråg under järnvägen. Från Strandbodgatan går det att nå plattformarna på Uppsala centralstation. Söder om Strandbodgatan finns en mindre grönyta. I närområdet finns en blandad bebyggelse med både kontors- och bostadsbebyggelse. Planområdet ligger nära centrala Uppsala som har ett stort kommersiellt utbud.



Figur 8. Lindvalls kafferosteri upptar södra delen av kvarteret



Figur 9. Norra delen av kvarteret används som uppställningsplats för bussar där bussarna kan tidsreglera.

Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

Stadsbilden vid planområdet präglas av närheten till Uppsala C, dagens uppställningsplats för bussar samt omkringliggande industri- och kontorsbyggnader. Detaljplanen omfattar i huvudsak en ny cykelväg samt en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket som står intill tågspåren. Ställverket ges en ny placering nära järnvägen intill den nya cykelvägen. Mellan ställverket och järnvägen kommer den nya cykelbanan att gå.

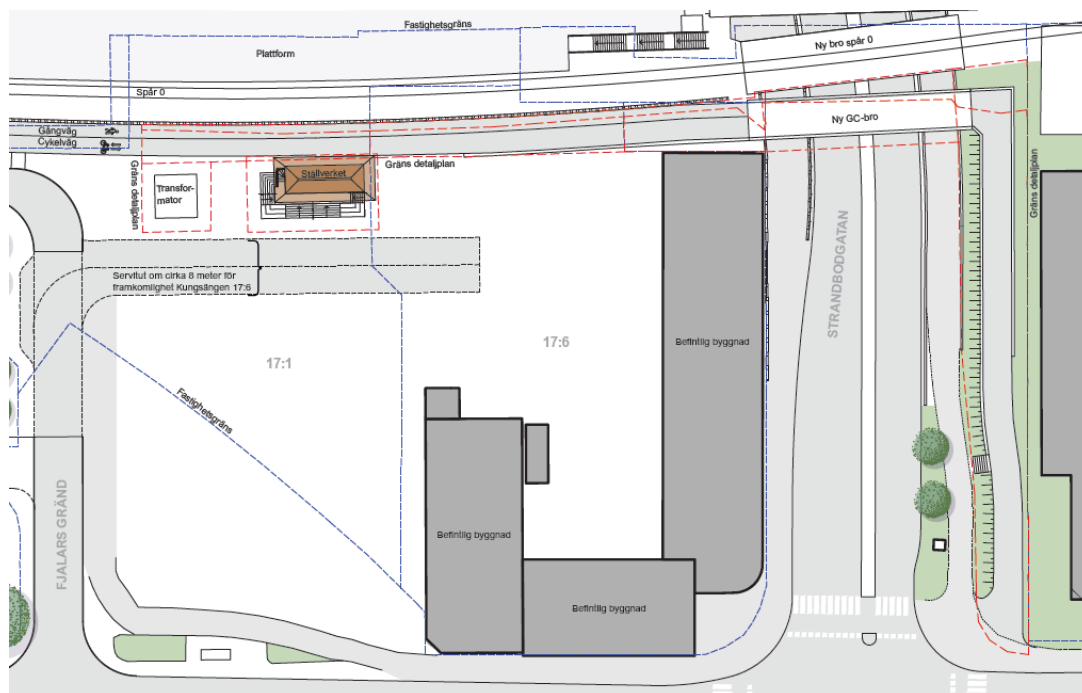


Figur 10. Illustration över ställverkets nya placering med den nya cykelbanan som löper längs järnvägen. I framtiden kan en ny gångbro byggas över järnvägen strax norr om ställverket. Bron är inte illustrerad på bilden. Källa: Trafikverket

Ställverket kommer fortsatt att användas för järnvägsändamål och innehålla teknisk utrustning, och kommer därför att planläggas för järnvägsändamål. Utformningsbestämmelser styr att ställverket ska bevara sin utformning. Då ställverket är ett byggnadsminne skyddas det även av byggnadsminnets föreskrifter. Trafikverket avser att flytta den ursprungliga delen av ställverket till den nya platsen. Tillbyggnaden från 1930-talet kommer att avlägsnas. I och med flytten kommer ställverket inte längre att vara placerat dikt an järnvägen. För att stärka kopplingen med järnvägen efter flytten kommer ställverket att höjas upp till samma nivå som järnvägen genom att placeras på en granitsockel, vilket stärker det visuella sambandet mellan ställverket och järnvägen. Sockeln utformas med trappor och större block vilket möjliggör vistelse utanför ställverket. I framtiden kan exempelvis torg eller annan publik yta komma att anläggas intill ställverket i samband med ny byggnation inom kvarteret Gugner. En sådan utveckling ligger dock utanför denna detaljplan. En utformningsbestämmelse

säkerställer att ställverket inte får stängslas in eller på annat sätt skärmass av. Strax söder om ställverket medger planen en ny placering för en elnätstation.

Den nya cykelvägen fortsätter från Sidenvärgatan längs med järnvägen och därefter på en ny bro över Strandbodgatan där den ansluter till befintlig cykelväg vid Kungsgatan. Den nya bron planeras vara en del av ett nytt cykelstråk som går längs järnvägen och vidare söderut. Planen bidrar på så sätt till att stärka tillgängligheten till stationsområdet.



Figur 11. Illustrationsplan som visar ny placering för ställverket, transformatorstation samt ny cykelväg och bro längs järnvägen. Källa: Studio Land



Figur 12. Visualisering av ny cykelbro över Strandbodgatan. Källa: SWECO

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården, Uppsala stad C40. Riksintressets motivering lyder ”Stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag”. Ett av flera uttryck för riksintresset är den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator, från torgrum och från Fyrisån. I riksintresset ingår också stadens siluett från infarterna och vägar som passerar staden, med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken.

I södra delen av kvarteret Gugner ligger Lindvalls kafferosteri. Lindvalls har funnits på platsen i över 100 år och har därmed en kontinuitet på platsen. Huvudbyggnaden uppfördes 1940 och har ett högt kulturhistoriskt värde. Mot järnvägen har Lindvalls en silobyggnad uppförd på 1990-talet med en muralmålning, *En bönas väg*, mot järnvägen. Målningen är väl synlig i den södra delen av stationsområdet. Järnvägsplanen förutsätter att silobyggnaden rivs för att ge plats för nya spår.

Intill planområdet ligger ställverket som uppfördes 1913 och är byggnadsminnesförklarat. I samband med att järnvägen och stationsområdet vid Uppsala centralstation byggs ut måste ställverket flyttas då spårområdet breddas. Detaljplanen kommer att säkerställa en ny placering för ställverket nära den befintliga placeringen. Planen säkerställer därmed att ställverket finns kvar vid stationsområdet efter utbyggnaden, samt att dess samhörighet med järnvägsanläggningen fortsatt är avläsbar.

Detaljplanen bedöms ha begränsad påverkan på platsens befintliga kulturhistoriska värden. Den nya cykelbron byggs intill ny järnvägsbro och bedöms inte påverka stadsbilden eller någon viktig siktlinje. Genom att säkerställa en ny placering för ställverket, som idag står utanför planområdet, bidrar detaljplanen till att bevara kulturhistoriska värden vid stationsområdet.

Flytt av ställverket

Trafikverket har tillsammans med Riksantikvarieämbetet utrett hur en flytt av ställverket ska genomföras. Tillbyggnaden från 1930-talet kommer att avlägsnas och ställverket kommer därefter att flyttas i sin helhet, utan att demonteras. Exakt metod bestäms efter att grunden har frilagts inför flytten. Om det är möjligt kommer byggnaden flyttas på befintlig grundplatta, vilket minskar påfrestningen på byggnaden. Erfarenheter från tidigare förflyttningar av byggnader är att gamla fundament under mark kan vara löst sammanfogade och i sådant skick att de inte går att flytta. Om så är fallet flyttas byggnaden utan fundament och ställs i stället direkt på grundmurarna på en gjuten bottenplatta.

Inför transporten monteras lyftanordningen, i form av balkar, antingen under fundamentet eller, om det inte är möjligt, genom byggnadens murverk. Balkarna hissas därefter upp med hydrauliska domkrafter.



Figur 13. Bilden visar flytt av en byggnad med löst sammansatt grundmur. Flytt av gasmästarkontoret i Norrköping. Foto: Trafikverket

Byggnaden flyttas på en trailer. Trailern kör in under byggnaden och övertar lasten från domkrafterna. Då det är en relativt kort flytt, cirka 50 meter, beräknas själva flytten ta mindre än ett dygn. När byggnaden transporterats till sin nya plats hissas den åter upp på domkrafter så att trailern kan köras bort. Nya grundmurar gjuts på bottenplattan som byggnaden sedan ställs ner på. Exakt höjd på sockelmuren bestäms utifrån om befintligt fundament flyttas med eller inte, så att den nya nivån på tegelmurens nederkant blir cirka en meter ovanför färdig marknivå.

Sprickor kan uppstå i teglet när byggnaden lyfts upp på trailern, under transporten eller när den sänks på den nya bottenplattan. Preliminärt bedöms byggnaden vara i gott skick och inte i behov av någon stabiliserande åtgärd. När byggnaden är placerad på bottenplattan görs anpassningar av fasaden. De anpassningar som föreslås är ett resultat av den inventering och utredning som gjorts av byggnaden och som stämts av med Riksantikvarieämbetet genom samråd.

Park och natur

Förutsättningar

Inom planområdet finns begränsade naturvärden och planområdet är till största delen hårdgjort. Söder om Strandbodgatan finns en grönyta mot fastigheten Kungsängen

20:1. Grönytan är till största del grästäckt. En trädrad med yngre skogslönnar sträcker sig från Strandbodgatans korsning med Kungsgatan fram till järnvägen. Träden planterades i samband med att Strandbodgatan byggdes om i början av 2010-talet. Träden ersatte träd som togs ned i samband med den tidigare ombyggnaden av Uppsala C och bedöms omfattas av biotopskydd.

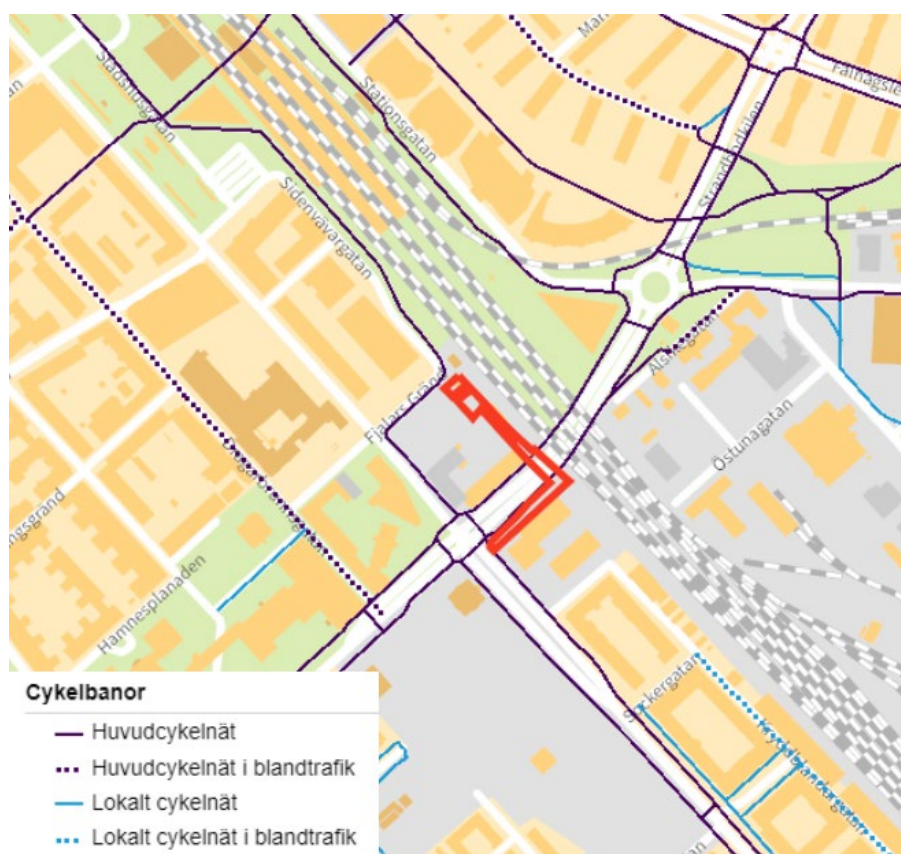
Förändringar

Den nya cykelvägen som ansluter till cykelbron över Stranbodgatan kommer att anläggas på gräsytan mellan Stranbodgatan och Kungsängen 20:1 vilket minskar gräsytan. För att möjliggöra rampen upp till den nya cykelbron kommer träden att behöva tas ned. Då trädraden bedöms vara en biotopskyddad allé kräver åtgärden dispens och träden som tas ned kommer att kompenseras med nya trädplanteringar.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Norr om planområdet går Fjalars gränd och Sidenvärgatan vilka har en stor andel busstrafik. Väster om kvarteret Gugner går Kungsgatan som har en hög trafikbelastning. I södra delen av planområdet går Strandbodgatan vilken korsar järnvägen i en planskild passage. Vid planområdet går huvudcykelväg, som är dubbelriktad, mot Uppsala centralstation från södra delarna av staden. Cykelvägen går längs Sidenvärgatan, Fjalars gränd och fortsätter ut på Kungsgatan. Cykelväg finns på båda sidor om Strandbodgatan. Planområdet ligger i direkt anslutning till Uppsala centralstation med god tillgång till tåg och busstrafik.



Figur 14. Karta över cykelnätet i området. Planområdet inom röd markering.

Förändringar

Gatunät

Detaljplanen innebär enbart en tillkommande cykelväg och innebär inga förändringar av gatunätet.

Gång- och cykeltrafik

I detaljplanen ingår en ny cykelbro över Stranbodgatan samt en ny cykelbana. Den nya cykelbron gör det möjligt att korsa Stranbodgatan planskilt. Den nya cykelvägen börjar vid Sidenvärgatan där den ansluter till en befintlig cykelväg och går sedan längs järnvägen fram till Stranbodgatan som den korsar på en ny bro. Söder om Stranbodgatan ansluter cykelvägen till Kungsgatan. Cykelbron och den tillkommande cykelvägen är en del av ett nytt framtida cykelstråk som Uppsala kommun planerar för längs järnvägen och i framtiden kan cykelvägen komma att fortsätta söderut längs järnvägen. En sådan förlängning ingår inte i denna detaljplan. Den nya cykelvägen och bron bidrar till en ökad trafiksäkerhet och ökad kapacitet i cykelnätet.

Kollektivtrafik

Detaljplanen innebär i sig ingen förändring av kollektivtrafiken. Denna kommer att utvecklas som en del av utvecklingen av Uppsala C.

Parkering och angöring

Det planeras inte att bedrivas någon verksamhet i ställverket som innebär att det krävs regelbundna leveranser eller parkeringsplatser. Angöring till ställverket kan ske från Fjalars gränd.

Infart till Lindvalls fastighet Kungsängen 17:6 sker över grannfastigheten 17:1. Infarten påverkas inte av detaljplanen.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Brandförsvaret behöver ha möjlighet att ställa upp inom 50 meter från bebyggelsen för att kunna göra en släckinsats. Byggnaderna ligger närmare än 50 meter från Fjalars gränd där det är möjligt att ställa upp brandfordon. Det är även möjligt att angöra bebyggelsen direkt via den nya cykelvägen om det krävs. Det avses inte att bedrivas någon verksamhet i ställverket som innebär att personer kommer uppehålla sig stadigvarande i byggnaden.

Tillgänglighet, användbarhet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

Allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga i enlighet med 8 kapitlet 12 § plan- och bygglagen. Cykelvägen ska därför planeras och utformas så att den uppfyller tillämpliga krav på tillgänglighet.

Ställverksbyggnaden bedöms inte uppfylla dagens krav på tillgänglighet. Det är inte en publik byggnad och den är inte heller avsedd för stadigvarande vistelse. Med hänsyn till

byggnadens kulturhistoriska värden samt användning bedöms det vara möjligt att medge avsteg från kravet på tillgänglighet till och i byggnaden.

Sociala frågor

Detaljplanen är en del av utvecklingen av Uppsala C och en förutsättning för en utbyggnad av järnvägen. Uppsala resecentrum är stadens och kommunens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik. Den är inte bara viktig för kommunen och dess invånare utan också för hela regionen. Resecentrum är grundläggande för att säkerställa en god tillgänglighet till staden och dess omland.

Detaljplanen skapar möjlighet att öka tillgängligheten till området genom den nya bron över Strandbodgatan. Bron bidrar till att det är möjligt att röra sig trafiksäkert mellan stationsområdet och den södra delen av staden utan att behöva passera Strandbodgatan.

Mark och geoteknik

Trafikverket har genomfört geotekniska utredningar inom och omkring stationsområdet som en del i framtagandet av järnvägsplanen för fyrspårsutbyggnaden. Utifrån Trafikverkets underlag har WSP sammanställt ett PM för geoteknik för det område som detaljplanen omfattar.

I den södra delen av planområdet, söder om Strandbodgatan, består marken av fyllning med en mäktighet på cirka 0,5–1,5 meter. Fyllningen underlagras av lera med en mäktighet som varierar mellan cirka 10–14 meter. Under leran finns ett lager med friktionsjord vars mäktighet varierar mellan cirka 1,5–6 meter. Berg har påträffats cirka 14–21 meter under markytan.

I den norra delen av planområdet består marken av fyllning med en mäktighet på cirka två meter som innehåller lera, grusig sand och gatstenar. Under fyllningen ligger ett lager med lera och kohesionsjord med en mäktighet som varierar mellan cirka 11–13 meter. Leran underlagras av ett lager med friktionsjord vars mäktighet varierar mellan cirka 1–3 meter.

I anslutning till planområdet ligger tre befintliga broar som byggdes omkring 2010 och som är grundlagda med borrade stålrörspålar. Strandbodgatan ligger under grundvattennivån och har kontakt med det djupare grundvattenmagasinet. Vägen är därför konstruerad i en pålad trågkonstruktion. Under tråget finns ett 0,3 meter tjockt lager av gruskross, vilket anses vara vattenförande. Närliggande delar av trågkonstruktionen utanför broområdet är grundlagda med stålkärnepålar och smala stålrörspålar. Under vissa delar av tråget finns träpålar från tidigare broar som byggts under 1900-talet. På båda sidor om vägen finns stödmurar mot den omgivande marken samt gång- och cykelväg som är separerad från bilvägen med en stödmur. På den västra sidan finns hissar- och trappor som leder upp till Uppsala centralstation.

Grundläggningen av den nya gång- och cykelbron över Strandbodgatan rekommenderas av WSP utföras med spetsbärande pålar. Stor grad av samordning med Trafikverkets entreprenad kommer att krävas och hänsyn till befintliga konstruktioner som broar, tråg och kalkcementpelarförstärkning krävs. Djupa schakter kommer troligtvis behöva utföras inom spont. För att minska risken för sättning i anslutning till pålad brokonstruktion rekommenderas användning av lättfyllning samt länkplattor, alternativt kalkcementpelare i närhet till broövergång.

Grundläggningen för ställverkets nya placering beräknas och dimensioneras utifrån en geoteknisk undersökning och byggnadens förutsättningar. Marken bereds genom att schaktas varpå en ny bottenplatta gjuts. Bottenplattan kommer troligtvis behöva pålas för att ge tillräcklig stabilitet.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Fyrisån. För Fyrisån finns miljökvalitetsnormer. Vid Vatteninformationssystem (VISS) senaste statusklassning tilldelades Fyrisån måttlig ekologisk status och uppnådde inte god kemisk status. Tidsfristen för att uppnå god status har förlängts till 2027. Då Fyrisåns avrinningsområde täcker nästan en tredjedel av Uppsala läns yta och är recipient till större delen av Uppsala stad, bör stor vikt läggas vid att långsiktigt åtgärda föroreningskällor och undvika att skapa nya. För att undvika att skadliga ämnen transporteras via dagvattnet är det därför viktigt att använda rätt material vid byggnation och använda rätt teknik vid verksamhetsutövning.

Föroreningsberäkningarna visar på en viss ökning av majoriteten av de undersökta ämnena efter exploateringen. Vid implementeringen av de föreslagna reningsåtgärderna förväntas samtliga mängder minska. Planens genomförande förväntas därmed inte påverka recipientens möjligheter att följa miljökvalitetsnormerna.

Föreslagen dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking i samband med planarbetet. I en kravspecifikation som Uppsala Vatten och Avfall AB har formulerat ska lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas så långt det är möjligt, för att rena och fördröja vattnet innan det släpps ut på det kommunala nätet. Uppsala Vatten och Avfall AB:s riktlinjer anger att dagvattenanläggningar inom fastigheten ska utformas så att 20 millimeter regn, räknat över hela planområdets yta, kan renas och avtappas under minst tolv timmar. För planområdet motsvarar det cirka 25 kubikmeter dagvatten, där cirka 9 kubikmeter föreslås tas om hand sydöst om cykelbron och cirka 16 kubikmeter nordöst om den.

Dagvattenutredningen föreslår att dagvatten som avrinner sydöst om cykelbron rinner till regnväxtbäddar. För att ta hand om 9 kubikmeter krävs en minsta anläggningsyta om 45 kvadratmeter förutsatt att det anläggs med ett ytligt magasin om 200 millimeter. Det ytliga magasinet tillgodoses för fördröjning av skyfallsvatten. Till bäddarna leds dagvattnet via brunn och ledning.

Nordväst om bron föreslår utredningen att vattnet tas om hand i makadammagasin, på grund av brist på genomsläppliga ytor. För att ta hand om 16 kubikmeter vatten krävs ett krossmagasin på minst 55 kvadratmeter förutsatt ett djup på en meter. Till magasinet kan vattnet avledas via brunn och ledning.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom ett vattenskyddsområdes yttre zon. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas. Dessa innebär bland annat att markarbeten normalt inte får ske djupare än till en meter över högsta grundvattenyta och att markarbeten inte får medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna kan behöva sökas hos länsstyrelsen.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

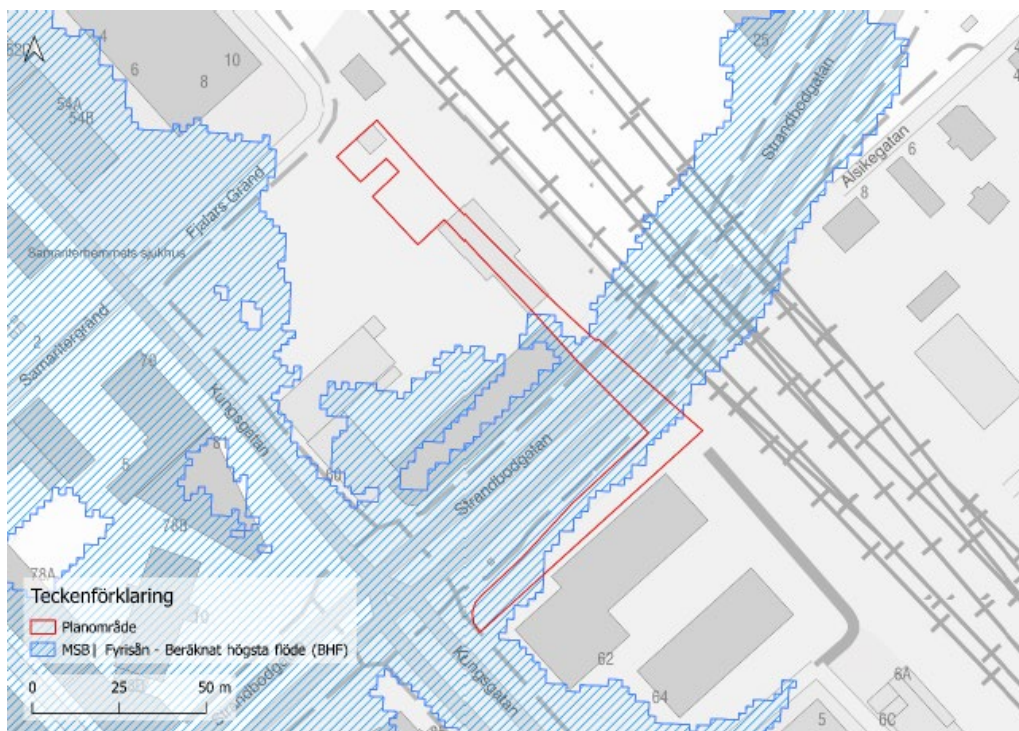
Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten. Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersöknings (SGUs) föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Föreskrifterna gäller för de grundvattenförekomster som vid kartläggning och analys har bedömts vara utsatta för risken att inte uppnå eller bibehålla god kemisk grundvattenstatus till nästföljande målar.

Delsträckan *Uppsalaåsen – Uppsala* har en otillfredsställande kemisk grundvattenstatus och en god kvantitativ status. Det samma gäller *Sävjaån – Samnan*. Tillgången på grundvatten är vanligen god och utifrån tillgängliga data bedöms förekomsten ha god kvantitativ status men är i risk att inte nå god status till år 2027. Vad gäller kvalitativ status enligt VISS (2019-10-06) har grundvattenförekomsten *Uppsalaåsen – Uppsala* ett undantag och tidsfrist till år 2027 för parametrarna PFAS 11 och BAM (VISS, 2019f). Grundvattenförekomsten har god status för klorid men riskerar att inte nå god status.

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.

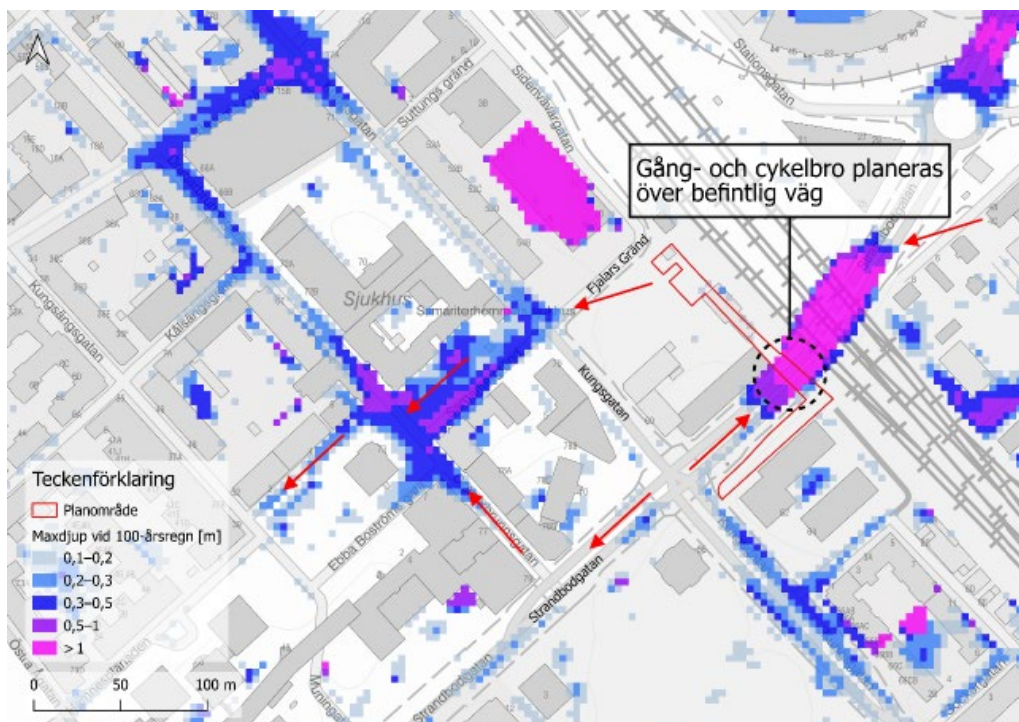
Under 2022–2023 har känslighetskartan inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde reviderats utifrån ny geologisk och hydrogeologisk information. SGU har tagit fram en uppdaterad jordlagermodell över Uppsalaåsen, där nya sonderingsunderlag reviderat mäktighet och utbredning av olika jordarter. SGU:s jordartskarta har också uppdaterats med en förfinad skala (från 1:50 000 till 1:25 000), samt att Uppsala Vattens grundvattenmodell har uppdaterats med mer data.



Figur 16. Område som förväntas översvämmas vid beräknat högsta flöde redovisas med streckad polygon. Kartering inhämtat från MSB:s översvämningsportal. Planområdet redovisas med svart linje.

Översvämningsrisk vid extrema regn

I ett förändrat klimat kan skyfallen bli vanligare och mer intensiva. Översvämning vid skyfall kan ha stor påverkan på framkomligheten och andra viktiga funktioner och strukturer i samhället. Dessutom kan det innebära stora kostnader på grund av skador på fastigheter och byggnationer. En skyfallskartering har tagits fram av Uppsala kommun som baseras på höjddata från 2020. Karteringen visar maximalt vattendjup vid ett klimatkompenserat 100-årsregn (klimatfaktor 1,3). Karteringen visar att det inom planområdet inte uppstår några lågpunkter med undantag för en befintlig lågpunkt på Strandbodgatan, under den planerade gång- och cykelbron.



Figur 17. Maximalt vattendjup [meter] vid ett 100-årsregn. Planområdet redovisas med röd linje och flödesriktning med röda pilar.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet påverkas av trafikbuller från Ostkustbanan och Stationsgatan. Trafikbuller bedöms inte utgöra ett problem för planens genomförande eftersom detaljplanen inte möjliggör för någon bullerkänslig verksamhet.

Vibrationer

Planområdets närhet till Ostkustbanan kan innebära en vibrationspåverkan från järnvägstrafiken. Detaljplanen möjliggör dock inte för någon verksamhet som kan komma att störas av eventuella vibrationer.

Markföroreningar

Inom planområdet finns inga potentiellt förorenade områden. I planområdets närhet finns två potentiellt förorenade områden, som inte riskklassats. De potentiella föroreningarna kommer från en tidigare skrothandel söder om planområdet på fastigheten Kungsängen 20:1, samt från en tidigare verksamhetsindustri utan halogenerande lösningsmedel på fastigheten Kungsängen 17:6, i den södra delen av kvarteret Gugner.

Markmiljötekniska undersökningar har genomförts av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen inom och runt stationsområdet. Undersökningarna visar att det inte föreligger någon allvarlig föroreningssituation inom området. Under 2000-talet har stora delar av området runt stationen byggts om och flertalet av förväntade föroreningar har sanerats. Bedömningen i Trafikverkets undersökning är att inget akut

åtgärdsbehov föreligger men att ytterligare provtagningar och eventuella åtgärder ska genomföras inför byggnation.

Luft

Kommunens kartläggning av luftföroreningar från 2020 visar att halterna av partiklar (PM10) och kväveoxid (NO₂) i området är låga. Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på luftkvaliteten i området.

Risk

Detaljplanen ligger intill Ostkustbanan som är en järnväg med farligt gods. Detaljplanen omfattar ingen ny bebyggelse där människor kan förväntas uppehålla sig längre perioder och det bedöms därför inte krävas några särskilda åtgärder kopplade till risk.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Spillvatten leds till Kungsängsverket.

Dagvattenledningar

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Omhändertagandet av dagvatten redovisas i avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*.

Avfall

Ställverket bedöms inte ge upphov till några stora mängder avfall och kommer inte behöva kontinuerlig avfallshantering. Finns behov av angöring kan angöring ske från Fjalars gränd.

El

Befintlig elnätstation vid Fjalars gränd flyttas för att möjliggöra den nya cykelvägen. Detaljplanen säkerställer ny placering för elnätstation strax norr om ställverket.

Värme

Området ingår i fjärrvärmenätet.

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

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<i>Gata</i> Bestämmelsen avser Strandbodgatan och syftar till att möjliggöra en bro över Strandbodgatan
GCVÄG	<i>Gång- och cykelväg</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en gång- och cykelväg.

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
T₁	<i>Järnväg</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa ett område för järnvägsändamål. Området omfattar ställverkets nya placering då ställverket fortsatt kommer användas för järnvägens ändamål samt ytan närmast järnvägen då den ingår i Trafikverkets järnvägsfastighet. Att en del av cykelvägen planläggs som järnväg är för att Trafikverket behöver ha tillgång till ytan för underhåll av järnvägsanläggningen och därmed äga marken.
E₁	<i>Transformatorstation</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en ny placering för en befintlig transformatorstation som står intill Fjalars gränd.
[J]	<i>Industri. Användningen får pågå i 60 månader och börjar gälla fr. o. m laga kraft datum.</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för fortsatt industriverksamhet inom kvarteret Gugner till dess att marken behöver tas i anspråk för att genomföra detaljplanen. Då gång- och cykelvägen inte kan anläggas förrän Trafikverket avslutat arbetet med att bygga ut järnvägen behöver marken inte genast tas i anspråk för det ändamål som anges i planen.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
bro₁	<i>Bro för gång- och cykeltrafik</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en ny bro för gång- och cykeltrafik över Strandbodgatan.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
h₁	<i>Högsta nockhöjd är angivet värde i meter</i> Bestämmelsen syftar till att reglera ställverkets höjd. Preliminär höjd för ställverket inklusive ny sockel är cirka 13 meter, men då exakt höjd på nya sockeln kan komma att ändras beroende på förutsättningar vid flytten medges en nockhöjd på upp till 14 meter.
t₁	<i>Gång- och cykelbro</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa att gång- och cykelbro kan uppföras inom Trafikverkets fastighet för järnvägsändamål.
x₁	<i>Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa att gång- och cykelväg kan anläggas inom Trafikverkets fastighet för järnvägsändamål.
f₁	<i>Byggnad som flyttas till platsen ska utföras med i huvudsak ursprungligt tegel. Utformning av tak, fasad, fönster och dörrar ska vara lika ursprungligt utförande.</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ställverket som ska flyttas till platsen bevaras och utförs med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värden.
f₂	<i>Fastigheten får inte förses med staket, stängsel, plank eller annan avskiljande eller avskärmande anordning.</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det inte utförs några staket eller andra avskiljande byggnadsverk runt ställverket.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år inom hela planområdet och börjar gälla från och med laga kraft datum.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Inom planområdet ingår del av fastigheterna Kungsängen 1:2 och 17:1 som båda ägs av Uppsala kommun samt del av Kungsängen 17:6 som är privatägd.

Servitut och rättigheter

Kungsängen 1:2 omfattas inom planområdet av ett servitut för trågkonstruktionen under järnvägen. Inom planområdet finns också en ledningsrätt på fastigheten.

Planområdet närmast järnvägen kommer att planläggas för järnvägsändamål och vara en del av Trafikverkets järnvägsfastighet. Anledningen är att Trafikverket behöver ha tillgång till ytan för underhåll av järnvägsanläggningen. För att säkerställa att gång- och cykelvägen kan anläggas på ytan som planläggs för järnvägsändamål reglerar detaljplanen att marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik samt gång- och cykelbro över Strandbodgatan.

Den nya cykelvägen kommer också att överlappa med ställverkets fastighet, då ställverkets markanspråk även innehåller yta för underhåll. Detaljplanen säkerställer att en del av ställverkets fastighet ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik för att cykelvägen även kan anläggas på den del av ställverkets fastighet som överlappar med cykelvägen.

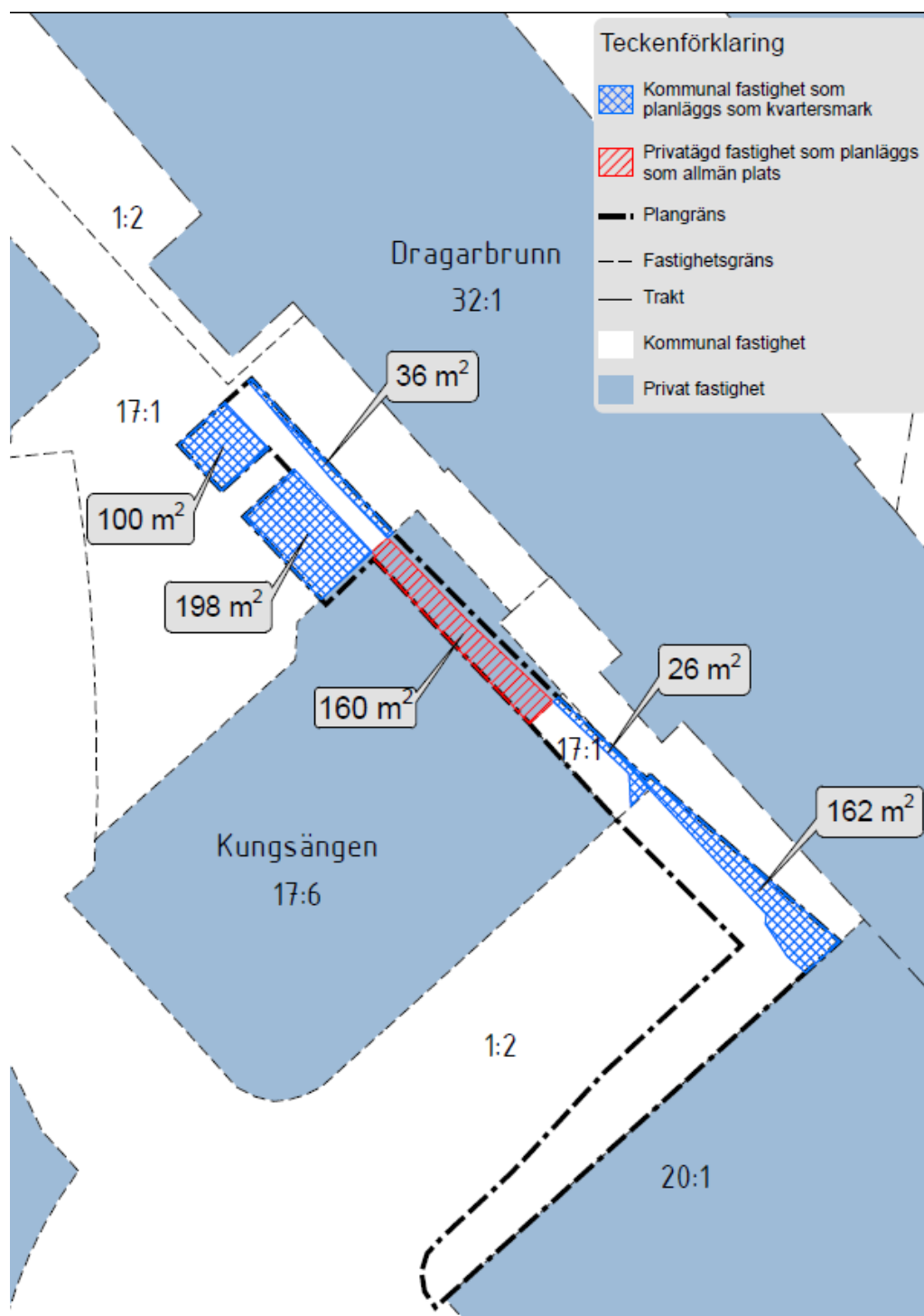
Avtal kommer upprättas mellan kommunen och Trafikverket för de ledningar som går från ställverket till järnvägsanläggningen under allmän plats.

Strax väster om planområdet på Kungsängen 17:1 finns servitut till förmån för Kungsängen 17:6 som säkerställer fastighetens infart. Detaljplanen bedöms inte påverka servitutet.

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

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

Närmast järnvägen övergår delar av fastigheten Kungsängen 17:6 från kvartersmark till allmän plats för att möjliggöra den nya cykelvägen. En del av fastigheten kommer ingå i Trafikverkets järnvägsfastighet. Delar av fastigheterna Kungsängen 1:2 och Kungsängen 17:1 övergår från allmän plats till kvartersmark för järnvägsändamål.



Figur 18. Karta som redovisar kommunal mark som överförs till kvartersmark respektive privat mark som planläggs som allmän plats.

Fastighet	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvenser	Figur
Kungsängen 1:2	Del av Kungsängen 1:2 överförs genom fastighetsreglering till Dragarbrunn 32:1.	Planläggs för kvartersmark T (järnväg)	Blåskrafferat
Kungsängen 17:1	Del av Kungsängen 17:1 överförs genom fastighetsreglering till Dragarbrunn 32:1.	Planläggs för kvartersmark T (järnväg)	Blåskrafferat

Kungsängen 17:6	Del av Kungsängen 17:6 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 17:1	Planläggs för allmänt ändamål GCVÄG	Rödskrafterat
--------------------	---	--	---------------

Tekniska frågor

Byggskedet

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

Ledningar

Följande ledningsägare finns inom eller i anslutning till planområdet:

- Global connect
- Primelight
- Skanova
- Uppsala kommun
- Uppsala vatten
- Vattenfall el
- Vattenfall värme

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen. Det är exploatörens ansvar att undersöka om ytterligare ledningar finns.

Vattenfall har en nätstation samt ledningar knutna till denna inom planområdet. Nätstationen behöver flyttas cirka fem meter närmare Kungsgatan för att möjliggöra den nya cykelvägen.

Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts i gång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden. Befintliga ledningar anpassas till nya byggnadsverk och stödmurar samt justeras efter ny höjdsättning.

Dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking AB. Den föreslår åtgärder för att rena och fördröja dagvattnet inom planområdet, vilket finns beskrivet i avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Ledningar

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

Planavtal

Kommunen och exploatörerna har tecknat ett planavtal där det framgår att exploatörerna betalar för framtagandet av detaljplanen enligt fastställd taxa.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats

Kommunen får lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för en allmän plats som kommunen ska vara huvudman för.

Kommunen är samtidigt skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för en allmän plats som kommunen är huvudman för. Skyldigheten gäller dock inte under den tid som detaljplanen säger att en tillfällig användning av marken får pågå.

Trafikverket är i förhandling om fastighetsägaren till fastigheten Kungsängen 17:6 rörande markåtkomstfrågor. Detta med anledningen av den pågående Järnvägsplanen som berör utbyggnaden av Fyrspåret mellan Uppsala Central och länsgränsen mot Stockholm.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen bedrivs med målsättningen att detaljplanen ska bli antagen av plan-och byggnadsnämnden under det första kvartalet 2026. Under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad får detaljplanen laga kraft tre veckor efter antagande.

Planarbetet har följande tidplan:

- Samråd: Första kvartalet 2025
- Granskning: Fjärde kvartalet 2025
- Antagande: Första kvartalet 2026
- Byggstart allmän plats: 2027
- Byggstart kvartersmark: 2027

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 10 år över hela planområdet.

Motivet för genomförandetiden är att genomförandetiden ger en skälig tid för utbyggnad av området. Delar av planområdet kommer inte kunna byggas ut innan Trafikverket har slutfört arbetet med utbyggnaden av järnvägen inom planområdet.

Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla fram till dess att kommunen väljer att upphäva eller ändra detaljplanen.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift inom allmän plats. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av järnvägsmark.

Uppsala Vatten ansvarar för utbyggnad och drift av vatten- och avloppsanläggningar.

Huvudmannskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal med Trafikverket ska upprättas och föreligga innan planen antas av kommunen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Längs Strandbodgatan berörs ett antal alléträd av exploateringen. Dispens från biotopskyddet krävs för att ta ner alléträd enligt miljöbalken (1998:808). Kommunen ansvarar för att ansökan om dispens lämnas in till länsstyrelsen enligt 7 kapitlet 11§ miljöbalken. Nya träd kommer att planteras som ersätter de avverkade träden. Val av arter och placeringen av ersättningsträd utreds fortsatt under planarbetet.

Stora delar av Uppsala omfattas av vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet miljöbalken. Ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifter, krävs till exempel om markarbeten planeras djupare än till en meter över högsta grundvattenytan, eller att markarbeten medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Detaljplanen ligger inom vattenskyddsområdets yttre zon. Genomförande av detaljplanen som exempelvis innebär arbete för pålning kräver att dispens från vattenskyddsföreskrifterna söks hos länsstyrelsen. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Fyllning och byggande i vatten kan kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Detaljplanen bedöms innebära viss temporär bortledning av grundvatten från undre magasin i byggskedet. I driftskede kommer ingen grundvattenbortledning eller grundvattennivåsänkning ske. Tillståndet prövas av mark- och miljödomstolen.

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 enligt 10 kapitlet 11§ miljöbalken.

Övriga

Prövning enligt kulturmiljölagen (1998:950) krävs för att ta bort befintlig fornlämning. Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploatören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10§ kulturmiljölagen.

Ställverket är ett statligt byggnadsminne och ingrepp och ändringar av byggnaden kan kräva tillstånd från Riksantikvarieämbetet.

Fastighetsbildningsåtgärder provas enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Detaljplanen förutsätter till exempel marköverföringar mellan fastigheter alternativt bildande av nya fastigheter.

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

Utredningar inför bygglovsprövning

Exploatören bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen.

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 det 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, daterad 2024-08-06, har upprättats. Undersökningen visar att detaljplanens miljöeffekter framför allt är kopplade till påverkan på miljökvalitetsnormerna (MKN) för grundvatten och att det kan krävas tillstånd för vattenverksamhet. Sammantaget bedöms dock ett genomförande av detaljplanen inte medföra risk för betydande miljöpåverkan.

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

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning och framför i ett samrådsyttrande daterat 2024-09-02 att planens genomförande utifrån en sammanvägd bedömning inte kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. I yttrandet skriver länsstyrelsen att kommunen i planarbetet behöver tydliggöra brons påverkan på vattenskyddsområdet och eventuella tillstånd.

Beslut om betydande miljöpåverkan

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

Miljöaspekter

Kulturmiljö

Detaljplanen berör riksintressen för kulturmiljövården eftersom planområdet ligger inom riksintresse för Uppsala stad. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för Uppsala stad negativt. Genom att säkerställa en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket bidrar detaljplanen till att bevara en del av stationsområdets kulturhistoriska värden.

Naturmiljö

Det finns inga identifierade miljövärden eller rödlistade arter inom planområdet. Detaljplanen bedöms inte påverka naturmiljön.

Rekreation och friluftsliv

Detaljplanen påverkar inga utpekade områden för rekreation och friluftsliv.

Mark och vatten

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde. Detaljplanen berör miljökvalitetsnormer för Fyrisån enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom Fyrisån tar emot dagvatten från planområdet. Detaljplanen berör vattenskyddsområde Vattholma- och Uppsalaåsen enligt 7 kapitlet i miljöbalken.

De föreslagna dagvattenåtgärderna säkerställer att dagvattnet renas i tillräckligt hög grad för att inte påverka miljökvalitetsnormerna för ytvatten negativt. Detaljplanen kan, som en del av utvecklingen av Uppsala C, tillsammans med den utbyggnad av järnvägen som järnvägsplanen prövar innebära kumulativa negativa effekter på grundvattnet om skyddsåtgärder inte vidtas. I den tillståndsprövning som ska göras ska skyddsåtgärder redovisas för att säkerställa att byggnationen inte påverkar miljökvalitetsnormerna för grundvattnet negativt. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka möjligheterna att följa miljökvalitetsnormerna för ytvatten eller grundvatten.

Hushållningsbestämmelser

Detaljplanen är en av flera som syftar till att möjliggöra utvecklingsplanen för Uppsala centralstation och fyrspårsutbyggnaden som ska ge förutsättningar för hållbart resande, fler bostäder, samt näringslivs- och arbetsplatstillväxt.

Hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen bedöms inte bidra till en ökning av bullervärdena i området.

Risk

Detaljplanen ligger intill Ostkustbanan. Detaljplanen möjliggör inte någon användning där människor vistas mer än tillfälligt och bedöms inte heller innebära någon tillkommande risk för omkringliggande omgivning.

Luft

Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på luftkvaliteten i området.

Markföroreningar

Det finns inga identifierade markföroreningar inom planområdet. Marksanering eller andra åtgärder avseende föroreningar bedöms inte vara nödvändig. Om eventuella föroreningar påträffas ska dessa saneras innan byggnation.

Sociala aspekter

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av Uppsala C som ger fler möjlighet att åka kollektivt och cykla. Detaljplanen bidrar till en ökad trafiksäkerhet för cyklister och gående då det är möjligt att passera Strandbodgatan planskilt, vilket bidrar till en ökad mobilitet och tillgänglighet i området samt minskar risken för olyckor.

Trafik

Riksintresse för infrastruktur

Detaljplanen berör riksintresse för järnväg, *Ostkustbanan*, eftersom planområdet omfattar järnväg. Ostkustbanan ingår i TEN-T nätet och det strategiska godsnätet. Ostkustbanan är också central för långväga persontransporter till och från norra Sverige. Därtill är banan, särskilt mellan Stockholm och Uppsala viktig för dagligt resande, regionförstoring, samt för kollektiva transporter till och från Arlanda. Banan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall.

Detaljplanen berör riksintresse för järnväg, *Uppsala C*. Riksintresset omfattar stationsanläggningen, det vill säga perronger och spårtillfarter till stationsområdet i tillräcklig omfattning för att säkerställa anläggningens kapacitetsgränser. Uppsala C tillgodoser resandeutbyte för internationell/nationell trafik samt för regional/lokal trafik. Stationen ingår även i det funktionsanpassade nätet.

Detaljplanen berör även riksintresse för flyg, *Uppsala/Ärna flygplats*. Flygplatsen är utpekad som riksintresse för totalförsvaret samt behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen motiverar att flygplatser är ett utpekad riksintresse. Planområdet ligger inom influensområdet för flyghinder. Vilket innebär att byggnaders totalhöjd inte får överstiga 45 meter.

Detaljplanen är en av flera som syftar till att möjliggöra utvecklingsplanen för Uppsala centralstation och fyrspårsutbyggnaden. Detaljplanen medger inte någon bebyggelse som överskrider 45 meter i totalhöjd. Detaljplanen bedöms således inte utgöra någon negativ inverkan på befintliga riksintressen.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen.

Miljöbalken

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

Detaljplanen berör riksintresset kulturmiljö. Detaljplanen bedöms inte medföra någon skada på kulturmiljön. Detaljplanen bidrar till att säkerställa att en byggnadsminnesskyddad byggnad kan vara kvar och planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

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

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom den ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala- och Vattholmaåsarna. Ett genomförande av planen kommer att kräva dispens från vattenskyddsföreskrifterna. I dispensansökan kommer skyddsåtgärder att föreslås för att inte riskera grundvattenkvaliteten negativt.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 8, det vill säga skydd för biologisk mångfald, då träd som omfattas av det generella biotopskyddet för alléträd berörs. Kommunen kommer att ansöka om dispens för att avverka träden. I dispensansökan redovisas för föreslagna kompensationsåtgärder.

Detaljplanen berör miljöbalken 11 kapitel 3 § då detaljplanen kan innebära temporär bortledning av grundvatten. En tillståndprocess för vattenverksamhet kommer att bedrivas parallellt med planarbetet och arbetet med järnvägsplanen, då cykelbron kommer att anläggas samtidigt som intilliggande nya järnvägsbroar.

Medverkande

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

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av Studio Land, Bjerking och WSP.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekterna Jesper Magnusson och Camilla Björk. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Sebastian Nordman, planarkitekt

Fredrik Andersson, mark- och exploateringsingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd

2025-03-20