

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2023-003021Handläggare:
Jesper Magnusson, 018-727 64 88
Camilla Björk, 018-726 15 80

Planbeskrivning Ny placering för ställverk vid kvarteret Gugner

Standardförfarande



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

LAGA KRAFT 2026-07-09

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	5
Antagandehandlingar	5
Tidigare ställningstaganden	5
Översiktsplan	5
Utvecklingsplan för Uppsala C.....	6
Detaljplaner.....	6
Järnvägsplan.....	7
Andra kommunala beslut	7
Förordnanden enligt annan lagstiftning	8
Planens innehåll.....	9
Planens syfte	9
Planens huvuddrag.....	9
Planområdet	9
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	14
Kulturmiljö	15
Park och natur.....	17
Trafik och tillgänglighet.....	17
Social hållbarhet.....	20
Mark och geoteknik	20
Vattenmiljö.....	20
Hälsa och säkerhet	25
Teknisk försörjning	26
Motiv till detaljplanens regleringar.....	27
Användning av mark och vatten.....	27
Genomförandefrågor.....	29
Fastighetsrättsliga frågor	29
Tekniska frågor	31
Ekonomiska frågor	32
Organisatoriska frågor.....	32
Prövning enligt annan lagstiftning	33
Planens konsekvenser	35
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	35

Miljökonsekvenser	36
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	36
Sociala konsekvenser	37
Trafik.....	37
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	38
Översiktsplanen	38
Miljöbalken.....	38
Medverkande.....	39

Inledning

Sammanfattning

Planområdet är beläget i centrala Uppsala strax väster om järnvägen. 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 är förenlig med översiktsplanen och bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Vad är en detaljplan?

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

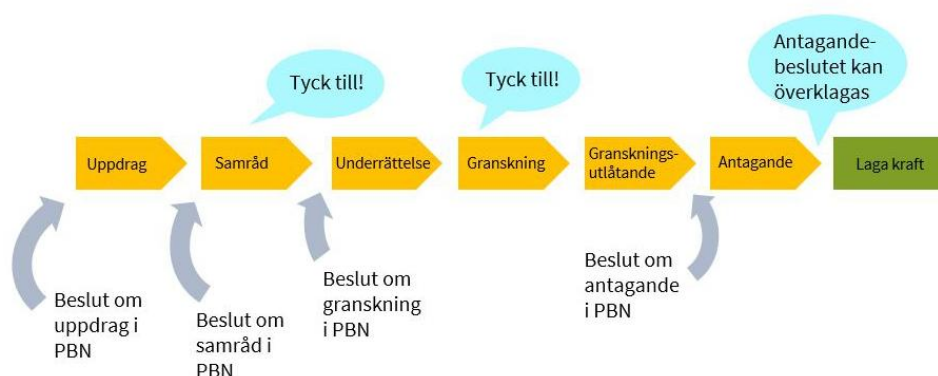
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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 den 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.

Standardförfarande:



Ändringar under planprocessen

Synpunkter som inkommit under samråd och granskning sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse och/eller ett granskningsutlåtande. Ändringar och revideringar som skett under planprocessens olika skeden redovisas i dessa dokument.

Handlingar

Antagandehandlingar

Planhandling

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

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, rev. 2026-02-20
- PM Geoteknik, WSP, 2024-09-30

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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

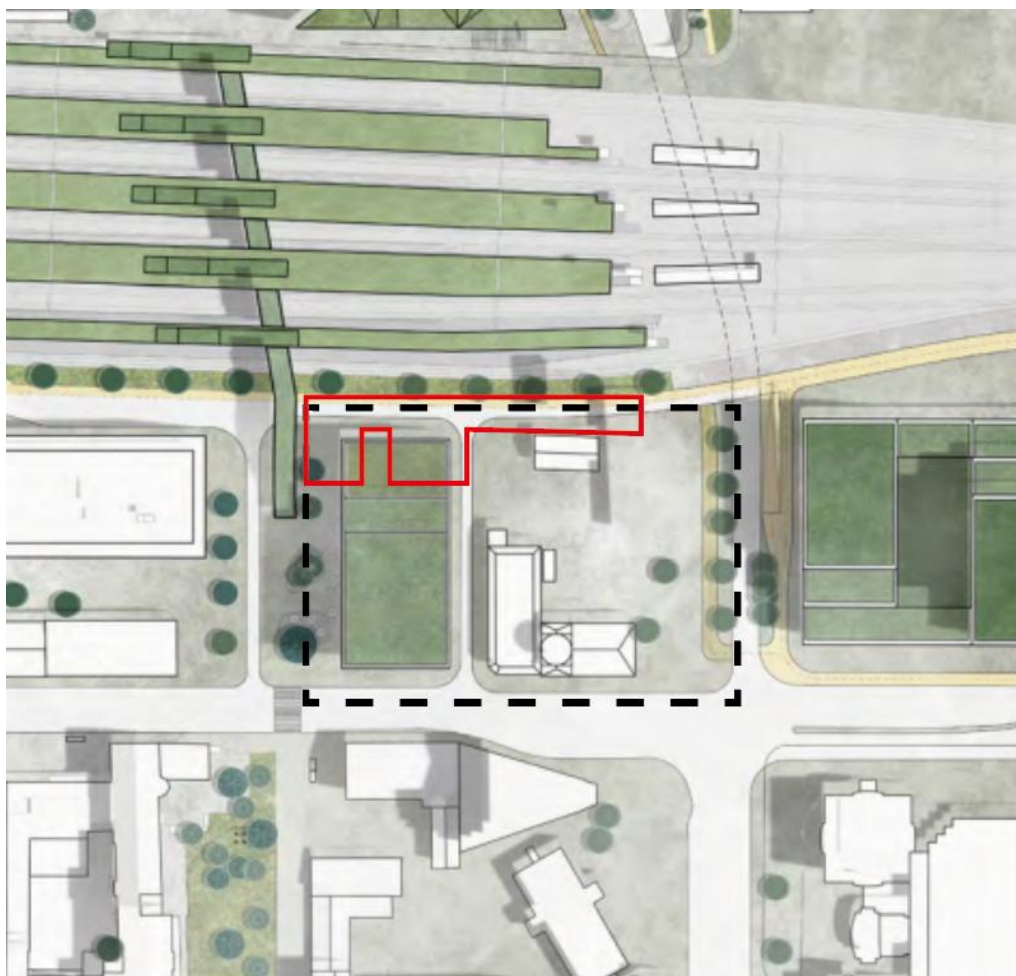
I Uppsala kommuns översiktsplan från 2016 framgår det att ny bebyggelse ska utvecklas i samspel med transportsystemet och att tillgängligheten behöver vara hög till platser som många behöver nå. Uppsala C är en viktig knutpunkt för hela kommunen och områden runt stationen definieras som stråk och plats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

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. 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.

Utvecklingsplan för Uppsala C

Kommunstyrelsen antog den 15 juni 2022 utvecklingsplan för Uppsala C. Utvecklingsplanen syftar till en långsiktig utveckling av Uppsala centralstation och omkringsliggande 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 gång- och cykelbro över Stranbodgatan. I utvecklingsplanen föreslås också en ny gångbro över järnvägen med plattformanslutningar i den södra delen av stationsområdet intill kvarteret Gugner.



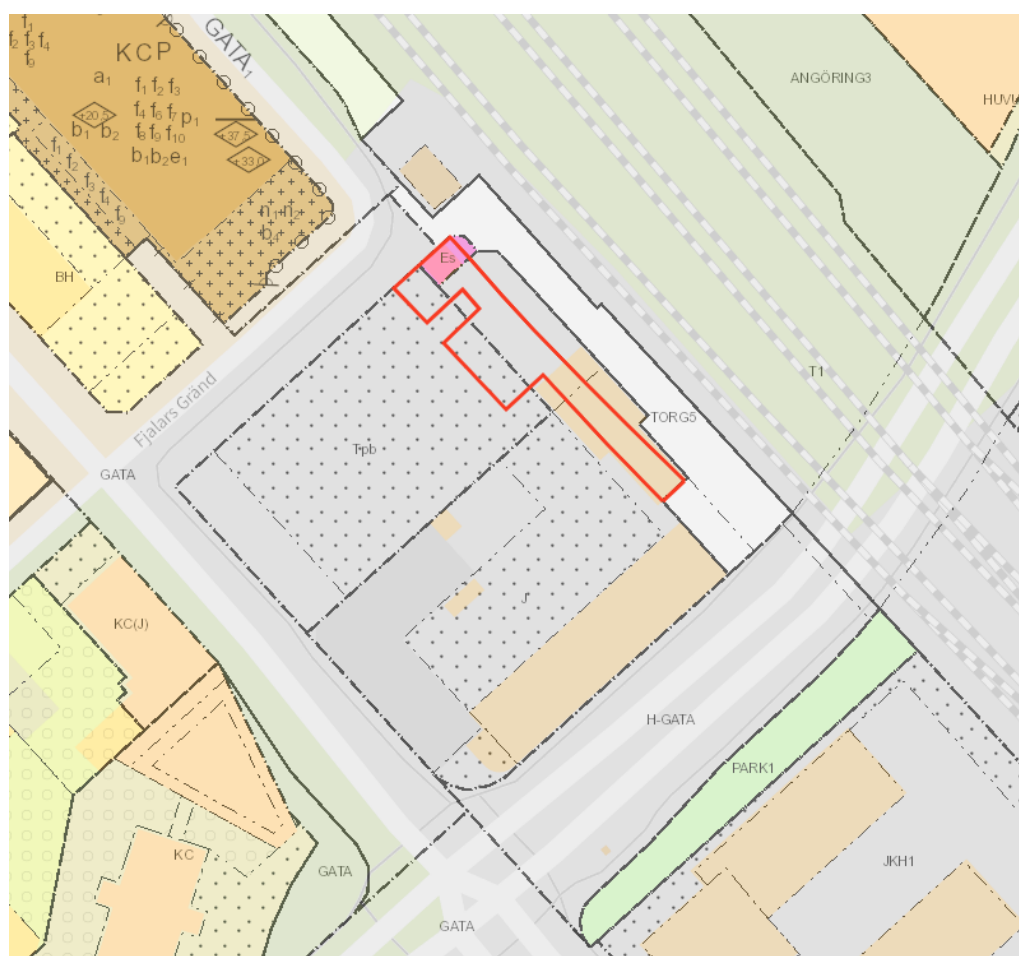
Figur 2. Urklipp från utvecklingsplanen för Uppsala C som visar kvarteret Gugner. Dagens gräns för kvarteret Gugner är inom svart markering. Aktuellt planområde är inom röd markering. Ny placering för ställverket är inte med i illustrationen. Ny kontorsbyggnad samt gångbro över spåren hanteras i en separat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

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av detaljplanen *Detaljplan för kvarteren Suttung, Fjalar och Gugner mm* som fick laga kraft år 1987, (0380-P88/1). De delar av planen som berörs är planlagda för industri, bussupställning och transformatorstation.

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 överensstämma med järnvägsplanen.

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.

Förordnanden enligt annan lagstiftning

Planområdet berörs av följande förordnanden:

Ställverket vid Uppsala centralstation omfattas av statligt byggnadsminne (SBM) förordning (2013:558). En byggnad som tillhör staten får förklaras för statligt byggnadsminne, om den har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde. Bestämmelserna får också tillämpas på parker, trädgårdar eller andra anläggningar.

Planområdet berörs av vattenskyddsområde och ligger inom vattenskyddsområdets yttre zon.

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.

Planens huvuddrag

Planområdet omfattar östra delen av kvarteret Gugner intill järnvägen. 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 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.

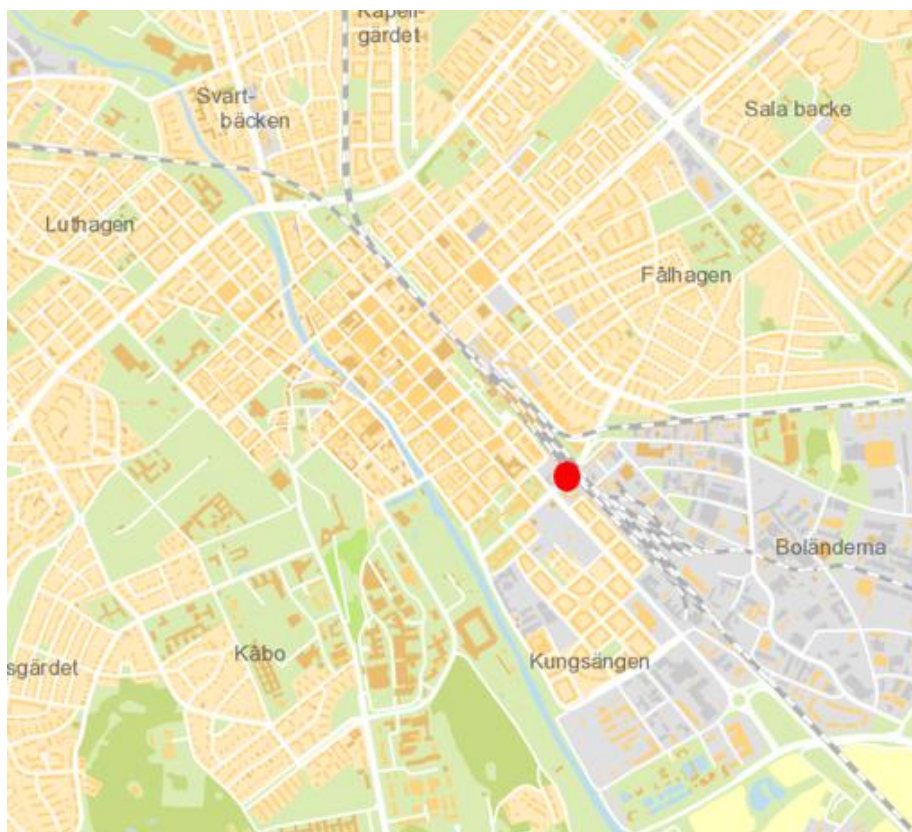
Planen reglerar i huvudsak gång- och cykelväg längs järnvägen, ny plats för ställverket som planläggs som järnvägsändamål samt ny plats för en transformatorstation. Den del av gång- och cykelvägen som är närmast järnvägen planläggs för järnvägsändamål då den kommer att ingå i Trafikverkets järnvägsfastighet.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

I samrådet innehöll detaljplanen även en ny gång- och cykelbro över Strandbodgatan. Detaljplanen har inför granskningen delats i två och gång- och cykelbron kommer att hanteras separat. Detaljplanerna har delats i fastighetsgräns mellan Kungsängen 17:6 och Kungsängen 17:1, delen mot Strandbodgatan. Detaljplanen ansluter där till mark som enligt gällande detaljplan är planlagd som allmän plats, entrétorg.

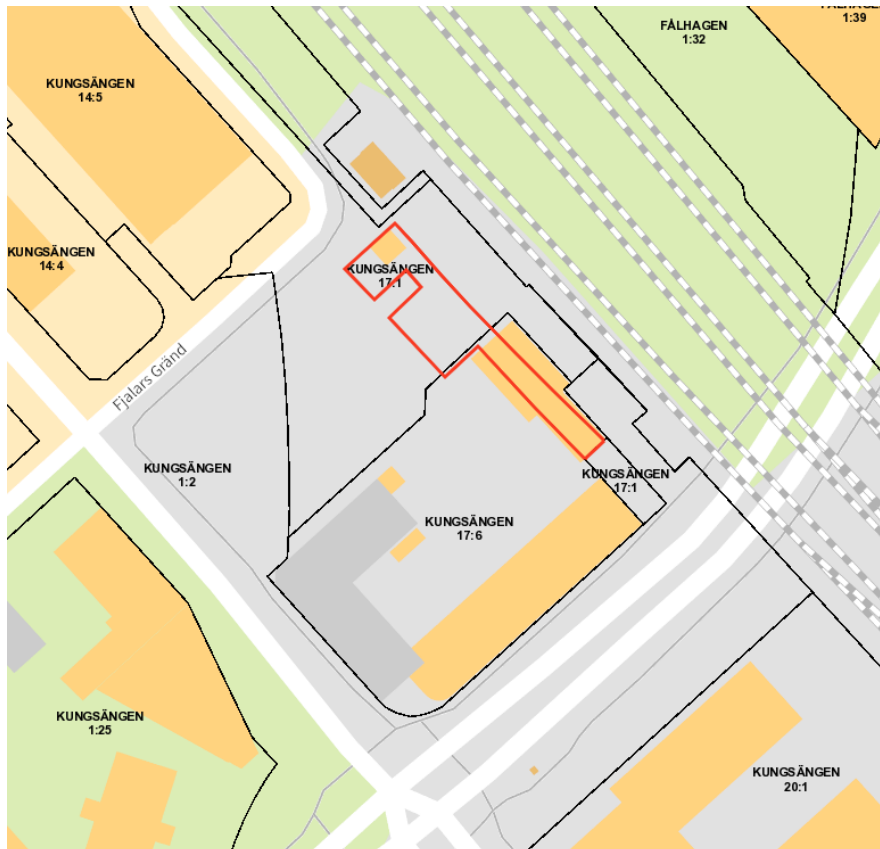
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet är beläget i centrala Uppsala strax väster om järnvägen. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Kungsängen 17:1 och Kungsängen 17:6. Detaljplanen omfattar en yta om cirka 700 kvadratmeter.



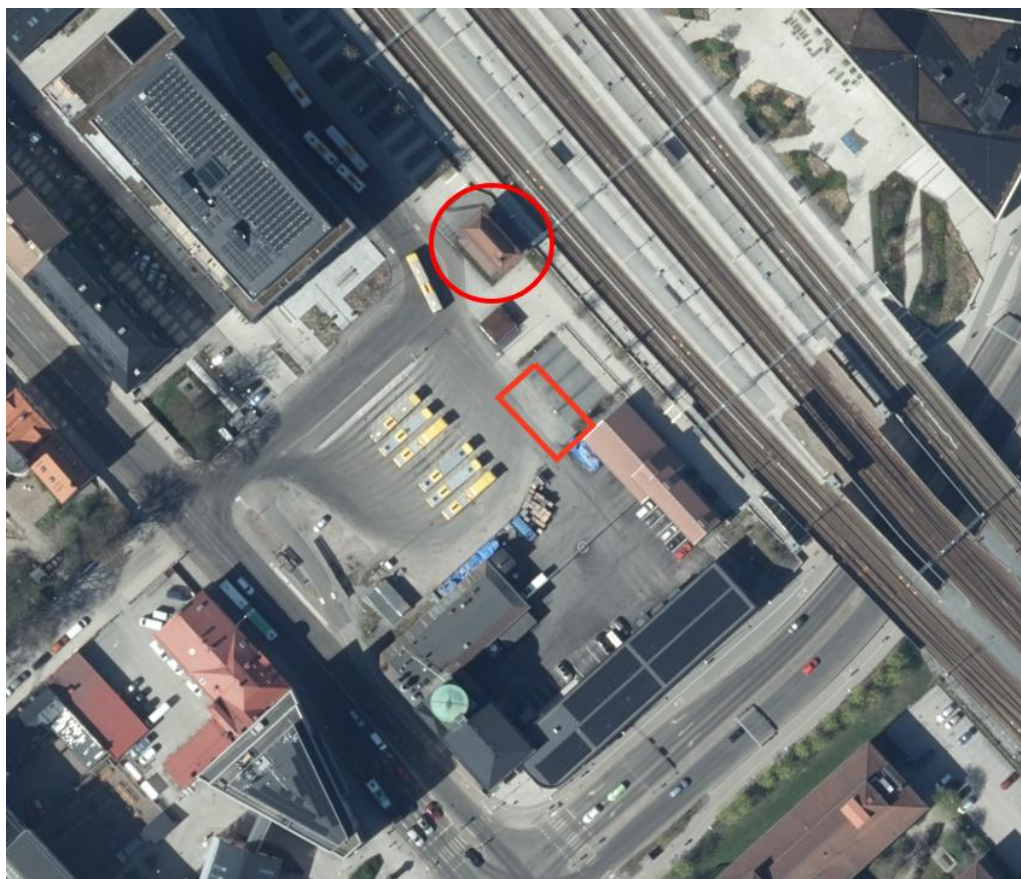
Figur 4. Orienteringskarta som visar planområdets läge i staden. Planområdets ungefärliga läge är markerat med röd cirkel.



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

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet omfattar delar av kvarteret Gugner som 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. Ställverket är idag placerat intill järnvägen och är instängslat.

Strandbodgatan passerar söder om kvarteret Gugner och går i ett tråg under järnvägen. Från Strandbodgatan går det att nå plattformarna på Uppsala centralstation. 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

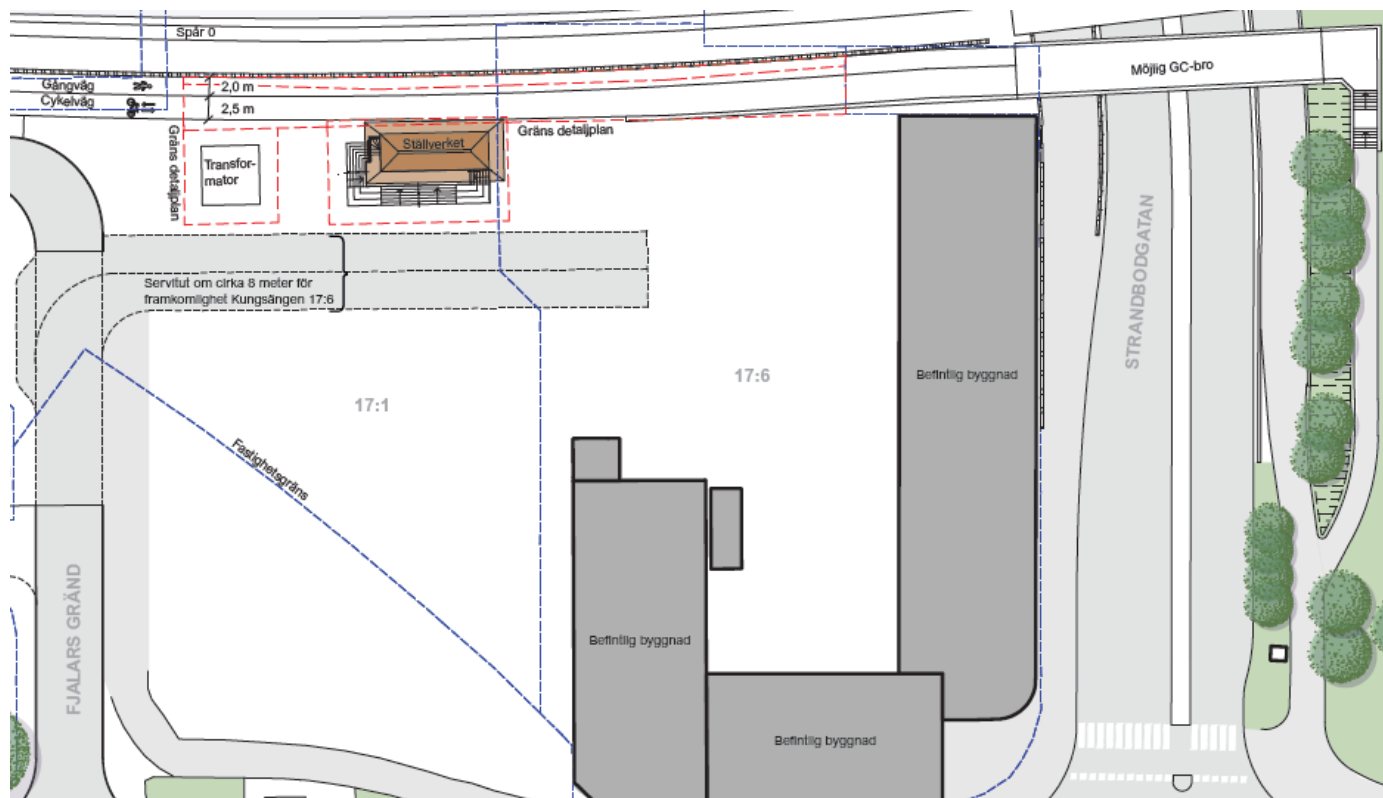
Stadsbilden vid planområdet präglas av närheten till Uppsala C, dagens uppställningsplats för bussar samt omkringliggande industri- och kontorsbyggnader. Detaljplanen omfattar i huvudsak en ny gång- och cykelväg samt en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket som står intill tågspåren.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



Figur 10. Illustration över ställverkets nya placering med den nya gång- och 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 skärmav. Strax norr om ställverket medger planen en ny placering för en elnätstation.

Den nya gång- och cykelvägen fortsätter från Sidenvärgatan längs med järnvägen. Cykelvägen är en del av ett framtida regionalt cykelstråk och planeras i ett första skede att passera Stranbodgatan på en ny gång- och cykelbro och planen bidrar på så sätt till att stärka tillgängligheten till stationsområdet. Den nya gång- och cykelbron hanteras i en separat planprocess.



Figur 11. Illustrationsplan som visar ny placering för ställverket, transformatorstation samt ny gång- och cykelväg och framtida bro längs järnvägen. Planområdet markerat med röd streckad linje. Källa: Studio Land

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. 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 12. 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.

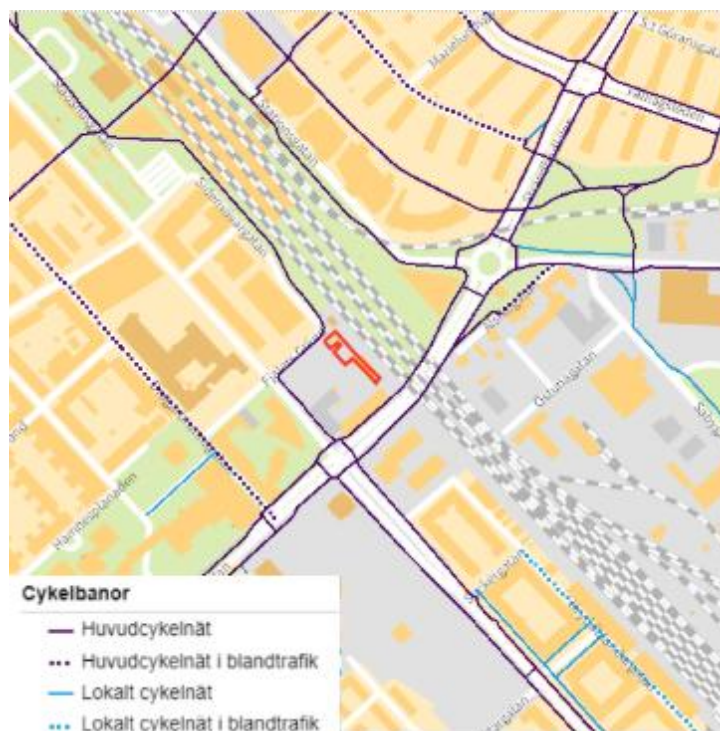
Park och natur

Området är till största delen hårdgjort och det bedöms inte finnas några naturvärden inom planområdet. Inslag av grönska i form av buskar och träd finns vid den cykelparkering som finns på platsen idag. I samband med planens genomförande kommer dessa att tas bort då den nya gång- och cykelvägen kommer att passera på platsen.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Norr om planområdet går Fjalars gränd och Sidenvävargatan vilka har en stor andel busstrafik. Väster om kvarteret Gugner går Kungsgatan som har en hög trafikbelastning. Söder om 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 Sidenvävargatan, 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 13. Karta över cykelnätet i området. Planområdet inom röd markering.

Förändringar

Gatunät

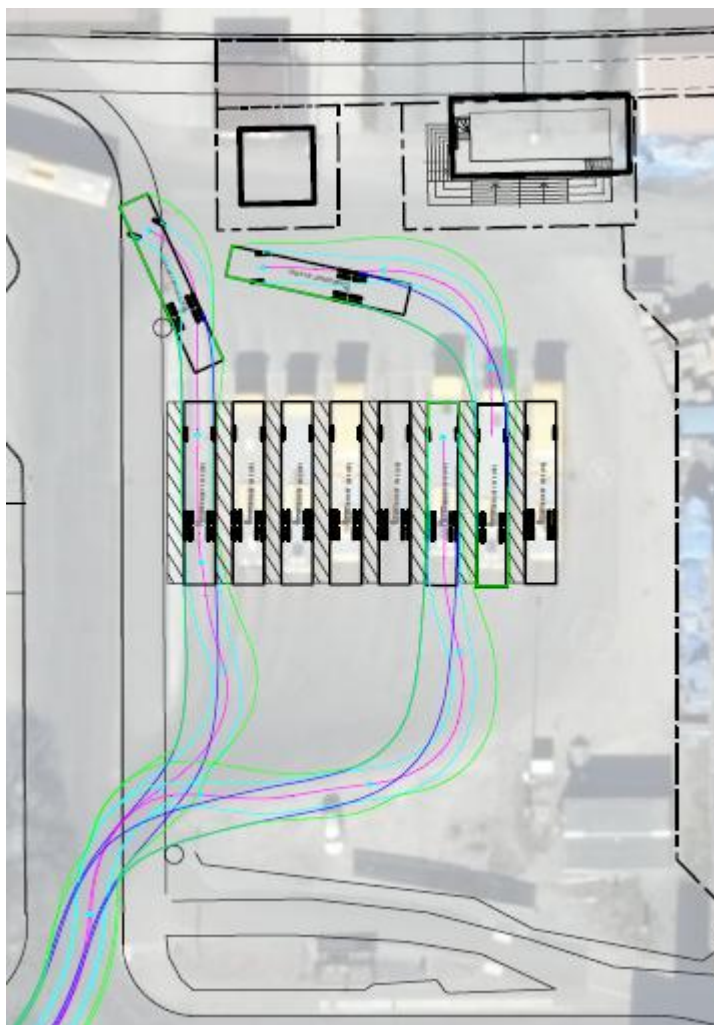
Detaljplanen innebär enbart en tillkommande gång- och cykelväg och innebär inga förändringar av gatunätet.

Gång- och cykeltrafik

I detaljplanen ingår en ny gång- och cykelväg. Den nya gång- och cykelvägen börjar vid Sidenvärgatan där den ansluter till en befintlig gång- och cykelväg och går sedan längs järnvägen. Gångvägen blir två meter bred och cykelvägen blir två och en halv meter bred. Kommunen planerar också för en ny gång- och cykelbro över Strandbodgatan som är tänkt att bli en länk i ett nytt framtida gång- och cykelstråk söderut längs järnvägen. Detta ingår inte i denna detaljplan utan kommer att planläggas i nästa etapp.

Kollektivtrafik

Detaljplanen innebär i sig ingen förändring av kollektivtrafiken. Denna kommer att utvecklas som en del av utvecklingen av Uppsala C. Detaljplanen påverkar den bussupställningsplats som ligger intill planområdet. Körspår har tagits fram som visar att det inte finns någon konflikt med ställverkets nya placering eller transformatorstationen. För att helt undvika att bussarna gör sveprörelser inom detaljplanens område samt öka flexibiliteten kan dock uppställningsplatserna skjutas något närmare Kungsgatan. Detta ryms inom gällande detaljplan för bussupställningsplatsen, *Detaljplan för kvarteren Suttung, Fjalar och Gugner mm* (0380-P88/1).



Figur 14 Körspår som visar hur bussar kan trafikera bussupställningsplatsen efter planens genomförande.

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 vid behov ske via gång- och cykelvägen från Fjalars gränd. För att köra på gång- och cykelväg krävs dispens från kommunens lokala trafikföreskrifter.

Infart till fastigheten Kungsängen 17:6 sker över fastigheten Kungsängen 17:1. Denna säkerställs genom ett servitut. Planen kommer delvis att göra intrång på servitutet vilket innebär att viss justering av infarten kan behöva göras. Det bedöms dock fortsatt möjligt med infart till Kungsängen 17:6 över 17:1, vilket redovisas i figur 11.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Brandförsvaret behöver ha möjlighet att ställa upp fordon 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 gång- och cykelvägen om det krävs. Det avses inte att bedrivas någon verksamhet i ställverket som innebär att personer kommer uppehålla sig stadigvarande i byggnaden.

Tillgänglighet

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. Gång- och 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.

Social hållbarhet

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.

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 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.

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

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 att 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 11 kubikmeter dagvatten. För att inte öka belastningen vid ett skyfall behöver ytterligare 2,3 kubikmeter planeras in i ytliga magasin. Den ytliga volymen kan placeras efter önskemål.

Utredningen föreslås att vattnet tas om hand i makadammagasin. För att ta hand om 11 kubikmeter vatten krävs ett krossmagasin på cirka 37 kvadratmeter förutsatt ett djup på en meter och en porositet på 30%. 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 som är juridiskt bindande och syftar till att förbättra grundvattnets kvalitet i Sverige. De bygger på EU:s vattendirektiv och regleras i Sverige genom Vattenförvaltningsförordningen (2004:660).

Miljökvalitetsnormerna för grundvatten delas in i kemisk respektive kvantitativ status. Kemisk status i en grundvattenförekomst visar på hur bra vattenkvaliteten är utifrån förekomst av föroreningar och skadliga ämnen. Klassificering av kemisk grundvattenstatus görs utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersöknings (SGU) föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Föreskrifterna gäller för alla grundvattenförekomster och syftar till att säkerställa att de uppnår eller bibehåller god kemisk och kvantitativ status. Kvantitativ status i en grundvattenförekomst handlar om balansen mellan grundvattenbildning och vattenuttag. Den visar om det finns

tillräckligt med grundvatten för att försörja både ekosystem och mänskliga behov utan att orsaka negativa effekter.

Havs- och Vattenmyndigheten har definierat sex grundvattenförekomster inom tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsarna. Samtliga har fastställda MKN som ska följas.

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.

Dricksvattenproduktionen i Uppsala

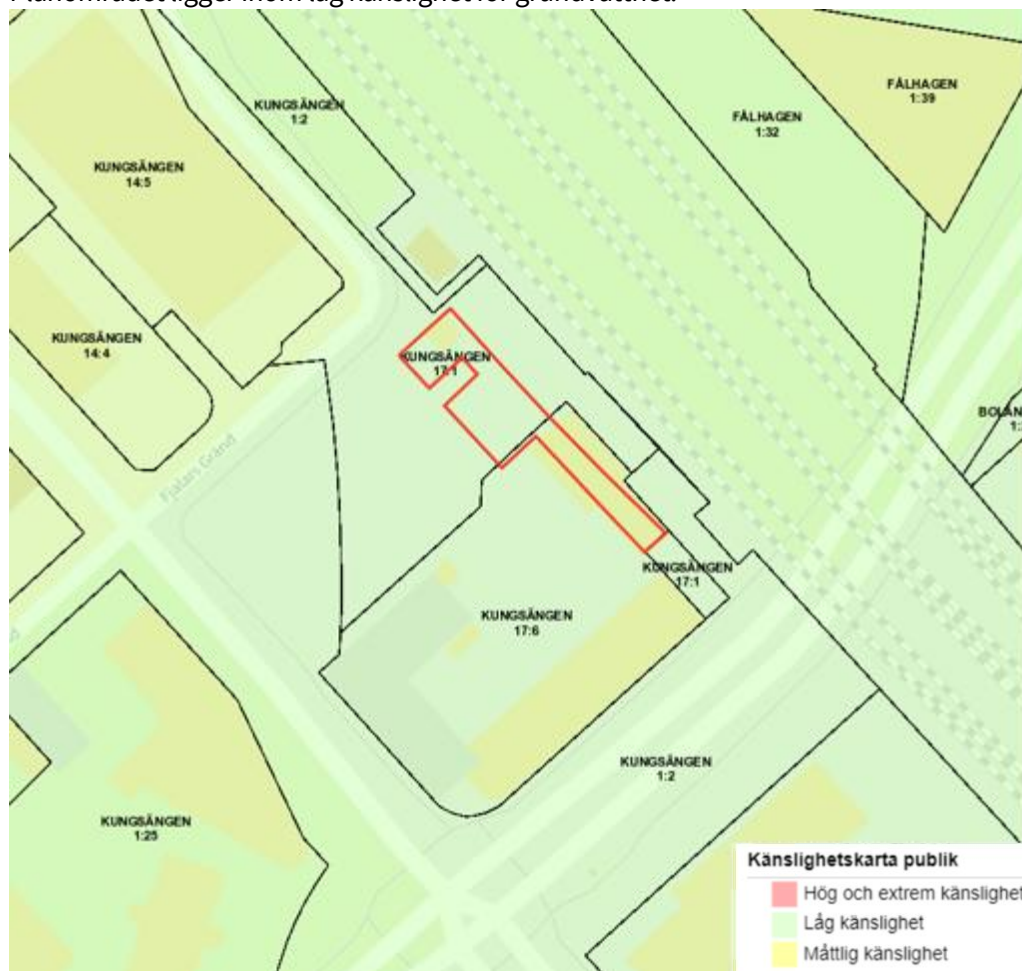
Uppsalaåsen utgör stadens råvattenmagasin och vattentäkt. För att hålla vattennivån stabil utförs konstgjord infiltration på två ställen i åsen av ytvatten från Fyrisån och Tämnaån. På så sätt bibehåller Uppsala Vatten en god vattenbalans i grundvattenmagasinet. Dessutom följer bolaget de villkor som anges i gällande vattendomar för både grundvattenuttag och infiltration.

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.

Planområdet ligger inom låg känslighet för grundvattnet.



Figur 15. Känslighetskarta för Uppsala- och Vattholmaåsarne tillrinningsområde (2023) med planområdet markerat med röd linje

Föreslagna åtgärder

Den användning av marken som anges i planen bedöms inte innebära några större risker för grundvattnet. Efter att planen genomförts kommer dagvattnet att renas i högre grad än i befintlig situation. Det kommer inte anläggas några källarkonstruktioner inom planområdet. I samband med eventuell behov av vattenskyddsdispens krävs att exploatören redogör för vilka försiktighetsmått som vidtas för att inte riskera att förorena grundvattnet.

Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

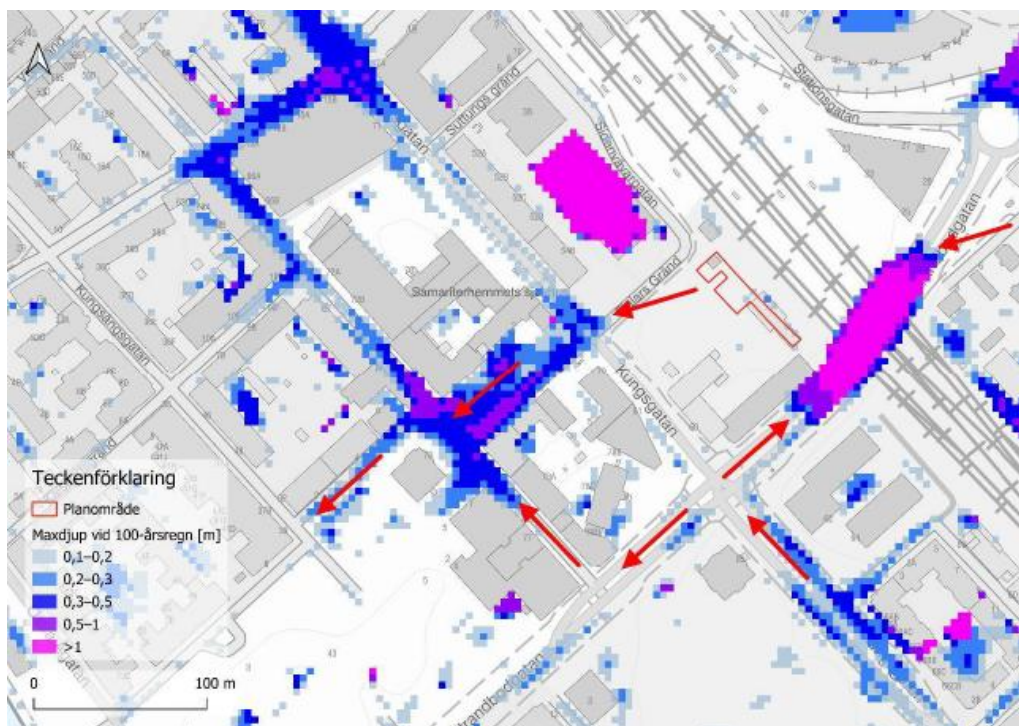
Översvämningsrisken ska alltid beaktas vid ny bebyggelse oavsett hur ofta översvämning kan förväntas ske. Samhällsfunktioner av betydande vikt och ny sammanhållen bebyggelse bör förläggas ovan nivån för ett beräknat högsta flöde. Planområdet påverkas inte av översvämning vid ett högsta beräknat flöde i Fyrisån.



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



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 gång- och 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
GCVÄG	<i>Gång- och cykelväg (angöringstrafik till T-områden tillåten).</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en gång- och cykelväg. Gång- och cykelvägen ska också kunna nyttjas för angöringstrafik till ställverket. Angöringstrafiken bedöms vara begränsad.

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.

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.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv****x₁**

Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att gång- och cykelväg kan anläggas inom Trafikverkets fastighet för järnvägsändamål.

f₁

Byggnad som flyttas till platsen ska utföras med i huvudsak ursprungligt tegel. Utformning av tak, fasad, fönster och dörrar ska vara lika ursprungligt utförande.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ställverket som ska flyttas till platsen bevaras och utförs med hänsyn till byggnadens kulturhistoriska värden.

ö₁

Marken får inte förses med staket, stängsel, plank eller annan avskiljande eller avskärmande anordning.

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det inte utförs några staket eller andra avskiljande byggnadsverk runt ställverket. Detta för att ställverket ska upplevas som en del av stadsrummet och inte som en avskärmad byggnad.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Inom planområdet ingår del av fastigheten Kungsängen 17:1 som ägs av Uppsala kommun samt del av Kungsängen 17:6 som är privatägd. Kungsängen 17:6 kommer att förvärfvas av Trafikverket.

Servitut och rättigheter

Inom planområdet finns flera official- och avtalsservitut. I västra delen av planområdet inom Kungsängen 17:1, finns ett servitut till förmån för Kungsängen 17:6 som säkerställer fastighetens infart (0380-92/30.1). Ställverkets och elnätsstationens nya byggrätter tar i anspråk en mindre del av infarten. Servitutet kan därför behöva ändras, vilket görs genom en lantmäteriförrättning.

I planrådets norra del inom Kungsängen 17:1, finns två avtalsservitut till förmån för Vattenfall Eldistribution AB. Det avser kraftledning (D202100308175:1.1) samt starkströmsanläggning (D202200151437:1.1). I och med den planerade flytten av nätstationen kan servituten behöva ändras. Vid ändring av avtalsservitut kan förmånsfastigheten ensam ansöka om dödning av servitut hos inskrivningsmyndigheten och därefter upprätta nytt avtal med fastigheten som belastas.

Ett avtalsservitut behöver upprättas mellan kommunen och Trafikverket för Trafikverkets elledningar som går från Ställverket över gång- och cykelbanan till järnvägsanläggningen.

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. Den nya cykelvägen kommer också att överlappa med ställverkets fastighet, då ställverkets markanspråk även innehåller yta för underhåll. För att säkerställa att gång- och cykelvägen kan anläggas på ytan som planläggs för järnvägsändamål reglerar detaljplanen detta med ett x-område. Ett x-område är ett markreservat som innebär att marken här ska vara tillgänglig för allmännyttig gång- och cykeltrafik. Ett servitut behöver bildas för att möjliggöra detta. Kommunen ansvarar för att bilda ett servitut, antingen ett officialservitut som sker genom lantmäteriförrättning eller att teckna ett avtalsservitut.

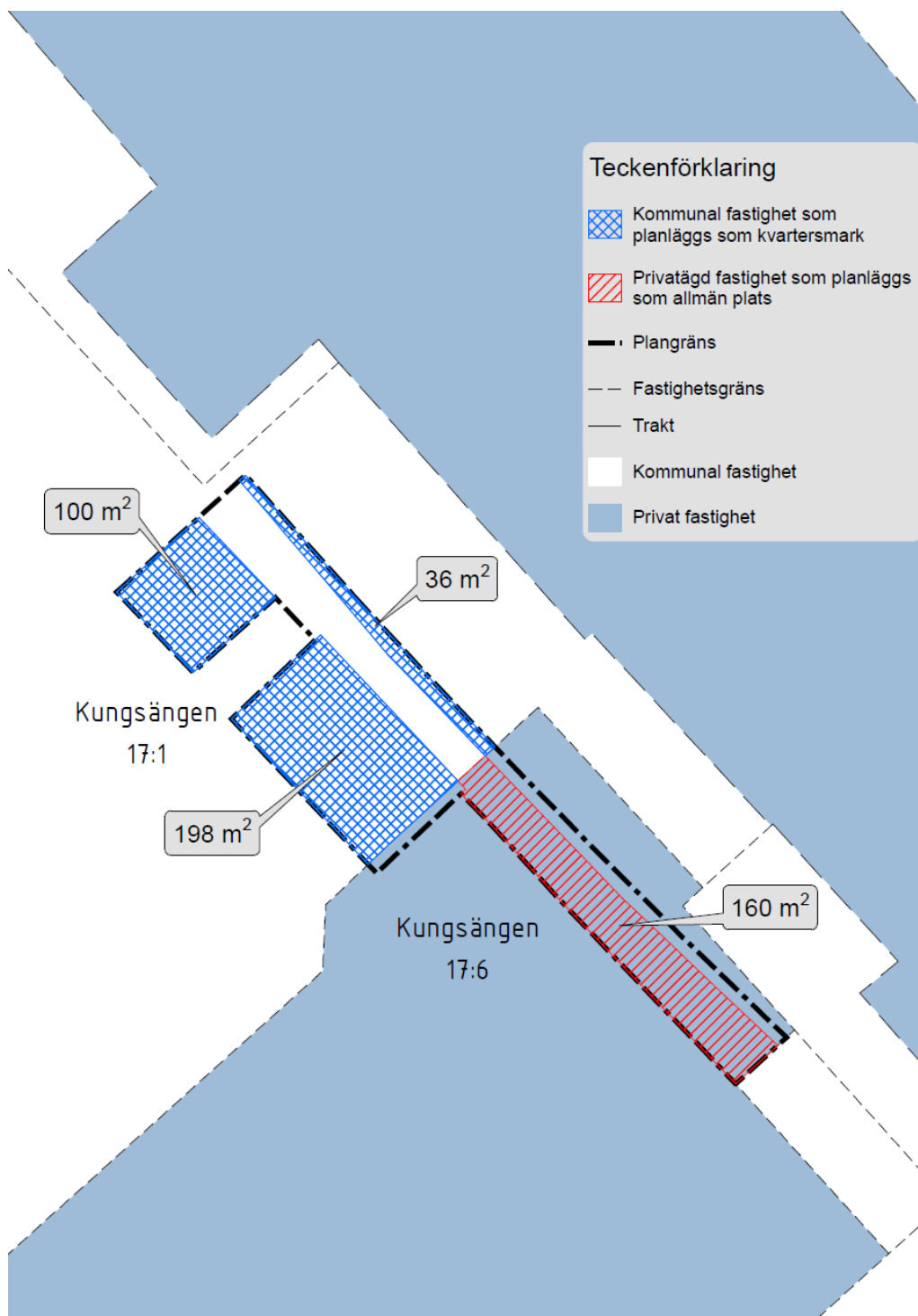
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

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

Intill järnvägen övergår delar av fastigheten Kungsängen 17:6 från kvartersmark till allmän plats för att möjliggöra den nya cykelvägen. Delar av fastigheten kommer också att ingå i Trafikverkets järnvägsfastighet. Det gäller ytan mellan järnvägen och den nya gång- och cykelvägen samt den del av ställverkets nya placering som placeras inom

nuvarande fastigheten. Del av Kungsängen 17:1 övergår från allmän plats till kvartersmark för järnvägsändamål.

Det planerade E-området som övergår till att vara allmän kvartersmark, kommer fortsatt att vara en del av den kommunala fastigheten Kungsängen 17:1.



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

Fastighet	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvenser	Figur
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 Del av Kungsängen 17:6 överförs genom fastighetsreglering till Dragarbrunn 32:1.	Planläggs för allmänt ändamål GCVÄG Planläggs för kvartersmark T (järnväg)	Rödskrafferat

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 bygghelaterade skador.

Ledningar

Förfrågan via ledningskollen.se 2024 gav följande information om ledningsägare som har ledningar inom och i anslutning till planområdet:

- Global connect, fiber, tele
- Bahnhof, fiber, tele
- Skanova, fiber, tele
- Uppsala kommun, gatubelysning
- Uppsala vatten och avfall AB, vatten och avlopp
- Vattenfall Eldistribution, el
- Vattenfall värme, fjärrvärme

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. Kommunen ska bekosta nätstationens flytt.

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 och allmän kvartersmark

Kommunen får enligt 6 kapitlet 13 § PBL lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för. Rätten till inlösen är villkorslös och gäller såväl under som efter genomförandetiden. Kommunen har också en skyldighet att lösa in allmän plats på en fastighetsägars begäran enligt 14 kapitlet 14 § PBL. Dessa regler ligger till grund för genomförandet av allmän plats.

Enligt 6 kapitlet 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kapitlet 14 § PBL. Detaljplanen innehåller allmän kvartersmark i form av ett E-område för transformatorstation vilken är placerad på kommunal fastighet. E-området och nätstationens placering ligger i anslutning till allmän plats och bedöms inte riskera att utlösa några markanvändningskonflikter vid genomförandet. Nätstationen kommer att ägas av Vattenfall eldistribution men preliminärt inte bli en egen fastighet, utan säkras genom ledningsrätt. Detaljplanen innehåller också allmän kvartersmark för järnvägsändamål. Denna kommer att ägas av Trafikverket och överföras till fastigheten Dragarbrunn 32:1.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Byggstart för beräknas ske under 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.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats inom området.

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal ska upprättas med Trafikverket.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

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.

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

Prövning enligt kulturmiljölagen (1998:950) krävs för att ta bort en 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 prövas enligt fastighetsbildningslagen (1970:988) när detaljplanen ska genomföras. Detaljplanen förutsätter till exempel marköverföringar mellan fastigheter alternativt bildande av nya fastigheter.

Enligt Trafikverkets infrastrukturregelverk 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 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).

Om förslaget till detaljplan innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga större och särskilt komplexa projekt, kallas de för MKB-projekt, se plan- och bygglagen 4 kapitlet 34 §. Ett MKB-projekt är ett projekt som enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska miljöbedömas i en detaljplaneprocess där aspekterna i miljöbedömningsförordningen § 10–13 belyses.

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. Planens miljöeffekter var framför allt kopplade till den nya gång- och cykelbron vilken har utgått ur detaljplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de mer omfattande kriterierna som listas i miljöbedömningsförordningen 10–13 § inte behöver beaktas då planområdet inte kommer tas i anspråk för åtgärder som listas i PBL 4 kap 34 § andra stycket. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att förslaget till detaljplan inte är ett så kallat ”annat stadsbyggnadsprojekt” eftersom detaljplanen omfattar ett redan exploaterat område i centrala Uppsala, och innebär en utveckling och breddning av de markanvändningar som redan pågår i kvarteret.

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 tog beslut om betydande miljöpåverkan i samband med granskning.

Miljökonsekvenser

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 miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormerna för ytvatten negativt. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna 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.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

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

Elektromagnetism

Detaljplanen möjliggör ett område för elnätsstation, som inte har placerats i närheten av bostäder. Elsäkerhetskraven anger att minsta avstånd mellan en nätstation och närmsta brännbara byggnadsdel ska vara minst 5 meter. Detta avstånd bedöms vara tillräckligt för att också elektromagnetiska fält från nätstationen ska ha avklingat till att understiga rekommenderade 0,2 mikrotelsa.

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 konsekvenser

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av Uppsala C som ger fler möjlighet att åka kollektivt och cykla. Detaljplanen planlägger för en första etapp av ett regionalt cykelstråk. I nästa etapp planläggs för ny gång- och cykelbro över Strandbodgatan. Det 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. 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, planeringsstrategin 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 förenlig med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom den ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala- och Vattholmaåsarna. Detaljplanen bedöms inte påverka vattenskyddsområdet negativt och planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör inte bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt 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 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

Johanna Andersson, mark- och exploateringsingenjör

Fredrik Andersson, mark- och exploateringsingenjör

Lena Mattson, kartingenjör

Veronica Sjögren, kartingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- | | |
|--------------|------------|
| • samråd | 2025-03-20 |
| • granskning | 2026-03-19 |
| • antagande | 2026-06-11 |
| • laga kraft | 2026-07-09 |