

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att säkerställa en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket som ska flyttas i samband med utbyggnaden av järnvägen.

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna 14

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 20 oktober 2022

Beslut om samråd 20 mars 2025

Samråd 11 april 2025 - 23 maj 2025

Innehåll

Detaljplan för Ny placering för ställverk vid kvarteret Gugner.....	1
Detaljplanens syfte.....	2
Sammanställning.....	2
Sammanfattning av samrådet.....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Översikt över inkomna yttranden	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.....	5

Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 11 april 2025 och 23 maj 2025. Ett informationsmöte hölls i stadshuset den 6 maj 2025. Inga personer deltog på mötet. Underrättelse om samråd gjordes på kommunens digitala anslagstavla.

Under samrådet har 14 antal skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak den nya gång- och cykelvägen. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen tillstånd för vattenverksamhet.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 22 maj 2025.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Under samrådet innefattade planförslaget en ny placering för det byggnadsminnesskyddade ställverket, en ny gång- och cykelbro över Strandbodgatan samt en anslutning från gång- och cykelbron till Kungsgatan. Efter samråd har detaljplanen delats i två delar. Den nya gång- och cykelbron kommer ställas ut för granskning som en separat detaljplan. Anledningen är att planeringen för en ny plats för ställverket är brådskande då det är en förutsättning för järnvägsplanen för fyrsparusutbyggnaden att det finns en ny placering för ställverket.

Ändringar från samrådet:

- Detaljplanen för flytt av ställverket vid kvarteret Gugner delas upp i två planer, och därigenom har planområdet minskat. Det innebär att gång- och cykelbron över Strandbodgatan samt rampen längs Kungsgatan utgår.
- Planbeskrivningen har reviderats utifrån att detaljplanen har delats.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats utifrån att planområdet har delats.
- Bestämmelsen GCVÄG har justerats för att tillåta angöringstrafik till T-områden.
- Tidsbegränsad bestämmelse för industriändamål [J] har utgått från plankartan då det inte längre är aktuellt.
- Bestämmelsen f_2 har ersatts med bestämmelse $ö_1$ på plankartan.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Namn	Gatu-adress	Post nummer	Ort
Myndigheter				
Länsstyrelsen				
Kommunala lantmäterimyndigheten				
Kommunala nämnder och bolag				

Inkomna yttranden	Namn	Gatuadress	Postnummer	Ort
Kulturnämnden				
Räddningsnämnden				
Uppsala Vatten och Avfall AB				
Intresseföreningar och sammanslutningar				
Synskadades riksförbund				
Funktionsrätt Uppsala				
Ledningsägare				
Telia Skanova				
Svenska kraftnät				
Sakägare				
Uaf ängen 20:1 AB	Uppsala akademiförvaltning	Box 121	751 04	Uppsala
Trafik				
Trafikverket				
Region Uppsala, Trafik och samhälle				

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen har inga synpunkter utifrån de frågor som bevakas enligt 11 kapitlet. 10§ Plan- och bygglagen, vilket är länsstyrelsens prövningsgrunder. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas ha en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen anser att det bör framgå tydligare av planbeskrivningen hur den nya GC-bron över Strandbodgatan kommer att samordnas med Trafikverkets järnvägsplan. Det bör framgå om arbetena med både GC-bron och järnvägsbron kommer samordnas tidsmässigt samt om kommunen avser att samordna dispensansökan med Trafikverket.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen innebär en tillståndspliktig vattenverksamhet då åtgärden innebär grundvattenbortledning från det under grundvattenmagasinet, och arbetet sker centralt i Uppsala samt inom vattenskyddsområde.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gång- och cykelbron har efter delning av detaljplanen utgått ur planen och kommer att hanteras separat. Synpunkterna som rör gång- och cykelbron kommer att hanteras i detaljplanen för gång- och cykelbron.

Kommunala lantmäterimyndigheten

Kommunala lantmäterimyndigheten (nedan kallad lantmäteriet) skriver avseende plankartan att det område som är planlagt för kvartersmark för järnvägsändamål över Strandbodgatan inte rymmer biltrafik och att detta bör ses över.

Lantmäteriet skriver att det finns användnings- eller planområdesgräns i samma läge som fastighetsgränser som kan vara osäkra.

Avseende planbeskrivningen skriver lantmäteriet att det finns kvartersmark som kan komma att anses vara kvartersmark för annat än enskilt byggande (E_1). Det behöver redovisas i planbeskrivningen. De undrar om planbestämmelsen br_1 kan behöva avgränsas i vertikalled för att undvika att den görs för låg, samma gäller bestämmelse t_1 . Gällande bestämmelsen f_2 skriver de att beskrivningen är otydlig då den relaterar till fastighet, och undrar om bestämmelsen syftar till att staket inte ska uppföras runt byggnaden.

De skriver att ett servitut, som enligt planbeskrivningen inte påverkas, i högsta grad påverkas. Det saknas också redovisning av vissa servitutsrättigheter och hur dessa påverkas vid genomförandet av detaljplanen.

De skriver vidare att det är bra att hänvisa till de paragrafer som gäller för inlösen.

De skriver också att planbeskrivningen bör förtydligas med hur x-områden ska genomföras och skötas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Gång- och cykelbron har efter delning av detaljplanen utgått ur planen och kommer att hanteras separat. Lantmäteriets synpunkter som rör bron och regleringen av denna kommer att tas om hand i detaljplanen för gång- och cykelbron.

En ansökan om fastighetsbestämning har gjorts till lantmäteriet men ännu inte genomförts. Då det troligtvis rör sig om små ändringar bedömer förvaltningen att det är möjligt att gå vidare med granskning av detaljplanen innan en fastighetsbestämning har genomförts.

Bestämmelsen f_2 har ersatts med bestämmelsen $ö_1$ som innebär att bestämmelsen relaterar till egenskapsområdet tydligare istället för till fastigheten.

Planbeskrivningen har justerats och kompletterats utifrån lantmäteriets synpunkter.

Kulturnämnden

Kulturnämnden bedömer att ett genomförande av detaljplanen är positivt för kulturarvet i stationsområdet då det medför att ställverket bevaras och tillstyrker därför förslaget.

Räddningsnämnden

Uppsala brandförsvaret har inga synpunkter mot planförslaget.

Trafikverket

Trafikverket skriver att de har en kontinuerlig dialog med kommunen som de avser att behålla även under det fortsatta planarbetet.

Region Uppsala, trafik och samhälle

Region Uppsala anser att det är problematiskt att planlägga det nord-sydliga huvudcykelstråket innan en lösning om för busbytespunkten mellan tåg, spårväg och buss är beslutad och förankrad. Med huvudcykelstråket längs järnvägen tillförs nya trafiksäkerhets- och arbetsmiljörisker i utredningsalternativ där bussarna i huvudsak ska angöra vid Uppsala C. Region Uppsala anser att den övergripande lösningen för bytespunkten, inklusive huvudstråk för cykelpendling, ska utredas samlat för att inte bygga in risker eller omöjliggöra den mest lämpliga lösningen. Region Uppsala skriver vidare att det av planbeskrivningen framgår att detaljplanen inte innebär en förändring av kollektivtrafiken. Regionen vill att kommunen säkerställer detta genom en utredning som påvisar att befintlig uppställningsplats för tidsreglering och rast inte påverkas av flytten av ställverket. Utredningen bör inkludera fortsättningen på den tänkta cykelvägen längs med Sidenvärgatan. Region Uppsala skriver också att ett alternativ för att fortsatt möjliggöra användning av uppställningsplatsen är att även tillåta busstrafik inom ställverkets yta. Då ska planens användningsbestämmelser ändras för att erbjuda en större flexibilitet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen anser inte att ytterligare utredning kring cykelvägen behövs inom ramen för detaljplanen. Det finns få andra möjligheter att lägga cykelvägen längs järnvägen och gång- och cykelvägens läge bedöms därför vara den mest lämpliga. Det pågår en utredning kring busstrafikens anordnande vid Uppsala C, både under byggtid och permanent lösning. Region Uppsala är en del av denna utredning. En förutsättning i utredningen är Ställverkets placering i enlighet med detaljplanen.

Ställverket planläggs för järnvägsändamål då det kommer vara en del av Trafikverkets järnvägsfastighet och det är därmed inte aktuellt med ytterligare användningsbestämmelser för ställverket. Ytan som planläggs för järnvägsändamål sammanfaller med Trafikverkets markanspråk och tar därmed inte upp mer mark än nödvändigt.

Uaf ängen 20:1 AB

Uaf ängen 20:1 AB, som är ägare till fastigheten Kungsängen 20:1, skriver att de ser positivt på en gång- och cykelbana över Strandbodgatan men anser att förslaget innebär en klar försämring för deras fastighet. Den föreslagna rampen längs med Strandbodgatan placeras nära deras fastighet och försämrar synlighet och utsikt för deras hyresgäster. Deras ambition som fastighetsägare är att arbeta för levande markplan i stadskärnan och förslaget försvårar det arbetet. De ser också en fara i att cyklister som färdas ned längs rampen ansluter till Kungsgatan i korsningen Kungsgatan-Strandbokilen, vilket innebär att olycksrisken ökar då cyklister som väntar på grönt ljus eller kommer över någon av korsningarna får trafiken från rampen in i sidan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen har inför granskningen delats i två delar och den planerade gång- och cykelbron över Strandbodgatan samt rampen mot Kungsgatan kommer att hanteras i en separat detaljplan. Synpunkterna kommer att hanteras i den detaljplanen.

Inför granskningen har rampen längs med Strandbodgatan utgått ur detaljplanen. En fortsättning av cykelvägen planeras att istället dras vidare söderut mot Kryddblandargatan. En sådan fortsättning är dock inte med i denna detaljplan utan kommer att hanteras inom ramen för senare planläggning. För att ansluta till bron i väntan på en fortsättning av cykelbanan söderut kan en anslutning anläggas på gräsytan längs med Strandbodgatan som ansluter till bron med trappor. Detta ryms inom gällande plan och ytan mot Strandbodgatan behöver därför inte planläggas för att möjliggöra en sådan anslutning i väntan på en fortsättning söderut.

Synskadades riksförbund

Synskadades riksförbund skriver att de noterat att plankartan redovisar ytor för både gående och cyklister medan det i planbeskrivningen övervägande är cykelbana som benämns. De undrar hur bred gångbana som ryms inom föreslagen begränsningslinje i plankartan, om gående ska få använda bron i närtid eller när det blir en ny koppling längs järnvägen ner till Vimpelgatan. De efterfrågar också en gångbana längs järnvägen. De ser att behovet för gående att ta sig från Kungsgatan till plattformarna via den nya bron över Strandbodgatan troligen inte är så stort, eftersom man ser att det kan bli genare att gå direkt via Kungsgatan och Fjalars gränd. Vidare menar de att gångtrafiken är bristfälligt beskriven i planbeskrivningen och att broförslaget inte redovisas konsekvent, ibland anges den som cykelbro och ibland som gång- och cykelbro i planhandlingarna. De anser att det finns en otydlighet i vad som gäller och undrar om utformningen kommer bli lika diffus, om gående är inbjudna att använda nya gång- och cykelvägen eller inte. De framhåller att kommunen bör planera för tydligare gångbanor och cykelbanor, väl åtskilda enligt Boverkets ALM 2, BFS 2011:5. Vidare anser de att planbeskrivningen behöver kompletteras med hur anslutningen mot Kungsängen ska göras trafiksäker och påpekar att det redan idag rör sig många gående och cyklister på liten yta med påföljande konflikter. De ser gärna att kommunen för en dialog med Synskadades riksförbund med avseende på tillgängliga utemiljöer i Uppsala.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I en detaljplan finns inte möjlighet att reglera utformning i detalj. Utförandet detaljprojekteras i ett senare skede och ska utföras så att den uppfyller tillämpliga krav på tillgänglighet.

Broförslaget och anslutningen till Kungsgatan utgår ur detaljplanen. Det kommer att anläggas en anslutning på befintlig mark till Kungsgatan vilket ligger utanför detaljplanen. Det nya gång- och cykelkopplingen kommer i framtiden att fortsätta söderut från bron, vilket kommer att hanteras i en framtida detaljplan.

Planbeskrivningen justeras så att det framgår att detaljplanen reglerar både gång- och cykelväg.

Funktionsrätt Uppsala

Funktionsrätt Uppsala ser positivt på att planen skapar nya kopplingar men anser att gångtrafiken behandlas ytligt i planbeskrivningen. De efterfrågar tydligare ställningstagande att bron och vägen längs järnvägen ska fungera för gående. De

skriver att det är avgörande att gång- och cykeltrafik separeras enligt Boverkets föreskrifter ALM 2, BFS 2011:5, med tydlig vägledning, ytskikt och nivåskillnader. De anser också att gång- och cykeltrafik ska hållas separerade. De vill också uppmärksamma den ansträngda och konfliktfyllda korsningen vid Kungsgatan. De skriver att en ny gång- och cykelbro som mynnar i denna miljö riskerar att förvärra situationen om den inte planeras i samspel med en övergripande trafiklösning. De skriver att det krävs att kommunen utreder en helhetslösning för gång- och cykeltrafiken i området, inklusive framtida stråk längs järnvägen söderut.

De skriver också att det utöver fysisk tillgänglighet är avgörande att även kognitiv och sensorisk tillgänglighet vägs in. Den typen av tillgänglighet är särskilt viktig i närheten av stationer, där orienteringsförmågan ofta utmanas av komplex trafik och hög rörelseintensitet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I en detaljplan finns inte möjlighet att reglera utformning i detalj. Utförandet detaljprojekteras i ett senare skede och ska utföras så att den uppfyller tillämpliga krav på tillgänglighet.

Den del av detaljplanen som ansluter till Kungsgatan utgår ur detaljplanen. Det kommer att anläggas en anslutning på befintlig mark till Kungsgatan vilket ligger utanför detaljplanen. Det nya gång- och cykelkopplingen kommer i framtiden att fortsätta söderut från bron, vilket kommer att hanteras i en framtida detaljplan.

Kommunen utreder en helhetslösning för gång- och cykeltrafik inom hela stationsområdet som en del av utvecklingen av Uppsala C samt stationsområdets framtida utformning.

Uppsala vatten och avfall AB

Uppsala vatten och avfall skriver att de har flertalet ledningar i den planerade rampen parallellt med Strandbodgatan och att omfattande ledningsflyttar krävs då inte samtliga kan ligga kvar i befintligt läge. Hela Va-anläggningen behöver vara i drift i byggskedet. De skriver att fortsatt dialog om detta är nödvändigt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen har inför granskning delats i två delar där den nya gång- och cykelbron över Strandbodgatan kommer att hanteras i en separat detaljplan. Eventuell påverkan på Uppsala vattens ledningar kommer att hanteras i gemensam dialog framåt.

Vattenfall eldistribution AB

Vattenfall skriver att de har elanläggningar inom området. De skriver att de haft dialog med kommunen och att den befintliga nätstationen ska flyttas till det nya E-området. Denna flytt ska bekostas av kommunen och Vattenfall önskar att det ska framgå i planhandlingarna.

Vidare skriver de att deras ledningar i den nya GC vägen/rampen upp mot bron måste hanteras. De bedömer att rampens utformning för det svårt att få tillräcklig täckning på sina ledningar. De bedömer att ledningarna måste flyttas och de nya placeringarna för deras ledningar måste säkerställas innan detaljplanen antas. De skriver att kommunen ska bekosta flytten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planhandlingarna har uppdaterats information om att flytten av nätstationen ska bekostas av kommunen.

Detaljplanen har inför granskning delats i två där den nya gång- och cykelbron över Strandbodgatan kommer att hanteras i en separat detaljplan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de skyddsåtgärder som föreslås i dagvattenutredningen ska vidtas. De ytterligare utredningar som nämns i rapporten ska utföras i ett senare skede.

De skriver att planområdet ligger in om vattenskyddsområdets yttre zon. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas och dispens från föreskrifterna kan behöva sökas hos Länsstyrelsen.

Om markföroreningar påträffas vid markarbeten ska det anmälas till tillsynsmyndigheten.

De skriver att förnyelsebara och giftfria material ska användas i så stor utsträckning som möjligt för att bidra till möjligheten att uppnå en hållbar och långsiktig utveckling i Uppsala kommun samt för att Sveriges miljömål ska nås.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Miljö- och hälsoskyddsnämndens yttrande.

Telia Skanova

Telia Skanova skriver att deras anläggningar/rättigheter inte påverkas av detaljplanen och har inget att erinra.

Svenska kraftnät

Svenska kraftnät skriver att de inte har några anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Elin Hedström
planchef