

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2025-000636Handläggare:
Jesper Magnusson

Planbeskrivning

Detaljplan för bro vid Vimpelgatan

Utökat förfarande



Figur 1. Ny bro sedd från Kungsgatan

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
Innerstadsstrategin	6
Detaljplaner	7
Järnvägsplan	8
Andra kommunala beslut	8
Planens innehåll	8
Planens syfte	8
Planens huvuddrag	9
Planområdet	9
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	14
Kulturmiljö	20
Park och natur	25
Trafik och tillgänglighet	27
Sociala frågor	38
Klimatfrågor	38
Mark och geoteknik	39
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten	40
Hälsa och säkerhet	44
Teknisk försörjning	47
Motiv till detaljplanens regleringar	47
Användning av mark och vatten	47
Genomförandefrågor	51
Fastighetsrättsliga frågor	51
Tekniska frågor	54
Ekonomiska frågor	55
Organisatoriska frågor	56
Planens konsekvenser	58
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	58
Miljökonsekvensbeskrivning, MKB	58
Miljöaspekter	58

Hälsa och säkerhet	63
Trafik	65
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken.....	65
Översiktsplanen	65
Miljöbalken	65
Medverkande.....	67

Inledning

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny planskild korsning i form av en bro vid Vimpelgatan som ersätter den befintliga plankorsningen över järnvägen. Den befintliga plankorsningen kommer att stängas i samband med utbyggnaden av järnvägen. Detaljplanen är en del av fyrspårutbyggnaden som innebär att järnvägen ska byggas ut till fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm.

Detaljplanen ligger intill riksintresset Ostkustbanan och säkerställer att det fortsatt är möjligt att röra sig mellan Kungsängen och Boländerna när den befintliga plankorsningen tas bort. Ett genomförande av detaljplanen bidrar även till att öka kapaciteten i vägnätet. Detaljplanen säkerställer också angöringsmöjligheter till omringliggande fastigheter som påverkas av den nya bron.

Detaljplanen innefattar till största delen allmän plats i form av gata, men inkluderar även kvartersmark för industri och verksamheter, centrum samt järnvägsändamål. Den nya bron över järnvägen ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet.

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram.

Vad är en detaljplan?

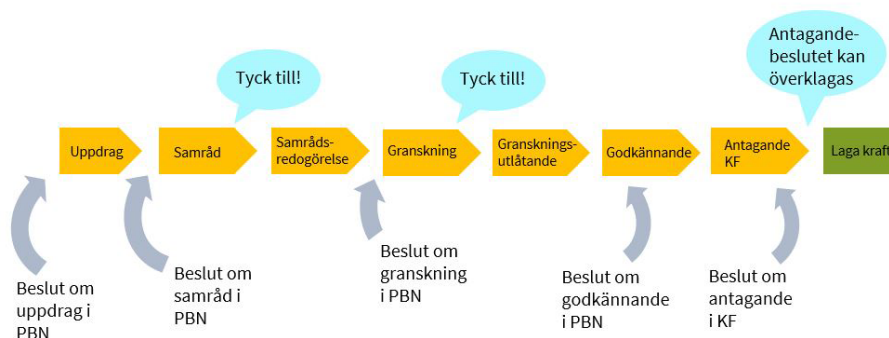
En detaljplan berättar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

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

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

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2025-02-13. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.



Figur 2. Diagram som visar planprocessen vid utökat förfarande.

Handlingar

Samrådshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Miljökonsekvensbeskrivning, Sweco, 2025-05-16

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.

- Fastighetsförteckning*
- PM markmiljö, Ramböll, 2025-04-02
- PM Geoteknik, WSP, 2025-04-01
- Dagvattenutredning, Bjerking, 2025-05-07
- Trafikutredning, WSP, 2025-05-12
- Kulturmiljöutredning, Sweco, 2025-04-07
- Gestaltningssprogram, Sweco, 2025-04-28

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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

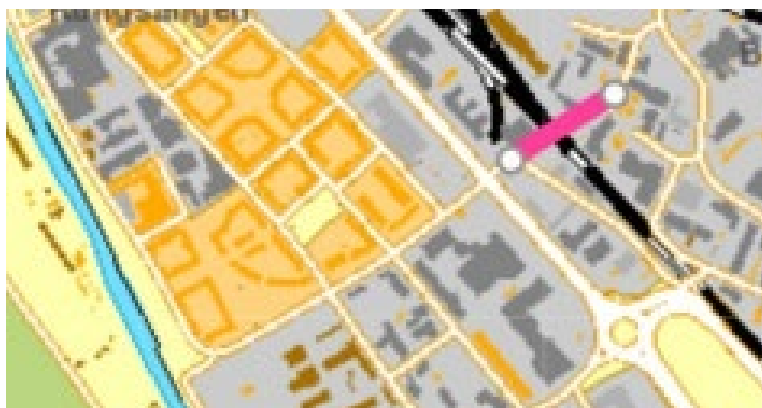
Översiktsplanen från 2016 har fem identifierade huvudfrågor, varav en är ”fyra spår till Stockholm”, med beskrivningen ”ökad kapacitet på ostkustbanan med två nya spår, och beredskap för att svara upp mot statliga investeringar”. Fyra spår längs Ostkustbanan möjliggörs i ett järnvägsreservat. Utifrån förutsättningen om fyra spår anges en inriktning om en planskild korsning som ersätter dagens korsning vid Vimpelgatan, eftersom fyra spår omöjliggör den plankorsning som finns idag.

Utvecklingen i Kungsängen och främre Boländerna i riktning mot tät innerstad gör att dessa stadsdelar behöver kopplas till varandra. En planskild korsning binder ihop stadsdelarna och kan underlätta prioritering av framkomligheten för kollektivtrafiken i andra delar av innerstaden.

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.

I översiktsplanen redovisades ett brett reservat för en framtida planskild korsning som ersättning för Vimpelgatans plankorsning. I planeringsstrategin har platsen för den planskilda korsningen preciserats till Kungsängsesplanadens förlängning och redovisar en rak förlängning av Kungsängsesplanaden under järnvägen.



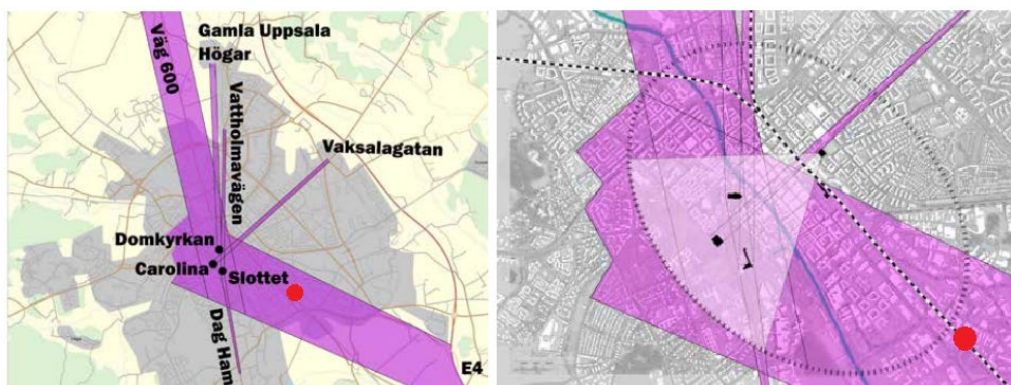
Figur 3 Precisering av ny planskild passage från planeringsstrategin.

Eftersom det inte längre är aktuellt med en tunnel under järnvägen kommer den planskilda passagen, i form av en bro, att få en annan sträckning än den som redovisas i planeringsstrategin. Bron kommer liksom tunnelalternativet att utformas som en förlängning av Kungsängsesplanaden, men med en kurva efter korsningen med Kungsvägen för att skapa tillräcklig höjd att kunna passera över järnvägen. Bron får därmed en något annan sträckning än tunnelalternativet även om funktionen i trafiksystemet blir densamma.

Innerstadsstrategin

Innerstadsstrategin (antagen 2016) belyser att det vid en utbyggnad till fyra spår längs järnvägen blir omöjligt att behålla den befintliga plankorsningen vid Vimpelgatan. Den planskilda korsningen vid Vimpelgatan är en av de stora infrastrukturella förändringarna som listas i innerstadsstrategin.

Enligt innerstadsstrategin är planområdet beläget i den sydöstra siktsektorn över Uppsalas stadssiluett (se bild nedan).



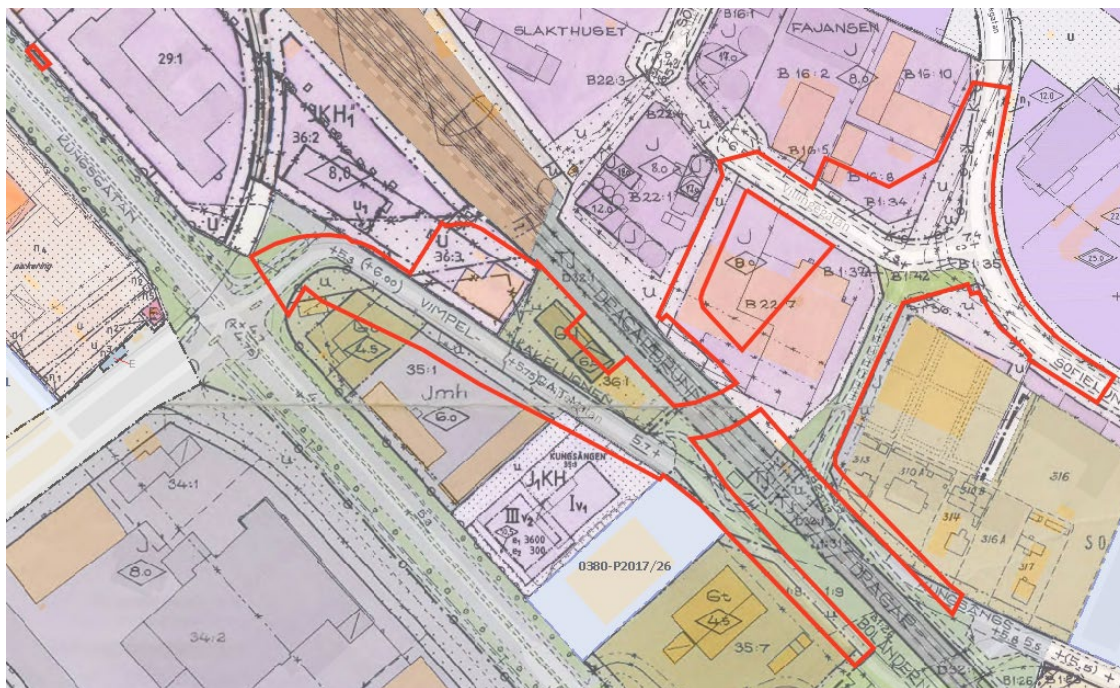
Figur 4 Illustration från Innerstadsstrategin över siktsektorerna i centrala Uppsala. Planområdets ungefärliga läge är markerat med röd cirkel.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av följande detaljplaner:

- Kungsängens industriområde (0380-P89/24)
Området som berörs av detaljplanen är planlagt för industri, kontor och handel med skrymmande varor. Planen innefattar även U-område som berörs.
- Kungsängens industriområde (0380-581)
Området som berörs av detaljplanen är dels allmän plats planlagd som gata, dels kvartersmark planlagd för småindustri- och handelsändamål, garage- och handelsändamål samt bensinförsäljning samt specialområde planlagt för järnvägsändamål.
- Boländernas industriområde (0380-587)
Området som berörs av detaljplanen är allmän plats planlagd som gata samt kvartersmark planlagd för industri.
- Sofielund (0380-105)
Området som berörs av detaljplanen är planlagd som industri.
- Del av kvarteret Vimpeln (0380-P92/45)
Området som berörs av planen är planlagd som småindustri, kontor och handel.

Om föreslagen detaljplan antas och får laga kraft upphör tidigare detaljplaner att gälla inom planområdet, men fortsätter att gälla utanför det nu aktuella planområdet.



Figur 5. Gällande detaljplaner. Planområdet 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. I detaljplanen planläggs den delen av bron som passerar över järnvägen som 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. Denna detaljplan utgör en del av utbyggnaden från två till fyra järnvägsspår.

Planens innehåll

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att ersätta dagens plankorsning vid Vimpelgatan med en ny planskild korsning i samband med att järnvägen mellan Stockholm och Uppsala byggs ut till fyra spår. Den planskilda korsningen ska utformas som en bro över järnvägen och bidra till att stärka kopplingarna mellan Kungsängen och Boländerna. Då bron blir ett nytt inslag i stadsbilden, och ligger inom siktlinjer som är viktiga för riksintresset för

kulturmiljövården, ska stor vikt läggas på brons gestaltning och den ska utformas med en hög arkitektonisk kvalitet.

Bakgrunden är Uppsalapaketet som är ett avtal mellan kommunen, staten och regionen. Uppsalapaketet omfattar bland annat ytterligare två spår mellan Uppsala och Stockholm. Denna detaljplan utgör en del av utbyggnaden från två till fyra spår.

Planens huvuddrag

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av järnvägen från två till fyra spår. Den möjliggör en planskild korsning i form av en ny bro över järnvägen som ersättning för Vimpelgatans plankorsning. Planområdet ligger i södra delen av Uppsalas innerstad och är beläget intill järnvägen i Kungsängen och Boländerna. Totalt omfattar planområdet cirka 27 000 kvadratmeter.

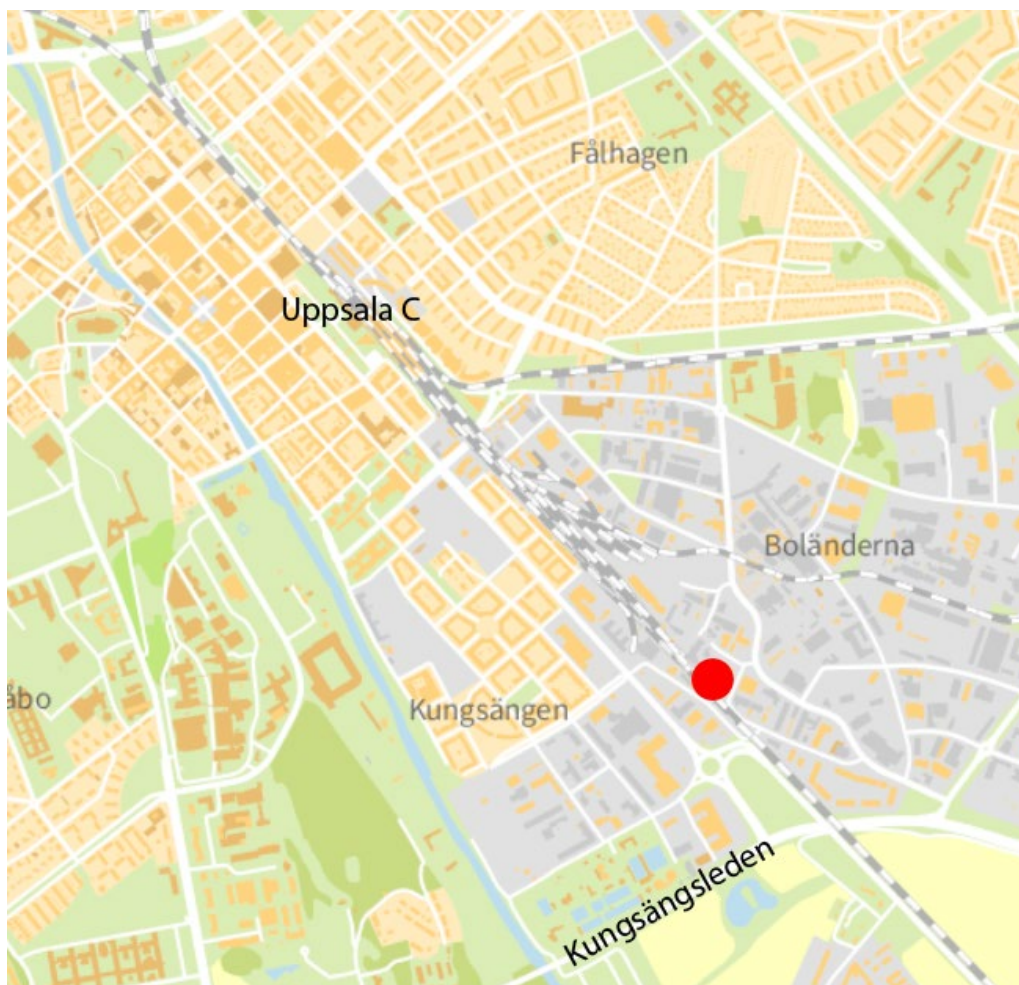
Planområdet utgörs i huvudsak av ny gatumark i form av en bro samt omkringliggande gatustruktur. Planen innehåller också ny parkmark, samt ett mindre område för centrum på platsen där ett skyddsrum ska bevaras. Detaljplanen innehåller också delar som planläggs som järnvägsområde samt industri och verksamheter, men ingen ny bebyggelse utöver den nya bron. En del av Vimpelgatans befintliga sträckning mot Kuggebrovägen tas med i detaljplanen för att bekräfta markanvändningen gata.

Från Kungsängen blir bron en förlängning av Kungsängsesplanaden och ansluter till Kungsgatan respektive Björkgatan. Den nya bron bidrar till att koppla ihop Kungsängen med Boländerna och ska utformas med en hög arkitektonisk kvalitet, då den blir ett nytt inslag i stadsbilden som kommer att vara synlig från flera delar i staden.

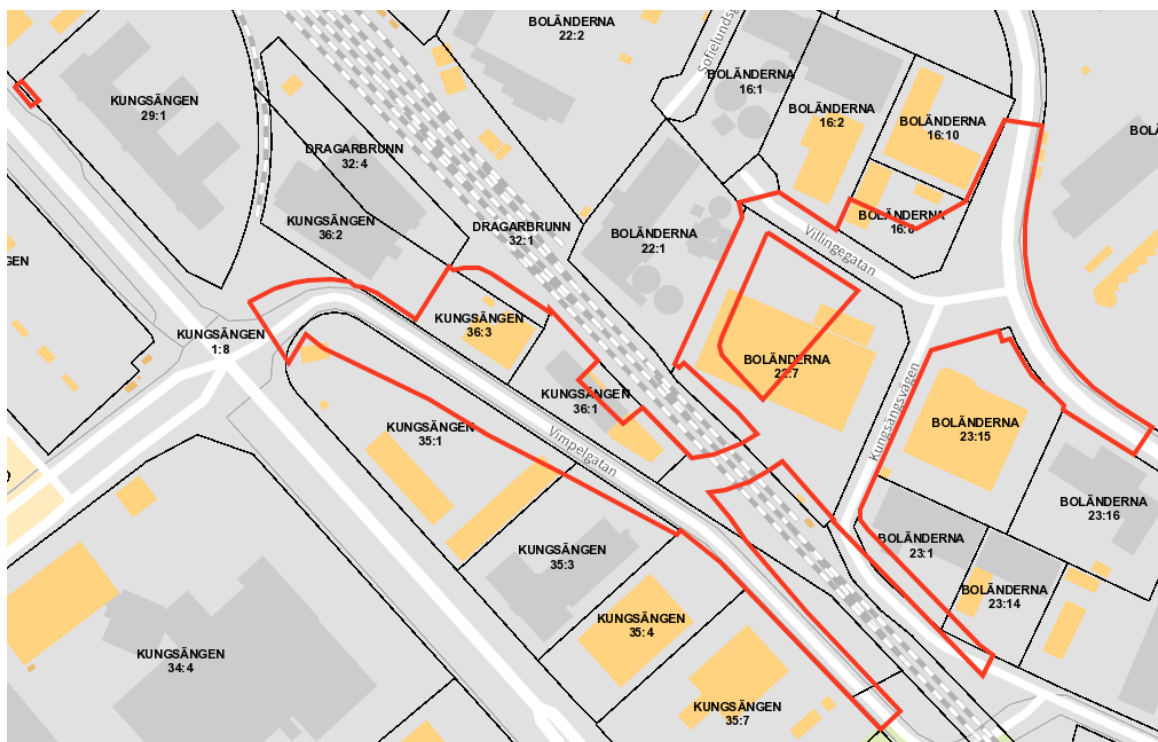
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet omfattar cirka 27 000 kvadratmeter och är beläget i Kungsängen och Boländerna. Planen omfattar delar av kvarteren Kakelugnen, Vimpeln, Slakthuset, Bageriet och Sofielund samt gatumark.



Figur 6. Orienteringskarta. Planområdets läge markerad med röd cirkel.



Figur 7. Karta över berörda fastigheter. Planområdet är markerat med röd linje.

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet är beläget i Kungsängen och Boländerna. Planområdet och omgivningen utgörs i huvudsak av verksamheter, industrier och kontor. Kommersiell service finns i form av bilhandel, en jaktbutik och en bensinstation. Höjden på bebyggelsen i området är varierad. I området finns inga bostäder eller rekreativa ytor.

Kungsängen är ett område under förändring. Från att tidigare ha varit ett område som i huvudsak innehållit verksamheter och industrier har området övergått till att utgöras av en stor del bostäder och blivit en utökning av Uppsalas innerstad. Området byggs succesivt ut och fastigheter som tidigare varit bebyggda med verksamheter ersätts med en mer stadsmässig bebyggelse. I den del av Kungsängen som planområdet är belägen i består bebyggelsen i huvudsak av lägre verksamhetsbebyggelse i en till två våningar.



Figur 8. Bild på Vimpelgatans norra infart, sett från korsningen Kungsgatan-Kungsängsesplanaden-Vimpelgatan.



Figur 9. Vimpelgatan i norrgående riktning.



Figur 10. Vimpelgatans plankorsning samt Kuggebrovägen. Här planeras en ny anslutning till Vimpelgatan mot Kuggebrovägen.

Boländerna är ett verksamhetsområde som under lång tid präglats av industriell verksamhet, och inriktningen för Boländerna är att området även i framtiden ska vara ett verksamhetsområde. I planområdets närhet finns både lägre verksamhetsbebyggelse och högre storskaliga industribyggnader.



Figur 11. Kungsängsvägen i norrgående riktning.



Figur 12. Kungsängsvägen i södergående riktning. På fastigheten Boländerna 22:7 (till höger) står ett tält uppfört med ett tidsbegränsat bygglov.



Figur 13. Björkgatan i södergående riktning mot korsningen med Villingegatan. Vid korsningen kommer bron att ansluta till Björkgatan.



Figur 14. Villingegatan i norrgående riktning.

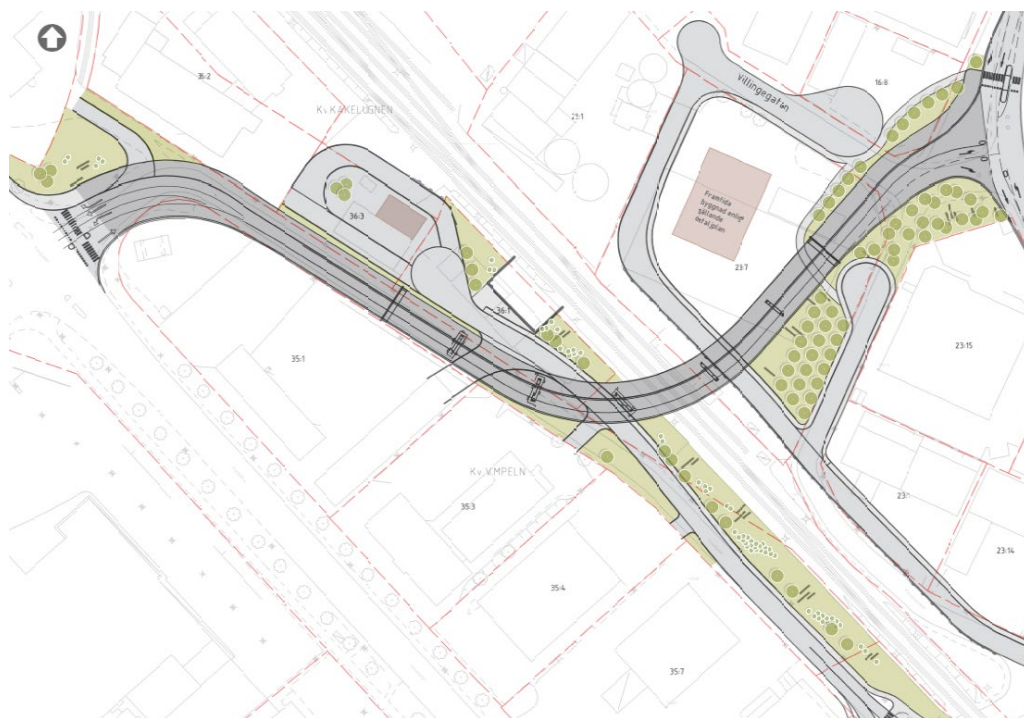
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

Planläggningen syftar till att möjliggöra att dagens plankorsning vid Vimpelgatan ersätts av en planskild korsning i form av en bro i samband med utbyggnaden till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm. En bro mellan Vimpelgatan och

Björkgatan bedöms minska barriäreffekten och koppla samman Kungsängen och Boländerna på ett tydligare sätt än i dagsläget.

Då bron blir ett nytt inslag i stadsbilden ställer det höga krav på brons gestaltning. På sikt kommer områdena runt bron, framför allt på Kungsängssidan, att utvecklas till en mer stadsmässig miljö. Bron ska utformas med hänsyn till att den kommer vara en del av en framtida stadsmiljö, vilket ställer ytterligare krav på en kvalitativ utformning. Detaljplanen reglerar därför att bron ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet.

I samband med att bron byggs kommer ny grönska att tillföras i området, något som saknas idag.



Figur 15. Illustrationsplan över planområdet som visar den nya bron, nya gatusträckningar och ny grönska. Källa: Bjerking

Ny bro

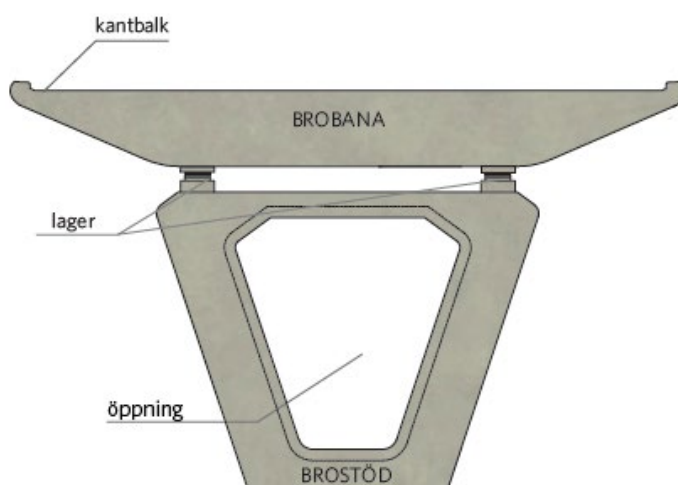
Ett gestaltungsprogram för den nya bron har tagits fram av Sweco (2025). Bron innebär ett nytt inslag i stadsbilden vars upphöjda form kommer att vara synligare än dagens plankorsning. Eftersom bron är högre än flera av de omkringliggande byggnaderna så kommer den att få en visuellt framträdande roll i stadsrummet, beroende på var den betraktas ifrån. Bron utformas som en svepande och enkel form som mjukar upp siluetten genom att undvika skarpa skuggkontraster. Broräcken och suicideskydd utformas så att de samspelar med brons generella karaktär och utgör en del av den arkitektoniska helheten. Bron kommer få en höjd på cirka tio meter vid den högsta punkten över järnvägen.



Figur 16. Visualisering av bron i ett fågelperspektiv, sedd ovanifrån från Kungsängen. Källa: Sweco

Den nya bron planeras att utföras som en spännarmerad plattbro i betong. Brobanan har en triangulär form med en bred topp och smalare bas. I enlighet med brons gestaltungsprinciper om enkelhet och kraftfullhet så förbinds brons kantbalk till broundersidan av ett lutande plan som bildar brons sida. Brons kantbalk ska vara kontinuerlig utan avbrott och har en rundning som sömlöst övergår i den lutande brosidan. Vid brons landfästen utformas stödmurarna med krönbalkar som visuellt utgör en förlängning av brons kantbalkar. Stödmurarna vid landfästena kommer att kläs med keramiska plattor.

Brostödens form utgår i den föreslagna gestaltningen från en spegelvändning av broöverbyggnadens triangulära tvärsnitt, med en bred topp och en smalare bas. Brostöden får en öppning i mitten för att minska den visuella barriäreffekten, med undantag för brostöden närmast järnvägen som av säkerhetsskäl inte kan ha en öppning.



Figur 17. Principsektion över bron. Källa: Sweco

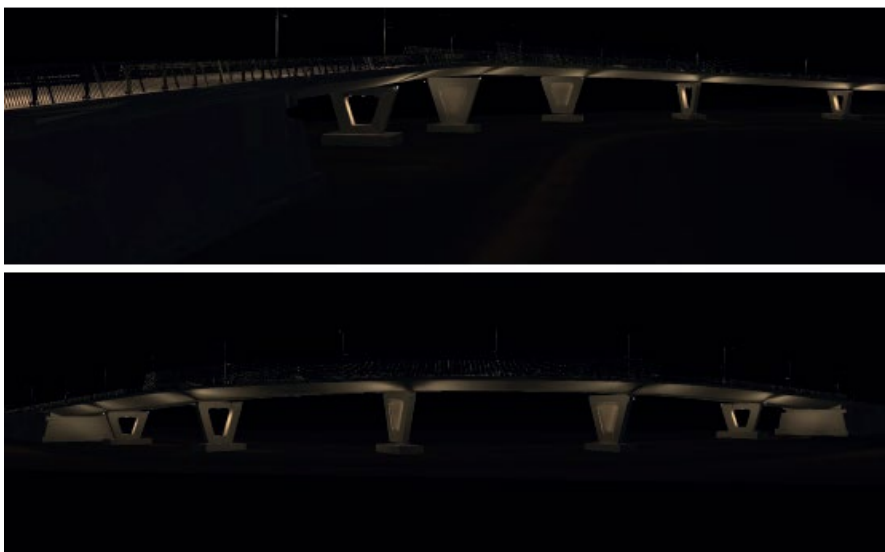


Figur 18. Visualisering av bron från Björkgatan. Källa: Sweco



Figur 19. Visualisering av bron från västra sidan av spåren. Källa: Sweco

Bron kommer att ha en belysning i form av funktionell belysning och effektbelysning. Den funktionella belysningen avser den gatubelysning som kommer utföras med stolparmatur i mitten av bron. Effektbelysningen planeras att utföras med punktbelysning från brostöden på brons utsida och undersida. Brostöden framhävs genom nedåtriktat ljus i de öppna brostöden samt i skugglist i de solida brostöden. Belysningen av bron och brostöden samverkar för att framhäva brons arkitektur. Det är viktigt att belysningen av bron och dess närområde bidrar till att skapa en miljö som är lätt att förstå och orientera sig i, vilket bidrar till att skapa förutsättningar för en känsla av trygghet.



Figur 20. Belysning av bron. Källa: Sweco

Skyddsrummet

På fastigheten Kungsängen 36:3 finns en byggnad, där det ligger en jaktbutik, som till stora delar kommer att behöva rivas. Byggnaden innehåller ett skyddsrum som kommer att vara kvar. Inom planarbetet utreds möjliga användningsområden för den kvarvarande delen av byggnaden. En målsättning är att kunna använda byggnaden för ändamål som kan bidra till att aktivera platsen runt skyddsrummet och skapa bättre förutsättningar för stadslivet på platsen. Byggnaden planläggs därför för C-centrumändamål, vilket möjliggör en bred användning. Runt byggnaden kommer en gatuslinga gå för att möjliggöra angöring och leveranser till fastigheten Kungsängen 36:2, där det bedrivs tryckeriverksamhet. För att platsen inte ska upplevas som en baksida bör den utformas på ett sätt som skapar en inbjudande miljö. Det kan till exempel vara att platsen utformas med möjlighet för utställningar, pocket-torg med matvagnar och möjliggöra för olika evenemang. Marken och gatan kan utformas med målningar eller mönster i gatubeläggningsen, vilket även kan bidra positivt till hur platsen upplevs ovanifrån på bron.



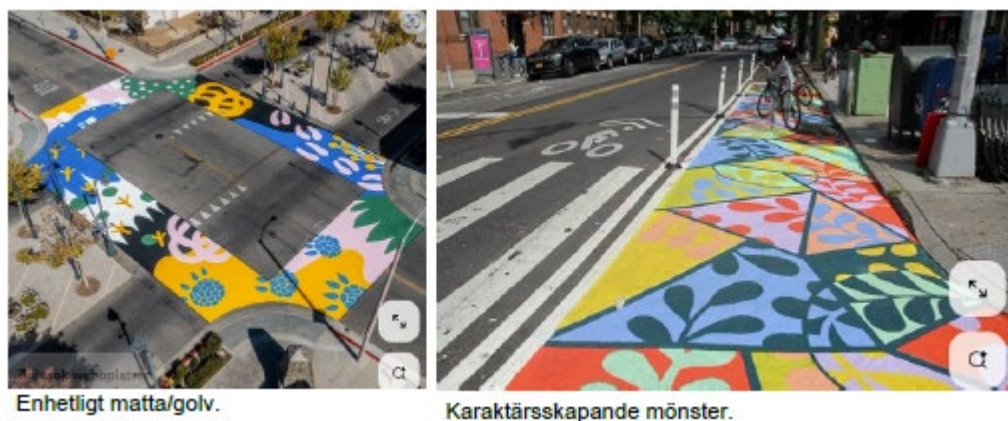
Figur 21. Möjlig utformning av ytor i anslutning till skyddsrum. Den orangea ytan visar ytor där gatubeläggningsen skulle kunna utformas med målning eller mönster. Källa: Bjerking



Belysning - Som skapar rum och känsla på platsen.

Målad asfalt.

Figur 22. Bilder som visar olika exempel på hur gatumålning eller mönster samt belysning kan användas för att aktivera en plats och göra den attraktivare. Källa: Bjerking



Figur 23. Bilder som visar olika exempel på hur gatumålning eller mönster samt belysning kan användas för att aktivera en plats och göra den attraktivare. Källa: Bjerking

En utveckling av platsen kräver dock hänsyn till risker från järnvägen. Byggnaden är belägen närmare än 30 meter från spårmit. Närheten till järnvägen kan innebära en begränsande faktor på utvecklingen av platsen och möjligheten för stadigvarande vistelse nära järnvägen. Byggnadens användning kommer att utredas ytterligare inför granskning.

Boländerna 22:7

På fastigheten Boländerna 22:7 kommer en ny gata att anläggas för att möjliggöra ny anslutning till Villingegatan när gatans anslutning till Björkgatan försvinner. Vidare kommer bron att anläggas över fastigheten. En del av fastigheten kommer även tas i anspråk för ny parkmark. Efter planens genomförande kommer dock en stor del av fastigheten att kvarstå. Detaljplanen kommer att reglera ny mark på fastigheten som inte får förses med byggnad, så kallad prickmark, för att säkerställa bebyggelsefritt avstånd mot den nya gatan samt bron. I övrigt kommer detaljplan 0380-587, *Detaljplan för Boländernas industriområde*, fortsatt att gälla för kvarvarande delen av fastigheten. Den detaljplanen medger att fastigheten får bebyggas för industriändamål och medger en högsta byggnadshöjd om åtta meter.

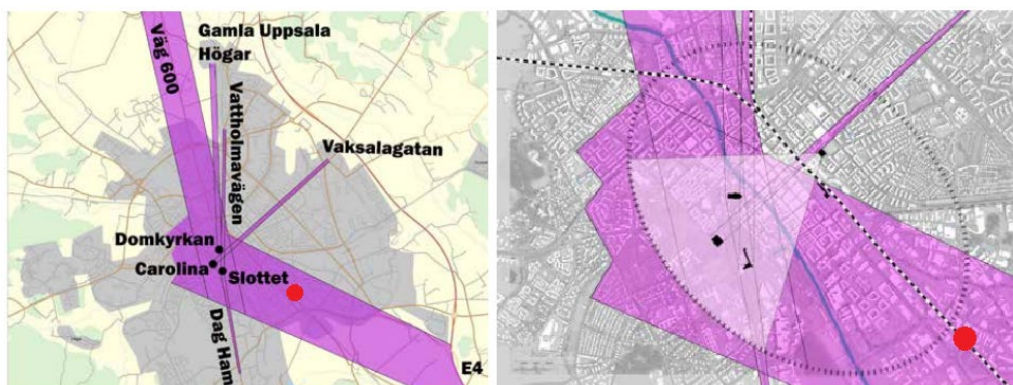


Figur 24. Situationsplan som visar en framtida byggnad på fastigheten Boländerna 22:7 enligt gällande detaljplan.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Planområdet ligger inte inom riksintresseområde för kulturmiljövården men inom en av de siktlinjer som är viktiga för riksintresset 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. Även stadens siluett från infarterna och vägar som passerar staden, med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken, är ett uttryck för riksintresset.



Figur 25. Karta som visar siktsektorer. Planområdets läge markerat ungefärligt med röd cirkel.

Ny bro

Planområdet är beläget i den sydöstra sektorn av Uppsalas stadssiluett. Uppsala har en platt topografi och omkringliggande bebyggelse är till stora delar låg. Bron blir ett nytt inslag i stadsbilden och med sin höjd kommer den att synas över den omkringliggande bebyggelsen. Bron kan därför komma att påverka siktlinjerna som är viktiga för riksintresset. Sweco har tagit fram en kulturmiljöutredning med en konsekvensanalys (2025) för den nya bron.

Den nya bron blir framför allt synlig från den södra infarten till Uppsala. Från Kuggebrovägen blir bron ett nytt och tydligt inslag i stadsbilden, se figur 26. Den nya bron kommer att hamna i blickfånget för den som färdas in mot staden men den bedöms inte påverka viktiga siktlinjer eller konkurrera med Uppsalas kända landmärken, såsom domkyrkan och slottet, och påverkar därför inte den delen av riksintresset härifrån.



Figur 26. Utblick in mot Uppsala från Kuggebrovägen. Källa: Sweco.

I stadsmiljön närmare bron blir påverkan på stadsbilden större och bron ett mer dominerande inslag i stadsbilden. Kulturmiljöutredningen gör bedömningen att bron på närmare håll utgör ett främmande och nytt inslag i stadsbilden som påverkar stadsbilden negativt.



Figur 27. Utblick mot staden nära dagens plankorsning. Källa: Sweco



Figur 28. Vy från Vimpelgatans befintliga sträckning. Härifrån bedömer kulturmiljöutredningen att brons höjd tävlar med domkyrkans torn. Källa: Sweco

Siktanalyser har gjorts utifrån de värdefulla siktlinjerna för att bedöma påverkan. Vyer har tagits fram från E4:an sydöst om staden, cirkulationsplatsen vid Boländerna och en punkt nordväst om bron. Analyserna visar att bron inte blir synlig från de siktlinjer som är viktiga för riksintresset för Uppsala stad C40.

Sammantaget föreslår kulturmiljöutredningen att bron bör sänkas samt att bron bör ges ett tilltalande formspråk. Under förutsättning att så görs bedöms bron få måttligt negativa konsekvenser ut kulturmiljösynpunkt.

Brons höjd styrs av järnvägen och det är därför inte möjligt att sänka bron. Då de negativa effekterna i huvudsak är begränsade till området närmast bron samt inte påverkar riksintresset för Uppsala stad negativt bedömer Uppsala kommun att

påverkan på stadsbilden är acceptabel. För att begränsa brons negativa effekter är det viktigt att den utformas med en hög arkitektonisk kvalitet. Det har därför tagits fram ett gestaltungsprogram för bron. Med en medveten arkitektonisk utformning som tar hänsyn till stadsbilden, platsen och kommande stadsutveckling bedöms bron kunna bli ett positivt inslag i stadsmiljön.

Befintliga byggnader

Inom planområdet finns tre byggnader som helt eller delvis kommer att rivas på grund av detaljplanen, två i Kungsängen och en i Boländerna.

På fastigheten Kungsängen 36:3 finns en byggnad uppförd på 1980-talet som används som jaktbutik. Byggnaden kommer delvis att behöva rivas för att möjliggöra en ny gatukoppling till Kungsängen 36:2. En del av byggnaden kommer att bevaras då den innehåller ett skyddsrum, och det är möjligt att anlägga den nya gatan utan att riva den delen. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden.



Figur 29. Byggnad på Kungsängen 36:3 vilken delvis kommer att rivas.

På fastigheten Kungsängen 36:1 finns en byggnad som ursprungligen uppfördes 1959 som garage- och servicebyggnad. Fastigheten används för verkstad och bilförsäljning. Byggnaden behöver rivas för att möjliggöra den nya bron och en ny sträckning för den kvarvarande delen av Vimpelgatan. Byggnaden har sedan den uppfördes både byggts ut och byggts om, vilket har gjort att den inte längre har kvar sin ursprungliga karaktär. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden och kommer att rivas i sin helhet.



Figur 30. Byggnad på Kungsängen 36:1 som avses att rivas.

På Boländerna 16:8 finns en byggnad uppförd på 1980-talet som kontor- och förrådsbyggnad. Den högre delen av byggnaden ligger där Villingegatans nya vändplan planeras och den delen av byggnaden behöver därför rivas. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden.



Figur 31. Byggnad på Boländerna 16:8 som avses att rivas.

Park och natur

Förutsättningar

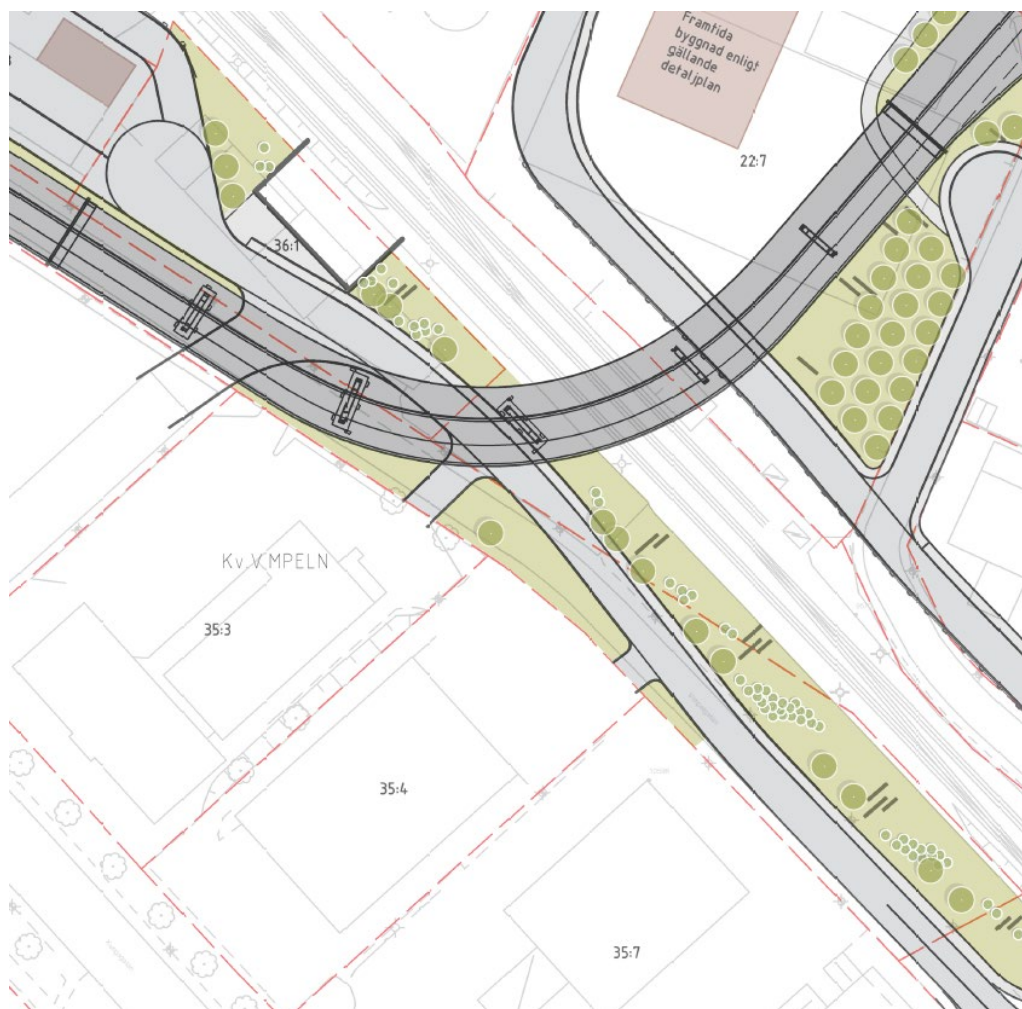
Inom planområdet finns inga rekreationsområden eller utpekade naturvärden. Längs Villingegatan och dess korsning mot Björkgatan finns ett antal träd. Det finns även en trädallé längs Björkgatan som står på fastigheten Boländerna 17:6, strax utanför planområdet, vilken bedöms omfattas av biotopskydd.

Förändringar

Eftersom området till stor delen saknar grönska och har en låg krontäckning så föreslås utökade grönytor samt plantering av nya träd inom planområdet. De befintliga träd som idag finns inom planområdet kommer behöva tas bort för att genomföra detaljplanen, men det kompenseras av den stora mängd nya träd som tillförs inom planområdet. Antalet träd som är möjliga att tillföra kan begränsas av ledningsstråk. Där det inte är möjligt att plantera träd kan buskar och annan grönska användas i stället.

Den biotopskyddade allé som ligger längs Björkgatan, men utanför planområdet, kan påverkas av byggnationen. Om träd inom allén behöver tas ned kräver åtgärden dispens. Nedtagna träd inom allén ska kompenseras med nya trädplanteringar i närområdet. Dispens ska sökas före detaljplanen antas.

På Kungsängssidan föreslås nya grönytor med nya träd mellan Vimpelgatan och järnvägen. Detaljplanen bidrar därmed till en ökad krontäckning och fler grönytor.



Figur 32. Illustration över hur ny grönska skulle kunna anläggas längs Vimpelgatan i Kungsängen.

I Boländerna skapas en ny parkyta mellan bron och Villingegatan som planläggs som PARK. Här planeras för nya trädrader för att öka krontäckningen i området. En ny cykelväg föreslås från Villingegatan till Björkgatan som passerar under bron. Mellan cykelvägen och bron planeras för ytterligare träd. Sammantaget bidrar planen till att öka andelen grönytor och höja krontäckningen inom planområdet.



Figur 33. Illustration över ny grönska i Boländerna. Förslaget visar en stor mängd träd, den slutliga utformningen kan innebära mindre träd då ledningar passerar området. Där det inte är möjligt att plantera träd kommer buskar och annan grönska att användas i stället. Källa: Bjerking

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Gatunät

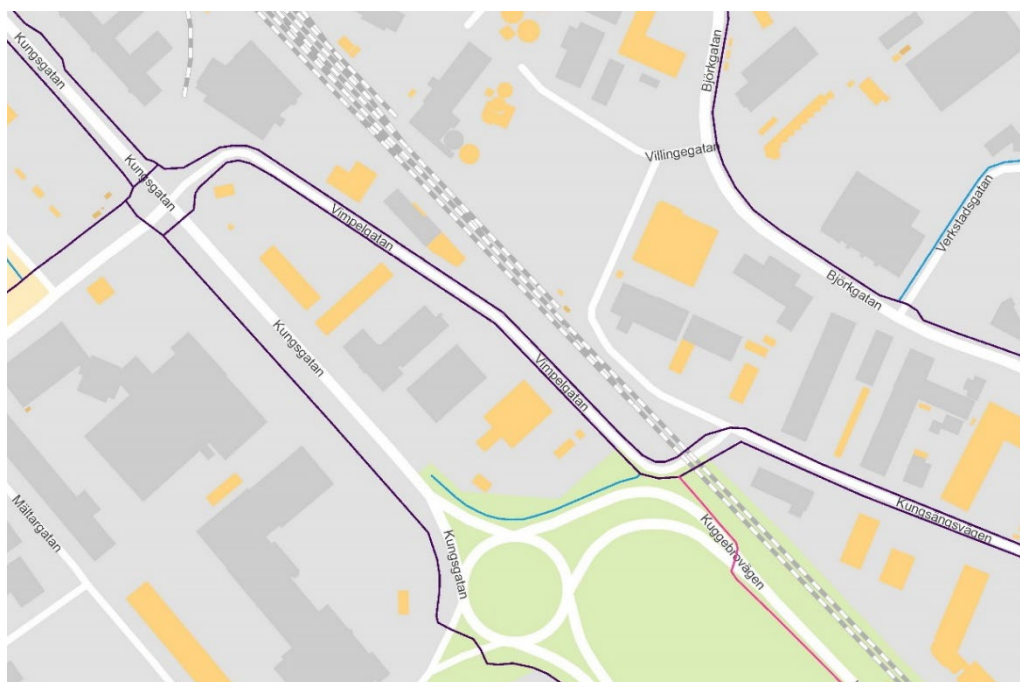
Den befintliga Vimpelgatan går från Kungsgatan i Kungsängen till Boländerna och passerar järnvägen i en plankorsning med bom. Gatan är utformad med dubbelsidig gång- och cykelväg och två körbanor för motorfordon, ett i vardera riktningen. Längs

gatan finns flertalet in- och utfarter. I Boländerna ansluter Vimpelgatan till Kungsängsvägen. Kungsängsvägen går inom planområdet fram till Villingegatan. Villingegatan är cirka 150 meter lång och ansluter till Björkgatan i en T-korsning. På den östra sidan av järnvägen finns trottoar på båda sidor körbanan och cykelväg saknas.

Enligt trafikmätningar utförda 2024 har Vimpelgatan på den västra sidan järnvägen en medeldyngstrafik på 1359 fordon. På Björkgatan, nära anslutningen till den nya bron, uppmättes 2016 en medeldyngstrafik på 6919 fordon.

Gång- och cykeltrafik

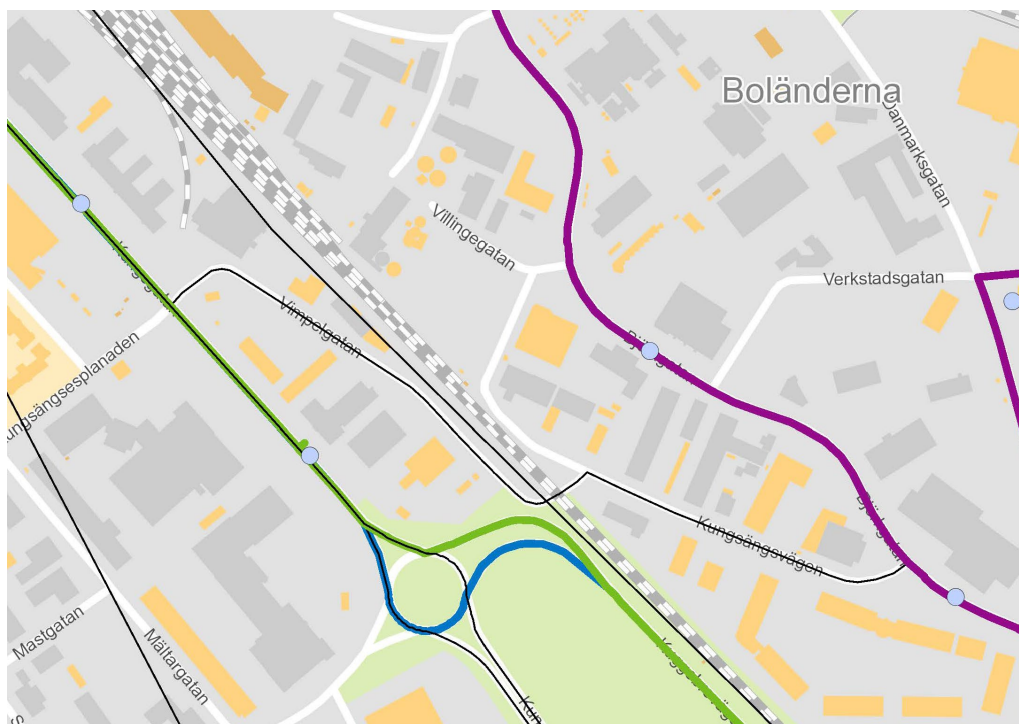
Gång- och cykelbana som är separerad med kantsten finns längs med Vimpelgatan. För att ta sig till den östra sidan järnvägen passerar man Vimpelgatans plankorsning. På den östra sidan av järnvägen finns gång- och cykelväg i södergående riktning, längs med Kungsängsvägen. I norrgående riktning finns enbart trottoar.



Figur 34. Karta över cykelnät.

Kollektivtrafik

Kungsgatan och Björkgatan trafikeras av busslinjer. Busshållplatser finns längs med Kungsgatan och Björkgatan, vilka syns i bilden nedan i form av punkter.

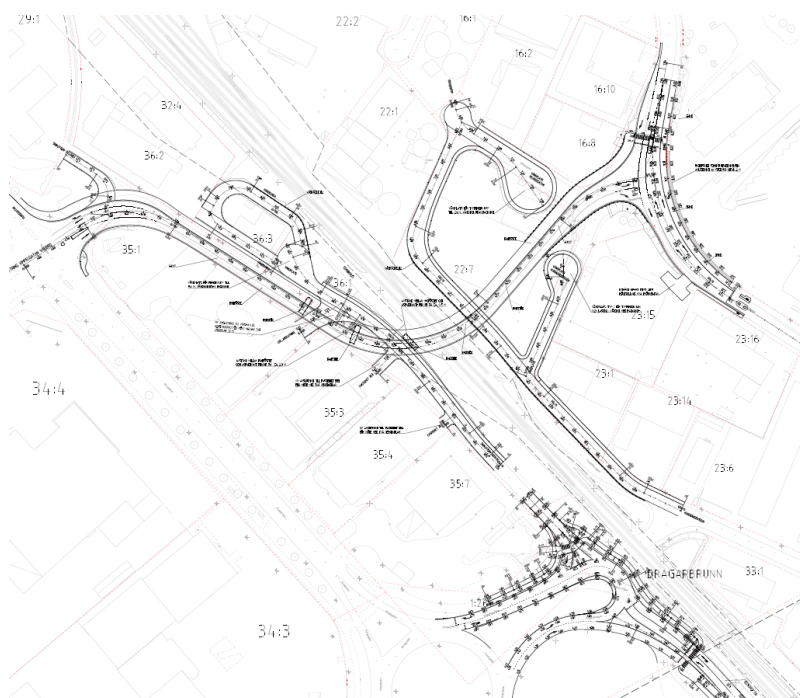


Figur 35. Karta över busslinjenät. Färgerna representerar olika linjer. Punkterna är busshållplatser.

Förändringar

Gatunät

Detaljplanen innebär en stor förändring av gatunätet inom planområdet. En trafikanalys har tagits fram av WSP för att analysera detaljplanens påverkan på trafiksituationen och utreda hur nya anslutningar till fastigheter som berörs kan anordnas.



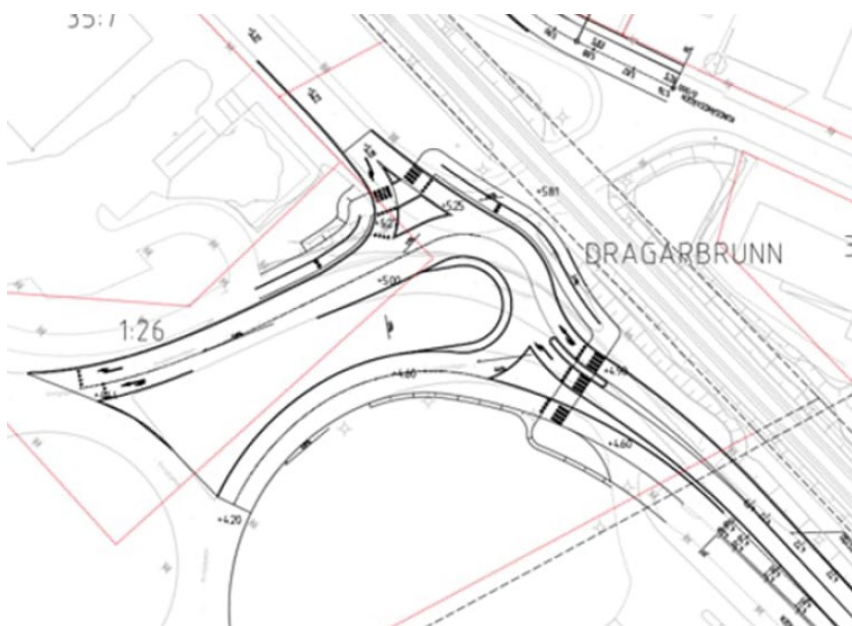
Figur 36. Karta över det nya gatunätet inklusive den nya anslutningen vid Kuggebrovägen, vilken ligger utanför detaljplanen. Källa: Sweco.

Den nya bron blir en ny koppling över järnvägen som ersätter Vimpelgatans plankorsning, med koppling mellan korsningen Kungsgatan/Kungsängesplanaden i väster och Björkgatan i öster. Lösningen innebär att det i framtiden inte kommer vara möjligt att nå Vimpelgatan från Kungsgatan eller Kungsängsvägen. Den kvarvarande delen av Vimpelgatan kommer därför att få en ny anslutning till Kuggebrovägen.



Figur 37. Karta över det nya gatunätet i Kungsängen vid Vimpelgatan. Källa: Bjerking

Vimpelgatans nya anslutning ligger utanför planområdet. Vimpelgatan får en delvis ny gatusträckning då den i norr passerar under bron med en vändplats strax norr om bron. Lösningen säkerställer att det finns utfartsmöjlighet för de kvarvarande fastigheterna längs Vimpelgatan.



Figur 38. Ny anslutning till Vimpelgatan från Kuggebrovägen. Anslutningen ligger utanför planområdet. Källa: Sweco

I Boländerna kommer bron att ansluta till Björkgatan i en signalreglerad korsning. Anslutningen innebär att Villingegatan och Kungsängsgatan inte längre kan ansluta till Björkgatan vid dagens korsning. Respektive gata avslutas i stället med en vändplats. En ny gatusträckning kopplar ihop Kungsängsvägen med Villingegatan. Eftersom järnvägsområdet breddas åt öster kommer Kungsängsvägen att flyttas något österut.

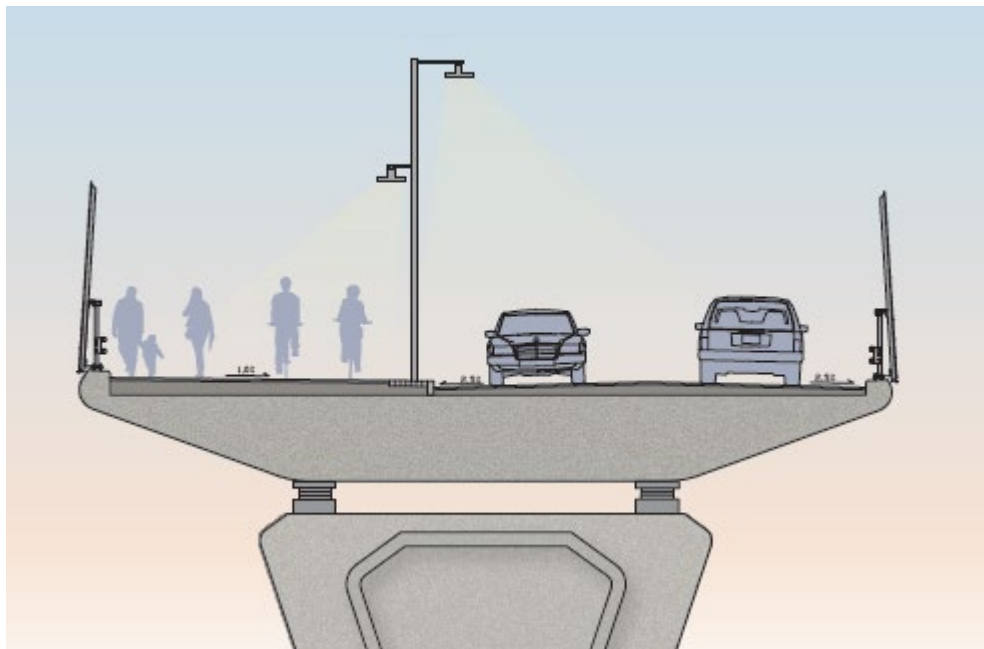


Figur 39. Nya gatusträckningar i Boländerna. Källa: Bjerking

De trafikanalyser som har gjorts på förslaget har utgått från prognosåret 2050. Sammantaget visar de trafikanalyser som genomförts av WSP att trafiksituationen kommer att fungera bra för prognosåret 2050 med den utformning som planen föreslår.

Gators utformning

Den nya bron kommer att utformas med ett körfält i vardera riktningen samt gång- och cykelbana längs brons norra sida. Korsningen mot Kungsgatan utförs med tre körfält mot korsningen för att säkerställa kapaciteten i trafiksystemet. Belysningsstolpar placeras i mitten av bron. Vertikala broräcken placeras på kantbalkarna. Över järnvägen förses bron med suicidskydd vilka utförs svagt lutande.



Figur 40. Föreslagen brosektion. Källa: Sweco



Figur 41. Visualisering av bron. Vy längs brobanan. Källa: Sweco

Gång- och cykeltrafik

Bron utförs med gång- och cykelbanor och bidrar till att det blir enklare att röra sig mellan Kungsängen och Boländerna. Då den kvarvarande delen av Vimpelgatan inte längre ansluter till Kungsgatan kommer det inte vara möjligt att nå Vimpelgatan direkt med cykel från Kungsgatan. Den cykeltrafik som kommer söderifrån och nyttjar Vimpelgatan för att komma till Kungsgatan kommer i framtiden att svänga ut tidigare

på Kungsgatan, vid korsningen där Kuggebrovägen kommer ansluta till Vimpelgatan. I framtiden planerar Uppsala kommun för ett snabbcykelstråk förbi området. En sådan utveckling ingår inte i denna detaljplan.

I Boländerna förses de nya gatusträckningarna med gång- och cykelväg på ena sidan av gatan. En ny cykelväg kommer att förbinda Björkgatan med den nya vändplatsen för Kungsängsvägen, vilket skapar en cykelkoppling under bron.



Figur 42. Ny cykelkoppling (svart streckad linje) från Björkgatan under bron. Källa: Bjerking

Kollektivtrafik

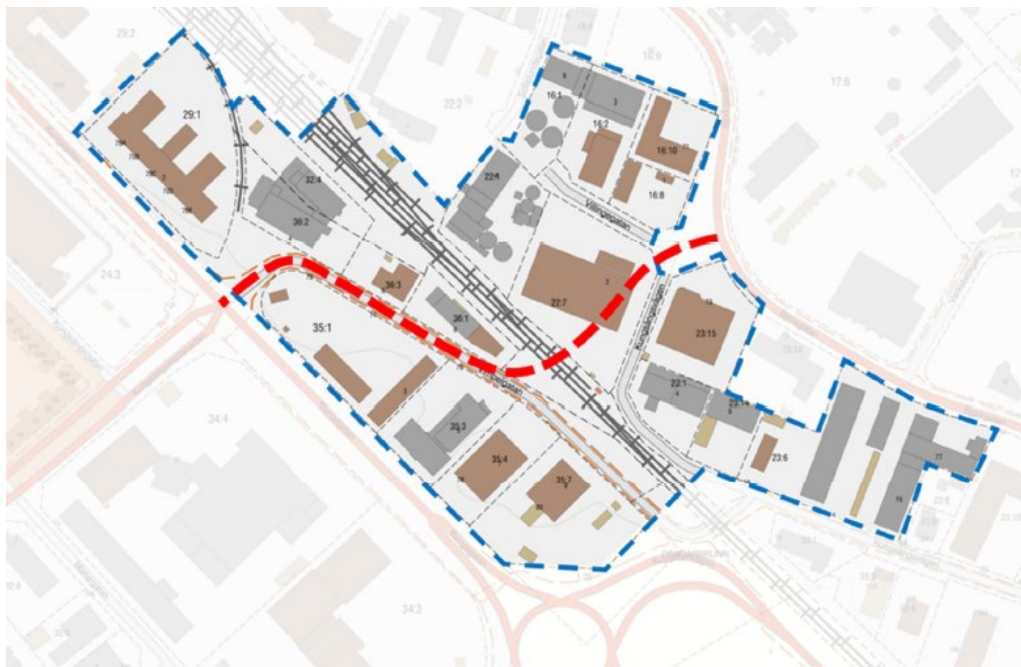
I dagsläget planeras inte för någon kollektivtrafik på bron. Brons utformning möjliggör för kollektivtrafik om det blir aktuellt i framtiden. I Boländerna planeras för en uppställningsplats för bussar och bussar utanför linjetrafik kommer att trafikera bron.

Parkering och angöring

Ett genomförande av detaljplanen innebär ändrade förutsättningar vad gäller angöring till flera fastigheter. Detaljplanen ska säkerställa att fastigheter som berörs av planen fortsatt ska kunna angöras och användas för den verksamhet som bedrivs på respektive fastighet. Stadsbyggnadsförvaltningen har en pågående dialog med de fastighetsägare som påverkas av detaljplanen.

Inom ramen för den trafikanalys som WSP har utfört har de analyserat påverkan på fastigheterna inom och intill planområdet ur trafiksynpunkt. Vimpelgatan kommer

efter planens genomförande inte längre att ansluta till Kungsgatan. Ny anslutning blir i stället till Kuggebrovägen. Sett till trafiksituationen på platsen bedöms den nya anslutningen vara en bra lösning. Nedan följer en genomgång av de åtgärder, i form av flyttade in- och utfarter samt förändrade körvägar, som föreslås på de berörda fastigheterna. Sammantaget bedöms en acceptabel trafiksituation uppnås för de fastigheter som detaljplanen påverkar.



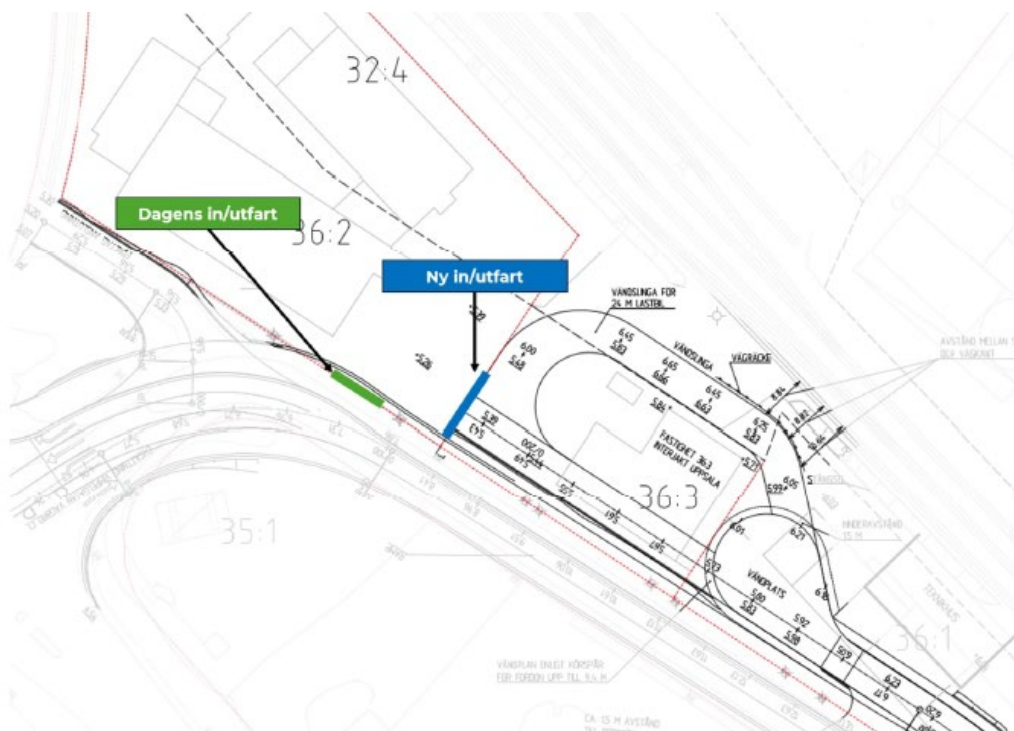
Figur 43. Fastigheter som kan påverkas trafikalt av den nya detaljplanen och därför tagits med i trafikanalysen. Brons nya sträckning inom röd linje. Källa: WSP

Utfarten från fastigheten Kungsängen 29:1 mot Vimpelgatan kommer i framtiden inte kunna nyttjas för svängrörelser åt alla håll, då en sådan utformning inte är lämplig med den nya bron. Fastigheten behöver därför en ny infart mot Kungsgatan. Då gällande detaljplan innehåller ett utfartsförbud mot Kungsgatan tas en mindre del av fastigheten med i detaljplanen för att ge en ny in- och utfart mot Kungsgatan planstöd. Trafiksimuleringar som gjorts visar att det är möjligt att anlägga en sådan in- och utfart som tillåter höger-in och höger-ut.



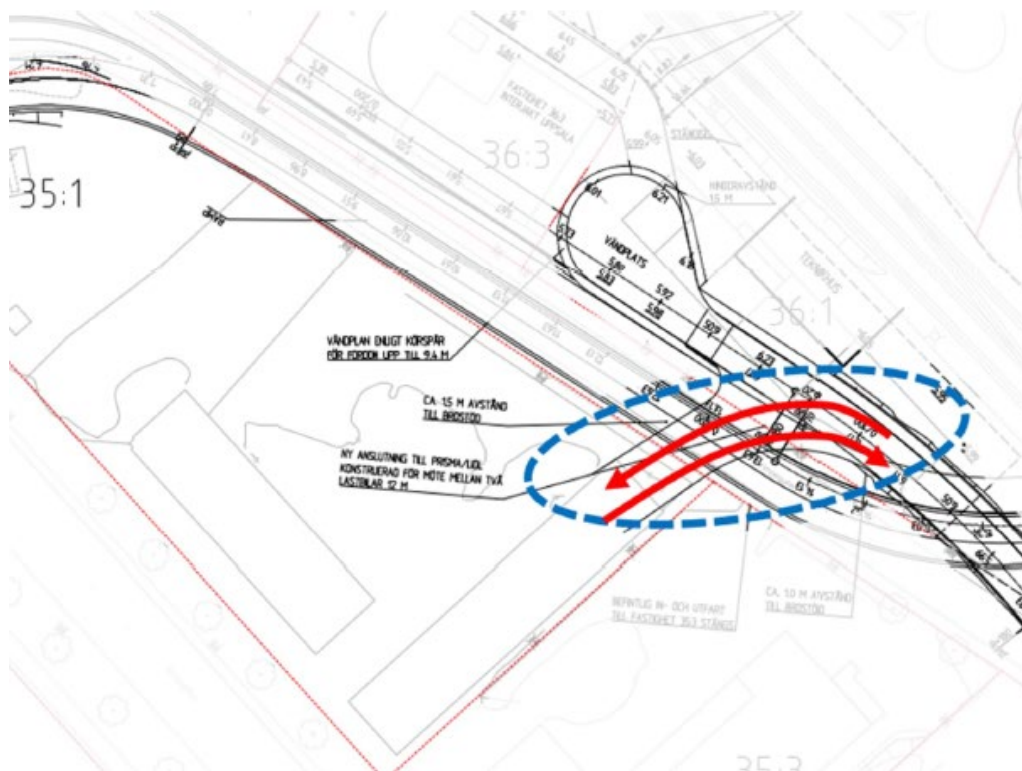
Figur 44. Utformning med höger in/höger ut för fastigheterna på båda sidor om Kungsgatan. I analysen har båda fastigheter tagits med men detaljplanen reglerar enbart ny utfart för fastigheten Kungsängen 29:1, som ligger på östra sidan Kungsgatan. Källa: WSP.

Fastigheterna Kungsängen 36:2 och 32:4, på vilka det bedrivs en tryckeriverksamhet, kommer inte kunna ha kvar sin nuvarande utfart mot Vimpelgatan. Fastigheterna kommer ligga längst in på Vimpelgatan mot norr där en vändplats kommer att anläggas. Det kommer att anordnas en inre vändslinga för att möjliggöra en smidig manövrering av ett 24 meters lastbilsekipage. Den föreslagna infarten med tillhörande vändslinga innebär en förbättring av trafiksäkerheten jämfört med nuvarande situation eftersom risken för konflikter mellan tunga fordon och annan trafik minskar.



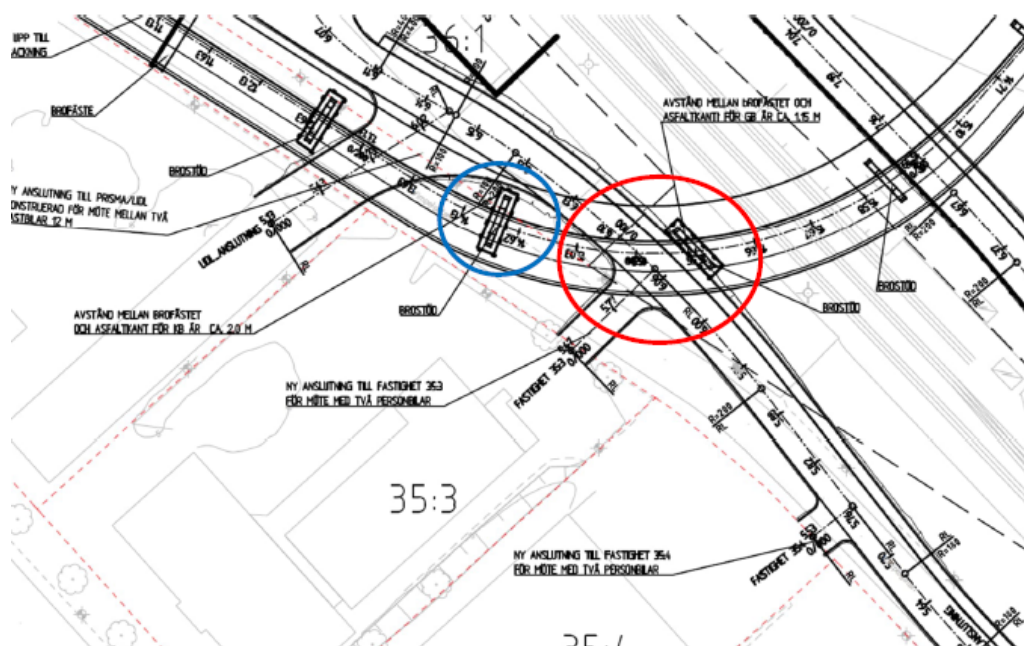
Figur 45. Illustration som visar befintlig infart till fastigheterna Kungsängen 36:2 och 32:4 samt den nya infarten. En ny slinga anläggs för att möjliggöra angöring för lastbilar. Källa: WSP.

Fastigheten Kungsängen 35:1 kommer att ha en in-/utfart under bron som är dimensionerad för möte mellan två tolv meter långa lastbilar, vilket säkerställer framkomlighet för leveranser och minskar risken för trafikstörningar. Detaljplanen möjliggör även att en ny infart till fastigheten kan anläggas efter korsningen med Kungsgatan, då det utfartsförbud som finns i gällande detaljplan tas bort.



Figur 46. Ny in/utfart till Kungsängen 35:1 Källa: WSP.

Fastigheten Kungsängen 35:3 har idag två infarter. En av dessa kommer att tas bort då ett brostöd kommer att placeras där. In-/utfarten är dimensionerad för möte mellan två personbilar.



Figur 47. In/utfart inom till Kungsängen 35:3 ligger inom röd markering. På grund av ett nytt brostöd (blå markering) är det inte möjligt med en ytterligare in/utfart. Källa: WSP

Fastigheterna Kungsängen 35:4 och Kungsängen 35:7 kommer att behålla sina nuvarande anslutningar till Vimpelgatan.

I Boländerna kommer gatunätet i stora drag att förändras men kvarvarande fastigheters utfarter bedöms kunna vara kvar som idag. Ny in-/utfart för den kvarvarande delen av fastigheten Boländerna 22:7 kommer att kunna anläggas mot Kungsängsvägens förlängning. Detaljplanen reglerar inte var denna ska placeras.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Räddningstjänst och utryckningsfordon bedöms fortsatt kunna nå fastigheterna inom planområdet.

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. Den nya bron och omgivande allmän plats ska därför utformas så att de uppfyller tillämpliga krav och riktlinjer på tillgänglighet.

Enligt 8 kapitlet Plan- och bygglagen ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga samt att byggnadsverk ska ha de tekniska egenskapskrav som är väsentliga i fråga om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Detta beaktas vid bygglovsprövningen och tekniskt samråd. Detaljplanen varken förhindrar eller försvårar en sådan utformning.

Sociala frågor

Sociala förutsättningar

Planområdet består till stor del av olika näringsverksamheter som också utgör de huvudsakliga målpunkterna i området. Järnvägen är en fysisk barriär som delar upp staden i en västlig och östlig del. Den bevakade plankorsningen som finns på platsen är delvis en fysisk barriär eftersom järnvägsbommarna vid nedfällning leder till köbildning.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms öka tillgängligheten mellan Kungsängen och Boländerna eftersom plankorsning ersätts med en bro. På så sätt mildras den fysiska barriären som järnvägen utgör och det blir säkrare att röra sig mellan den västra och östra sidan av järnvägen.

Barnrättsperspektivet

Inom planområdet finns det inte några viktiga målpunkter för barn och unga

Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra en ökad trafiksäkerhet och trygghet i området då plankorsning med järnvägen ersätts med en planskild passage. En säkrare passage över järnvägen kan öka barns mobilitet och möjlighet att röra sig i området.

Äldreperspektivet

En bro bedöms skapa en tryggare och mer trafiksäker miljö jämfört med dagens plankorsning.

Klimatfrågor

Planområdets användning och disponering

Planområdet består till stora delar av hårdgjorda ytor och har en låg krontäckning. Detaljplanens huvudsakliga markanvändning innebär fortsatt flera hårdgjorda ytor i form av en bro med tillhörande gator och infrastruktur. I anslutning till bron skapas även nya gröna ytor som ger möjlighet till plantering av träd inom planområdet. Detaljplanens genomförande innebär därför ett visst upptag av växthusgaser genom att ytor inom planområdet planläggs för park.

Bygg och anläggning

Uppförande och drift av nya anläggningar är det som oftast innebär störst klimatpåverkan av planens genomförande. Planen kan inte styra tekniska lösningar som minskar klimatpåverkan för uppförande och drift av nya anläggningar.

Olika alternativ för passage under eller över järnvägen har tidigare utretts. Broalternativet har cirka tre gånger mindre klimatavtryck än jämförelsealternativet med en tunnel.

Transport

Persontransporter med bil innebär ofta en relativt stor klimatpåverkan i relation till det totala utsläppet som orsakas av planens genomförande. Persontransporter med bil kan öka i samband med att tillgängligheten över järnvägen förbättras.

Ett genomförande av detaljplanen förbättrar även möjligheten till hållbar resande eftersom den föreslagna bron även kan nyttjas av gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik som kan passera järnvägen oberoende av tågpassage, vilket minskar risken för köbildning och störningar.

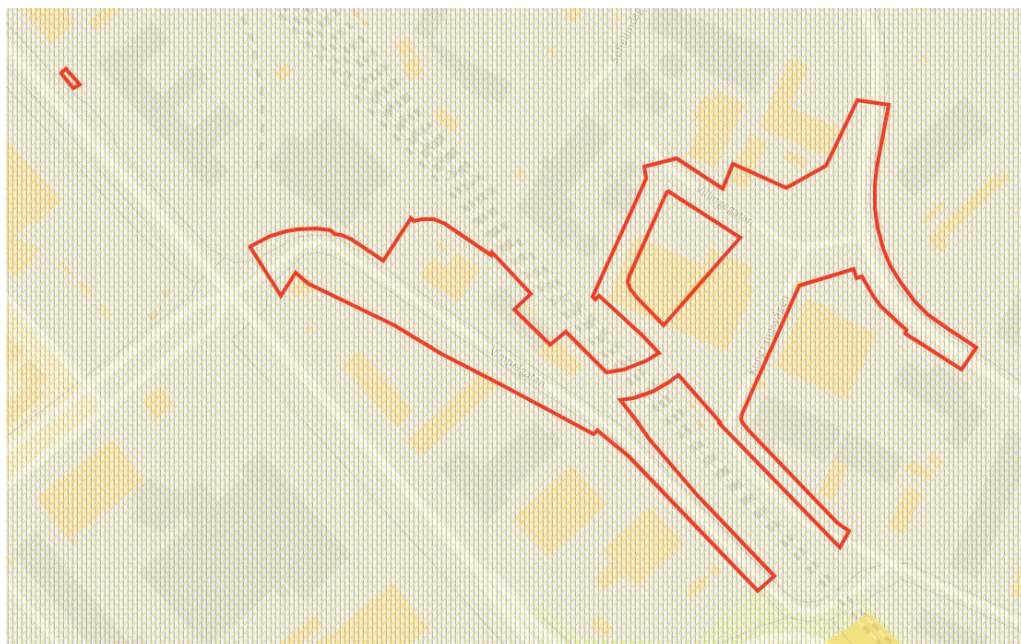
Mark och geoteknik

WSP har tagit fram ett PM (2025) som sammanställt information från geotekniska undersökningar som gjorts inom området. Inom planområdet så består jordlagren generellt av fyllnadsmaterial, lera och friktionsjord som vilar på berg. Lerans mäktighet är generellt 5–15 meter inom planområdet. Marken i området är relativt plan med marknivåer mellan +5 och +8 meter över nollplanet, det föreligger därför inte några stabilitetsproblem för de befintliga förhållandena. Stora uppfyllnader, liksom schakter i leran, behöver kontrolleras med avseende på stabilitet. En höjning av Björkgatan kräver exempelvis åtgärder med avseende på sättningar i form av markförstärkning eller lastkompensation, varpå även eventuella stabilitetsproblem kommer att avhjälpas.

Stora lermäktigheter medför att jorden inom planområdet ska betraktas som mycket sättningSkänsligt. Det ska förutsättas att krypsättningar pågår inom hela området och att uppfyllnader medför sättningar. Väster om järnvägsspåren finns det dock undersökningar som indikerar att leran är överkonsoliderad enligt resultat som redovisas i den marktekniska undersökningsrapport som Sweco (2025) har tagit fram. Öster om järnvägsspåren saknas information om leras överkonsolideringsgrad, men förhållandena bedöms vara likartade.

Avseende grundläggning så behöver brostöd, landfästen, stödkonstruktioner och tillfartsbanker pålas.

Det förekommer ett undre grundvattenmagasin i friktionsjorden under leran som är en del av Uppsalaåsens vattenskyddsområde. Grundvattennivån där har uppmätts till cirka sju meter under markytan. I fyllningen ovan leran förekommer lokala övre grundvattenmagasin, uppmätt cirka 0,5–2 meter under markytan. För vissa markarbeten inom yttre skyddszon för grundvatten krävs dispens från vattenskyddsföreskrifterna. För mer information om vattenskyddsföreskrifterna, se avsnittet *Grundvatten*.



Figur 48. Utdrag från Sveriges geologiska undersöknings (SGU:s) jordkartskarta. Planområdet är markerat med röd linje.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Ytvatten

Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Fyrisån. För Fyrisån finns miljökvalitetsnormer (MKN). Vid Vatteninformationssystemets (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 rätt teknik vid verksamhetsutövning.

Föreslagen dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking (2025) 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 planområdets yta, kan renas och avtappas under minst tolv timmar. Utifrån detta dimensioneras dagvattenåtgärderna för att kunna omhänderta 297 kubikmeter vatten. Dagvattnet föreslås omhändertas i regnväxtbäddar och skelettjordar inom planområdet samt en ny dagvattendamm som planeras av Uppsala Vatten. Dagvattendammen kommer att anläggas utanför planområdet.

Väster om järnvägen, i Kungsängen, behöver 111 kubikmeter fördröjas och renas inom planområdet. Dagvattenåtgärderna dimensioneras så att 32 kubikmeter omhändertas inom planområdet och 79 kubikmeter kan omhändertas i den planerade dagvattendammen. Dagvattnet som avrinner västerut från bron och Vimpelgatan som går upp mot bron har ett fördröjningsbehov på cirka 16 kubikmeter. Volymen föreslås omhändertas i en regnväxtbädd vid korsningen Vimpelgatan och Kungsgatan. Dagvattnet från industriområdet och Vimpelgatan som går under bron har ett fördröjningsbehov på cirka 16 kubikmeter. Dagvattnet föreslås att omhändertas i skelettjordar som placeras längs med hela gatan.

Öster om järnvägen, i Boländerna, behöver 186 kubikmeter fördröjas och renas inom planområdet. Fördröjningsbehovet för bron som lutar österut och industriområdet är cirka 65 kubikmeter och föreslås omhändertas i växtbäddar. Fördröjningsbehovet för vägarna öster om järnvägen är cirka 120 kubikmeter och föreslås omhändertas i skelettjordar längs gatorna.

Föroreningsberäkningar visar att, med föreslagen dagvattenhantering där dagvatten passerar minst ett renande steg, minskar mängden föroreningar som släpps ut till recipienten. Med de föreslagna åtgärderna kommer föroreningsbelastningen att minska från området för samtliga ämnen förutom mängden Antracen. Detaljplanen bedöms därför inte negativt påverka Fyrisåns möjligheter att följa miljökvalitetsnormerna (MKN).

Andelen industrimark är mindre än vad dagvattenutredningen utgick ifrån och det blir en större andel park och en mindre andel hårdgjorda ytor. Fördröjningsbehovet blir därmed troligtvis mindre än vad dagvattenutredningen visar. Dagvattenhanteringen kommer att utredas vidare inför granskning.

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 om vattenskyddsföreskrifterna inte kan följas.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten. Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersöknings (SGU:s) 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. Detsamma 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. Sveriges geologiska undersökning (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 påverkan på grundvattnet, vilket också bekräftats i de geotekniska undersökningar som genomförts.



Figur 49. Utdrag från riskanalys. Grön färg innebär låg känslighet för grundvattnet. Planområdet är markerat med en 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 vattenskyddsdispens krävs att exploatören redogör för vilka försiktighetsmått som behöver vidtas för att inte riskera att förorena grundvattnet. Om tillstånd för vattenverksamhet krävs för byggnationen av den nya bron kommer detta att sökas. Under byggnationen ska försiktighetsåtgärder vidtas för att säkerställa att grundvattnet inte påverkas negativt.

Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

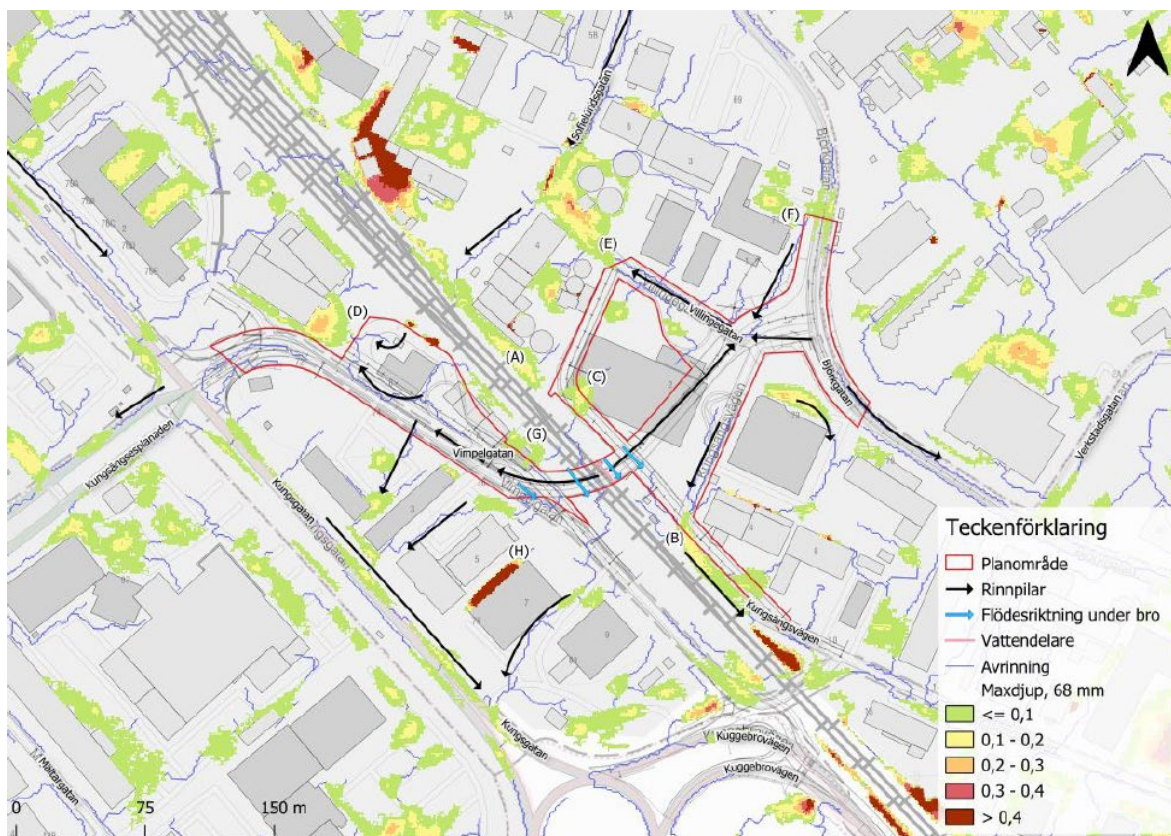
Översvämningsrisken ska alltid beaktas vid ny bebyggelse oavsett hur ofta översvämning kan förväntas. Samhällsfunktioner av betydande vikt och ny sammanhållen bebyggelse bör förläggas ovan nivån för ett beräknat högsta flöde. Ingen del av planområdet riskerar att översvämmas vid ett beräknat högsta flöde i Fyrisån och det föreligger därmed ingen översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

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 Vatten och Avfall AB för Uppsala och vissa tätorter. Den baseras på höjddata från 2020. Karteringen visar maximalt vattendjup vid ett klimatkompenserat 100-årsregn (klimatfaktor 1,3). Enligt karteringen uppstår höga flöden från Sofielundsgatan mot Villingegatan samt vid Kungsängsvägen och Kungsgatan. Det finns ett flertal mindre lågpunkter där stående vatten har ett maxdjup på 0,1–0,2 meter och en större lågpunkt med maximalt vattendjup mellan 0,3–0,5 meter vid Kungsängsvägen, strax norr om dagens plankorsning.

En översiktlig skyfallsanalys har gjorts utifrån den nya höjdsättningen som detaljplanen ger upphov till. Generellt sker inga större förändringar på lågpunkterna men flödesriktningarna kommer att ändras. Flödesriktningarna delas upp vid brons högsta punkt och har två riktningar, mot nordöst och mot nordväst. Lågpunkterna som förändras mest är G och H (se figur 50) där djup och utbredning blir större. Detta på grund av att en byggnad tas bort samt på grund av de ändrade flödesriktningarna. För att inte öka flödet vid ett 100-årsregn har ett planerat 100-årsflöde strypts till ett befintligt 100-årsflöde. Det motsvarar en fördröjningsvolym på 150 kubikmeter. Planområdet kan omhänderta cirka 220 kubikmeter dagvatten genom planerade ytliga växtbäddar och skelettjordar.

Utifrån detta är bedömningen att bron kommer att vara farbar vid kraftigt skyfall och att det kommer att vara möjligt att korsa järnvägen i händelse av extrema regn.



Figur 50. Översiktlig skyfallskartering utifrån planerad höjdsättning. Källa: Bjerking

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är bullerutsatt från befintlig järnväg. Det finns inga bostäder i planområdets närhet som påverkas av buller från den nya bron.

Vibrationer

Planområdet ligger intill järnvägen som kommer att byggas ut. Då detaljplanen inte innehåller någon ny bebyggelse bedöms detaljplanen inte påverkas av eventuella vibrationer från järnvägen.

Markföroreningar

Ramboll har tagit fram ett PM (2025) som sammanställt information från tidigare undersökningar av föroreningssituationen inom området. Inom planområdet finns det och har funnits flertalet olika industrier. Det rör sig bland annat om verkstadsindustrier samt tillverkning av tegel och keramik. Genom området löper järnvägen vilken historiskt sett är en potentiell källa till förorening.

Jord- och grundvattenprovtagning har utförts av Sweco AB inom området som en del av framtagandet av järnvägsplanen för utbyggnaden av järnvägen.

På östra sidan om järnvägen har 31 provpunkter undersökts, varav majoriteten är i områdets norra del. I den norra delen har de högsta föroreningshalterna påträffats. I området har fyllnadsmaterial innehållandes diverse avfall påträffats, bland annat

asfalt, aska, slagg, tegel, gjuterisand och metallskrot. Tungmetaller har påträffats i majoriteten av provpunkterna. I ett antal punkter har även aromatiska kolväten påträffats i halter över riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). Kring punkterna har även en lukt av petroleum förekommit. PAH-H har påträffats i halter över riktvärdet för MKM i fyllnadsmaterialet. PCB har påträffats i halt över riktvärdet för KM. PFAS har påvisats i detekterbara halter under gällande riktvärden. Längst söderut har inga föroreningshalter över MKM påträffats.

I grundvattenprov från övre magasinet har bly och nickel påträffats i förhöjda halter i en provpunkt. PAH:er har påträffats i prov från ett antal grundvattenrör. PFAS har påträffats i prov från övre grundvattenmagasinet.

Längs spåren på östra sidan har föroreningar i form av bly och PAH-H i halter över MKM påträffats.

På västra sidan järnvägen har 14 provpunkter undersökts, varav majoriteten i den norra delen av området. I fyllnadsmaterialet har svart material, som bedömts vara aska eller gjuterisand, påträffats i området mellan Vimpelgatan och byggnaderna på fastigheterna Kungsängen 36:2 och 36:3. Tegel har även påträffats i fyllnadsmaterialet på västra sidan. Inga halter över MKM har påträffats i jordprover, däremot förekommer tungmetaller i halter över KM i ett antal provpunkter.

I grundvattenprov från det undre magasinet har metaller påträffats i halter enligt Sveriges geologiska undersöknings (SGU:s) bedömningsklass 3 eller lägre. I det nordligaste grundvattenröret har trikloreten och tetrakloreten påträffats. PFAS-11 har påträffats i halt över riktvärdet för grundvattenförekomster i prov i det undre magasinet.

I rapporten rekommenderas att kompletterande provtagning utförs, då tidigare undersökning varit begränsad till vissa ytor norrut. Provtagning rekommenderas dels för undersökning, dels för eventuell framtida masshantering. Då området fortsatt kommer användas till industriverksamhet, samt att fastighetsmark övergår till allmän mark, bedöms MKM fortsatt vara lämplig bedömningsgrund. Ytterligare provtagning har påbörjats av Sweco och föroreningssituationen kommer att beskrivas ytterligare inför granskning.

Luft

Beräknade luftföroreningshalter inom planområdet är låga vad gäller både halter av partiklar (PM10) och kvävedioxid (NO2). Uppsatta miljömål och miljökvalitetsnormer avseende luft uppnås inom området.

Den föreslagna anläggningen bedöms inte medföra någon risk för att miljökvalitetsnormerna för *Luft* och miljömålet *Frisk luft* överskrids.

Mikroklimat

Krontäckningsgraden i området är låg och det finns risk för värmeöar inom planområdet. I detaljplanen tillförs därför nya träd för att öka krontäckningen inom planområdet. Sammantaget kan detta bidra till ett bättre mikroklimat med ökad skuggning och minskad risk för lokala värmeöar.

Elektromagnetiskt fält

Elektromagnetiska fält delas in i två typer av fält: elektriska och magnetiska fält. Negativa hälsoeffekter gäller främst magnetiska fält. Kontaktledningar vid järnvägen genererar elektriska fält medan magnetiska fält endast förekommer när tåg passerar. Fälten är starkast närmast källan men avtar snabbt i takt med att avståndet ökar.

Internationella strålskyddskommissionen, ICNIRP (International Commission on Non-ionizing Radiation Protection), har publicerat en översikt om kunskapsläget vad gäller hälsoeffekter av magnetfält som visar att det inte finns något entydigt samband mellan exponering av svaga, lågfrekventa magnetfält och någon kronisk sjukdom. Detaljplanen möjliggör inte för någon stadigvarande vistelse vid rälsen.

Risk

Detaljplanen ligger intill Ostkustbanan som är transportled för farligt gods. I planområdets närhet bedrivs också industriverksamhet som kan innebära riskkällor. Detaljplanen planlägger i huvudsak för ny allmän plats och prövar ingen ny bebyggelse för stadigvarande vistelse.

Inom fastigheten Kungsängen 36:3 finns en byggnad innehållandes ett skyddsrum. Större delen av byggnaden avses att rivas men skyddsrummet kommer att behållas tills vidare. Möjligheten att nyttja byggnaden utreds. Då byggnaden ligger närmare järnvägen än 30 meter behöver en eventuell användning av byggnaden ta hänsyn till risk från järnvägen. Möjligheten att nyttja byggnaden för viss publik verksamhet kommer att utredas vidare inför granskning.

Brand

Detaljplanen möjliggör inte för några nya byggnader och ska inte heller försämbra räddningstjänstens tillträde till befintliga byggnader i området. Ett genomförande av detaljplanen skapar bättre försättningar för utryckning över järnvägen.

Klimatanpassning

Planområdet består till stor del av hårdgjorda ytor, så som byggnader och asfalterad mark. Krontäckningen inom planområdet är låg och vid höga temperaturer utgör platsen ett riskområde för värmeöar.

I anslutning till bron skapas nya gröna ytor som ger möjlighet till plantering av träd inom planområdet, vilket kan förbättra krontäckningen. En anläggning av bron innebär även skuggiga ytor tillkommer, vilket ger möjlighet till olika mikroklimat i området.

Att den nya planskilda korsningen över järnvägen utförs som en bro bidrar till att det kommer vara möjligt att passera järnvägen vid kraftiga regn. Övriga järnvägspassager i centrala Uppsala utgörs av tunnlar. Att den planskilda korsningen vid Vimpelgatan byggs som en bro innebär att det alltid kommer vara möjligt att korsa järnvägen vid kraftiga regn och eventuella översvämningar i centrala Uppsala.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Planområdet ligger inom Uppsala Vatten och Avfall AB:s verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Den nya bron har i sig inget behov av vatten och avlopp.

Dagvattenledningar

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattenhanteringen beskrivs i stycket *Vattenmiljö- grundvatten och dagvatten*.

Avfall

Ett genomförande av detaljplanen genererar inte något avfall. I detaljplanen tas höjd för angöring med avfallsbil till angränsande fastigheter.

El

Inom planområdet finns det inga transformatorstationer och ingen ny transformatorstation planeras inom ramen för detaljplanen.

Motiv till detaljplanens regleringar

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

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse

Beskrivning och motiv

GATA

Gata

Största delen av planområdet utgörs av gata. Här ingår både den nya bron samt nya och befintliga gatusträckningar inom planområdet. Nya gatuplanteringar och träd ingår också i användningen.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv****GCVÄG***Gång- och cykelväg*

I Boländerna planläggs för en ny cykelkoppling som binder ihop Björkgatan med Kungsängsvägen och som går under bron.

PARK*Park*

I Boländerna planeras en större sammanhängande grönyta med nya träd. Denna planläggs som park.

Kvartersmark**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv****C***Centrum*

Kvarvarande delen av byggnaden på fastigheten Kungsängen 36:3, som innehåller ett skyddsrum, planläggs som centrum. Detta för att möjliggöra en blandning av verksamheter som kan aktivera platsen. Exempel på möjliga användningar skulle kunna vara utställningslokal eller annan verksamhet som kan aktivera platsen. Närheten till järnvägen är en begränsande faktor och möjlig användning av byggnaden kommer att utredas vidare inför granskning.

J*Industri*

Fastigheten Boländerna 22:7 är planlagd för industriändamål enligt detaljplan 0380-587 och denna kommer fortsatt att gälla för del av fastigheten. Delar av fastigheten planläggs om för att reglera mark som inte får bebyggas, detta för att hålla ett tillräckligt bebyggelsefritt avstånd mot ny gata och bron.

JKH₁*Industri, kontor, detaljhandel med skrymmande varor*

En mindre del av fastigheten Kungsängen 29:1 tas med för att möjliggöra en ny in/utfart från Kungsgatan. Användningen överensstämmer med fastighetens nuvarande användning.

G₁*Bensinstation*

Användningen överensstämmer med nuvarande användning på norra delen av fastigheten Kungsängen 35:1. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
J₁	<i>Småindustri med handel</i> Användningen överensstämmer med nuvarande användning på södra delen av fastigheten Kungsängen 35:1. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.
J₁K	<i>Småindustri med handel, Kontor</i> Användningen överensstämmer med nuvarande användning på fastigheten Kungsängen 35:3. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.
T	<i>Järnväg</i> Detaljplanen planlägger den del av järnvägen som bron passerar över.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
bro₁	<i>Bro för fordons-, gång- och cykeltrafik.</i> Bestämmelsen finns längs hela brons sträckning inom allmän plats och syftar till att den nya planskilda passagen ska utföras som en bro.
bro₂	<i>Bro ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet.</i> Hela brosträckningen omfattas av bestämmelse om att bron ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet. Bestämmelsen syftar till att reglera brons gestaltning i sin helhet med utgångspunkt i de gestaltungsprinciper som tagits fram för bron och som redovisas i detaljplanen.
bro₃	<i>Bro med lägsta fri höjd om 4,5 meter.</i> Bestämmelsen syftar till att det ska finnas en tillräcklig fri höjd under bron där gator eller infarter passerar under bron.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
t₁	<i>Markreservat för bro</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ny bro kan uppföras inom kvartersmark för järnväg och industri.

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv****f₁***Bro ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet.*

Hela brosträckningen omfattas av bestämmelse om att bron ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet. Bestämmelsen syftar till att reglera brons gestaltning i sin helhet med utgångspunkt i de gestaltungsprinciper som tagits fram för bron och som redovisas i detaljplanen.

u₁*Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar*

Bestämmelsen syftar till att säkerställa att ledningar kan anläggas på kvartersmark.

*Marken får inte förses med byggnad*

Syftet med bestämmelsen är att reglera mark där byggnad inte får uppföras. På fastigheten Boländerna 22:7 syftar bestämmelsen till att reglera ett bebyggelsefritt avstånd till nya gator samt till bron. På fastigheterna Kungsängen 35:1 och 35:3 syftar bestämmelsen till att säkerställa att det markreservat som planläggs för underjordiska ledningar inte bebyggs med byggnad. På fastigheten Kungsängen 36:3 syftar bestämmelsen till att säkerställa att det finns yta för parkering och angöring vid den kvarvarande delen av byggnaden.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Detaljplanen berör ett flertal fastigheter. Fastigheterna ägs förutom av Uppsala kommun även av Trafikverket och privata fastighetsägare. Följande fastigheter ligger helt eller delvis inom planområdet.

- Kungsängen 1:8, 29:1, 35:1, 35:3, 36:1, 36:2, 36:3
- Dragarbrunn 32:1
- Boländerna 1:28, 16:8, 16:10, 22:7, 23:1, 23:14, 23:15

Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns inga gemensamhetsanläggningar.

Servitut och rättigheter

Inom planområdet finns ledningsrätterna 0380-95/79.1 med ändamål starkströmsledning och 0380-87/43.1 med ändamål vatten.

Vid genomförandet av detaljplanen kan ledningsrätten längs med järnvägen och på Boländerna 23:15 komma att ändras. En ansökan om ändring görs hos lantmäterimyndigheten.

Den nya bron passerar över fastigheten Boländerna 22:7 vilken ska användas för industriändamål. Marken under bron planeras att fortsatt vara en del av fastigheten och kan användas som exempelvis parkering eller upplag för en framtida verksamhet på fastigheten. För att säkerställa att bron kan anläggas över fastigheten och servitut bildas reglerar detaljplanen att det ska finnas ett markreservat för bro över fastigheten.

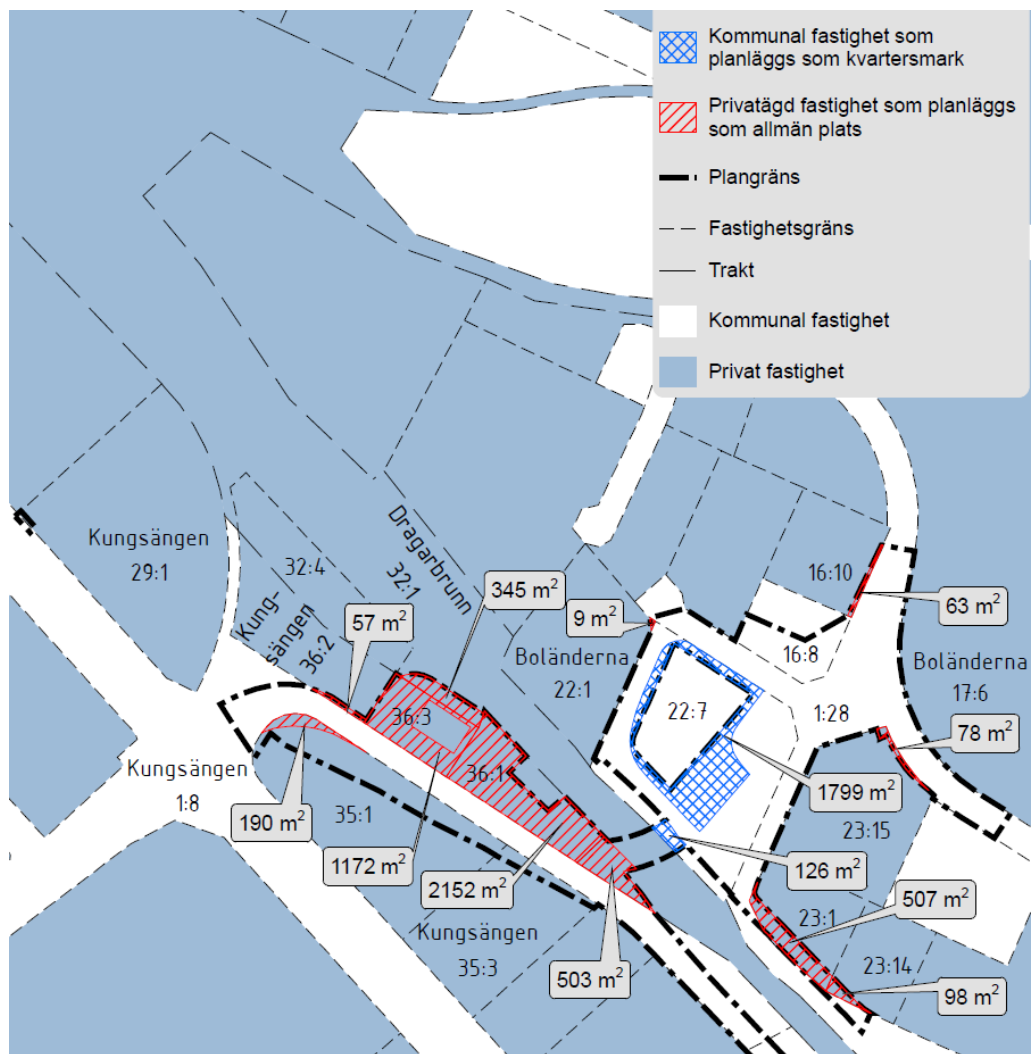
För att säkerställa att bron kan anläggas över järnvägen reglerar detaljplanen att bro får anläggas inom den mark som planläggs som järnväg.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Tomtindelningar finns för kvarteret Vimpeln (Kungsängen 35:1, och Kungsängen 35:3) fastställda 1977-05-23 (akt 0380-24/KU35) och 1961-06-08 (akt 0380-13/KU35) samt för kvarteret Fajansen (Boländerna 16:8 och Boländerna 16:10) fastställd 1977-12-19 (akt 0380-22/BO16). Detaljplanen omfattar inte hela de berörda kvarteren, vilket medför att tomtindelningarna inte upphör att gälla. Ett upphävande av tomtindelningarna kommer att hanteras i en separat planprocess.

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. Fastighetsbildning för genomförande av den allmänna platsen kan ske både av huvudmannen det vill säga Uppsala kommun och berörd fastighetsägare.



Figur 51. Karta som redovisar kommunal mark som överförs till kvartersmark respektive kvartersmark som planläggs som allmän plats.

Fastighet	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvenser
Kungsängen 1:8	Del av Kungsängen 1:8 föreslås vara mottagande fastighet för markområden inom detaljplanen i Kungsängen, på västra sidan järnvägen, som planläggs för allmän plats. Åtgärden genomförs genom fastighetsreglering.	Planläggs för allmän plats GATA
Kungsängen 35:1	Del av Kungsängen 35:1 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8.	Planläggs för allmän plats GATA
Kungsängen 36:2	Del av Kungsängen 36:2 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8.	Planläggs för allmän plats GATA

Kungsängen 36:3	Största delen av Kungsängen 36:3 överförs till Kungsängen 1:8. En mindre del av fastigheten kommer att kvarstå som kvartersmark.	Planläggs för allmän plats GATA Planläggs som kvartersmark för centrum.
Kungsängen 36:1	Hela den del av fastigheten Kungsängen 36:1 som ingår i planområdet överförs till Kungsängen 1:8. Den kvarvarande delen av fastigheten som ligger utanför planområdet kommer att överföras till Trafikverkets järnvägsfastighet i samband med att järnvägsplanen genomförs, detta ligger utanför detaljplanen. Fastigheten kommer att avregistreras efter genomförd fastighetsbildningsåtgärd.	Planläggs för allmän plats GATA
Dragarbrunn 32:1	Del av Dragarbrunn 32:1 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 1:28	Del av Boländerna 1:28 föreslås vara mottagande fastighet för markområden inom detaljplanen i Boländerna, på östra sidan järnvägen, som planläggs för allmän plats. Åtgärden genomförs genom fastighetsreglering. En del av fastigheten planläggs för järnvägsändamål och överförs till Dragarbrunn 32:1	Planläggs för allmän plats GATA, GCVÄG och PARK Planläggs som kvartersmark för järnvägsändamål.
Boländerna 22:1	En mindre del av Boländerna 22:1 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28.	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 16:10	Del av Boländerna 16:10 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 23:15	Del av Boländerna 23:15 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 23:1	Del av Boländerna 23:1 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA

Boländerna 23:14	Del av Boländerna 23:14 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 22:7	Del av Boländerna 22:7 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28.	Planläggs för allmän plats GATA, GCVÄG och PARK

Tekniska frågor

Byggskedet

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

Ledningar

Kända ledningsägare (enligt ledningskoll utförd mars 2025) inom eller nära intill planområdet är:

- Primelight
- Uppsala kommun, belysning
- Uppsala kommun, trafiksignaler
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Vattenfall Eldistribution AB
- Vattenfall Heat

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen.

Detaljplanen innebär omfattande ledningsomläggningar då ledningar som går där bron ska anläggas behöver flyttas. Ett nytt U-område i Kungsängen säkerställer nytt läge för de ledningar som behöver flyttas.

Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts i gång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

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*.

Dagvattenlösningen förutsätter en ny dagvattendamm som planeras att byggas mellan Kungsgatan och Kuggebrovägen i södra Kungsängen. Denna kan anläggas inom gällande detaljplan inom mark som är planlagd som parkmark. Dagvattendammen kommer att byggas av Uppsala Vatten och Avfall och beslut om genomförande ska fattas innan detaljplanens antagande.

Dokumentation och kontroll

Ett första steg i en uppföljning av den betydande miljöpåverkan bör vara att kontrollera huruvida de förebyggande åtgärder som föreslagits i miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats i det fortsatta arbetet. Detta bör göras löpande under byggskedet, exempelvis genom en miljöchecklista. Uppföljning bör även ske direkt efter färdigställande av planområdet. Utifrån denna uppföljning kan det sedan vara relevant att utvärdera om de föreslagna åtgärderna är tillräckliga eller om ytterligare åtgärder krävs. Det är lämpligt att integrera uppföljningen av planen i redan befintliga uppföljnings- och övervakningsprogram.

Enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innefatta en redogörelse för de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som ett genomförande av planförslaget medför. I denna plan bedöms särskilt påverkan på kulturmiljö, MKN grundvatten, skyfall och översvämning samt påverkan under byggtid viktigt att följa upp.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Uppsala kommun står för kostnaderna för framtagandet av detaljplanen samt kostnader för genomförandet av detaljplanen. Dessa kostnader, som även innefattar bygg- och anläggningsåtgärder, kommer sedan fördelas mot Trafikverket i ett genomförandeavtal.

Kostnadsfördelning

Kommunen, som huvudman för allmän plats, ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna anläggningar. Trafikverket kommer bygga den nya bron och ny allmän plats för kommunens räkning. Kostnadsfördelning kommer säkerställas i ett genomförandeavtal.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separat avtal mellan Uppsala kommun och ledningsägare.

Plankostnader

Uppsala kommun bekostar detaljplanearbetet.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats

Kommunen har en rättighet att lösa in mark som ska användas för allmän plats enligt bestämmelser i plan- och bygglagens sjätte kapitel. Ersättning ska utgå från reglerna i expropriationslagens bestämmelser i 4 kapitlet.

Avtal gällande överlåtelse och ersättning ska tecknas mellan Uppsala kommun och ägarna till berörda fastigheter. Om kommunen och berörd fastighetsägare inte lyckas komma överens får ersättningsfrågan avgöras vid lantmäteriförrättningen istället och genom aktuellt lagrum.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Planen bedrivs med målsättningen att detaljplanen ska bli antagen av kommunfullmäktige under det andra kvartalet 2026. Under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad får detaljplanen laga kraft tre veckor efter antagande.

Planarbetet har följande tidplan:

- Samråd: tredje kvartalet 2025
- Granskning: Fjärde kvartalet 2025
- Antagande: andra kvartalet 2026
- Byggstart bro och allmän plats: 2027
- Färdigställande 2034

Den nya bron beräknas påbörjas under 2027 under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft. Bron beräknas öppna för trafik 2034 i samband med att järnvägsutbyggnaden har slutförts.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är fem år från det datum planen får laga kraft.

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

Ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för projektering och utbyggnad av allmän plats i form av den nya bron och de nya gatorna som är en förutsättning för uppförandet av bron. Trafikverket ansvarar också för utbyggnad av järnvägen. Efter den allmänna platsens färdigställande kommer den att övertas av kommunen som ansvarar för drift och underhåll inom allmän plats.

Huvudmannaskap

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats inom området.

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

Genomförandeavtal

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

Prövning enligt annan lagstiftning

Genomförandet av detaljplanen kan antas medföra följande prövningar enligt annan lagstiftning, till exempel miljöbalken, fastighetsbildningslagen och ledningsrättslagen.

Miljöbalken

Dispens från biotopskyddet krävs för att ta ner alléträd enligt miljöbalken (1998:808). Om alléskyddade träd behöver tas bort ska en ansökan om dispens lämnas in till länsstyrelsen enligt 7 kapitlet 11§ 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. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Markarbeten som medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån kan kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Detaljplanen kan innebära temporär bortledning av grundvatten från övre magasin i byggskedet. I driftskede kommer ingen grundvattenbortledning eller grundvattennivåsänkning ske. Om tillstånd krävs för vattenverksamhet ska detta sökas. 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 (oftast miljöförvaltningen) 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.

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

Ledningsrätt behöver bildas för anläggande av ledningar i området vilket kräver prövning enligt ledningsrättslagen (1973:1144).

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

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen

Ett avgränsningssamråd har hållits med länsstyrelsen den 12 februari 2024. Vid samrådet beslutades att miljökonsekvensbeskrivningen ska omfatta följande aspekter: risk för påverkan på vattenkvalitet, översvämning och skyfall samt påverkan på kulturmiljön.

Avgränsningssamrådet hölls inom ramen för det tidigare detaljplanearbetet som avsåg en tunnel vid Vimpelgatan. I miljökonsekvensbeskrivningen ska det göras en jämförelse mellan ett tunnel- och ett broalternativ. Utifrån detta bedöms det fortsatt vara samma miljöaspekter som är aktuella och det har därför inte bedömts nödvändigt att ha ett nytt avgränsningssamråd.

Beslut om betydande miljöpåverkan

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

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Sweco har anlitats för att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med miljöbalkens kapitel 6. Miljökonsekvensbeskrivningen sammanfattas i avsnittet *Planens konsekvenser* under rubrikerna *Kulturmiljö* och *Mark och vatten*.

Miljöaspekter

Kulturmiljö

Påverkan på kulturmiljövärden

En stor del av Uppsalas innerstad omfattas av riksintresse för kulturmiljövården, Uppsala stad [C40]. Planområdet ligger cirka 500 meter utanför riksintresseområdet, men inom en av de särskilt värdefulla siktlinjer som är viktiga för riksintresset.

Planområdet ligger i den sydöstra siktsektorn av Uppsalas stadssiluetten och riskerar att negativt påverka stadsbilden och de historiska landmärkena, som domkyrkan och universitetsbiblioteket. Den omkringliggande bebyggelsen är till övervägande del låg och Uppsala omgärdas av vidsträckta slätter. Det gör att bron med brostöden kan framstå som ett störande inslag, vilket kan försvaga både upplevelsevärden och pedagogiska värden. Framtagna fotomontage visar att bron kommer att dominera i

den låga skalan och hamnar i blickfånget för den som kommer in till staden. För de vyer som är viktiga för riksintresset visar framtagna fotomontage att stadens siluett inte kommer påverkas nämnvärt av en ny bro, och att den inte har någon bestående inverkan på kulturmiljöns upplevelsevärden eller pedagogiska värden. Bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen görs dock utifrån vyer närmare planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att planförslagets kan ge måttligt negativa konsekvenser på kulturmiljön. Detta då den nya bron över järnvägen får en permanent effekt på stadens siluett och kulturmiljö. Om möjligt föreslås att brons utformning modifieras enligt de åtgärder som föreslås i kulturmiljöutredningen. Exempelvis med avseende att brostöd ges en smäcker utformning, avskärmning utformas med större genomsiktlighet samt att bron bör gestaltas med infärgning alternativt inklädnad eller belysning.

Åtgärder

De åtgärdsförslag som kulturmiljöutredningen föreslår, det vill säga att bron bör ges ett modernt arkitektoniskt uttryck och ha en hög arkitektonisk kvalitet, har arbetats in på plankartan i form av en utformningsbestämmelse (**f₁**) om att bron ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet.

Miljökonsekvensbeskrivningen föreslår att brons gestaltning om möjligt bör ses över ytterligare i enlighet med föreslagna åtgärder i kulturmiljöutredningen. Exempelvis nedanstående punkter:

- Ny bro bör ges en smäcker utformning avseende brostöd/pelare.
- Avskärmning bör utformas med större genomsiktlighet.
- Förslag på infärgning av bron, alternativ inklädnad eller belysning.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram för bron för att säkerställa att bron utförs med en hög arkitektonisk kvalitet. Där redovisas bland annat förslag på utformning av bropelare, avskärmning och belysning. Detaljerad utformning av byggnadstekniska detaljer, som räcken och belysning, kommer att utredas vidare inför genomförandet.

Nollalternativ

Vid ett nollalternativ kommer markanvändningen fortsätta likt nuläget. Nollalternativet antas innebära att järnvägen byggs ut med fyra spår, vilket innebär att befintlig passage tas bort och inte ersätts. Nollalternativet bedöms därmed inte ge några konsekvenser på kulturmiljön.

Kumulativa effekter

Områdena runt bron kommer på sikt att omvandlas, vilket gör att stads- och landskapsbilden kommer att förändras. Desto fler detaljplaner som genomförs, desto större kommer förändringen att vara jämfört med nuläget. Det finns risk att kommande planering konkurrerar med kulturhistoriska värden eller att vyer blockeras. Samtidigt finns möjlighet att utgå från de värden som finns och framhäva dem, samt förstärka stads- och landskapsbilden. Den fortsatta planeringen behöver bedöma vilka positiva respektive negativa effekter som den föreslagna bebyggelsen har på kulturmiljön samt stads- och landskapsbilden. I kommande detaljplaner, där det förekommer kulturhistoriska värden, behöver dessa värden fortsatt beaktas och bevaras. Desto större omvandlingen är från nuläget, desto större varsamhet kommer att krävas för att upplevelsen och de kulturhistoriska uttrycken ska bevaras.

Naturmiljö

Detaljplanen berör inte riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

Rekreation och friluftsliv

Detaljplanen berör inte riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

Mark och vatten

Påverkan på miljökvalitetsnormer för grundvatten

Till följd av eventuella läckage av grundvatten in i schaktgropen finns det risk att befintliga föroreningar sprider sig till grundvatten i mindre utsträckning. Risken för spridning av föroreningar i samband med läckage eller spill av kemikalier i byggskedet är generellt sätt låg inom planområdet. Det beror på att marken till största del har ett visst naturligt skydd i form av lera ovan det undre grundvattenmagasinet. Risken för föroreningsspridning ökar vid schaktning som lokalt tar bort tätande marklager, likaså kan risken lokalt vara högre om tidigare exploatering medfört att leran är tunnare eller saknas på vissa platser inom området.

Vid nedslagning av pålar och spånt finns det risk att föroreningar från övre marklager förflyttas till det undre grundvattenmagasinet i friktionsjorden. Det nuvarande förslaget använder slagna pålar, vilka är massundanträngande och sluter därför i större utsträckning tätt mot leran än borrade pålar. Risken för att skapa rinnvägar genom leran är därmed liten och grundvattenpåverkan är därmed försumbar för såväl grundvattenbortledning som föroreningsrisk. Risken hanteras genom att vidare undersöka förekomsten av föroreningar i marken vid platser för markarbeten och vid behov sanera marken innan djupare markarbeten påbörjas.

Eftersom grundvattenläckage från det undre grundvattenmagasinet bedöms utebli kommer föroreningar i det undre magasinet inte nå schakten. Länshållning av tillrinnande grundvatten kan komma att erfordras. Vid länshållning kommer vatten i schakten behöva samlas upp och ledas bort, där del av länshållningsvattnet kan utgöras av grundvatten från fyllning.

Grundvattnet bedöms ha ett mycket högt värde med anledning av att planområdet ligger inom vattenskyddsområde för grundvattenförekomsten Uppsala- och Vattholmaåsarna.

Framtagna utredningar avseende geohydrologi och dagvattenhantering visar att det skyddande grundvattnet är beläget under ett lerlager. I underlagsutredningarna beskrivs att det finns risker med arbete nära grundvattennivån, och att risken för påverkan på grundvattnet behöver utredas. Utredningarna beskriver också risken för påverkan från grundvattnet på den planerade anläggningen, exempelvis vid temporära förhöjda grundvattennivåer.

Miljökonsekvensbeskrivningen gör bedömningen att planens genomförande riskerar att ge en måttlig negativ effekt på grundvattnet. Det baserar på att underlagsutredningarna beskriver osäkerheter avseende risken för negativ påverkan på grundvattnet, samt att fler utredningar och undersökningar krävs, vilket gör att det kvarstår en osäkerhet som ökar risken för negativ påverkan.

Sammantaget bedöms planförslagets påverkan på grundvattnet kunna ge måttligt negativa konsekvenser.

Påverkan från översvämning och skyfall

Den föreslagna bron gör att flödesriktningar för regn ändras eftersom det blir en vattendelare vid högsta punkten på bron. Generellt sker det inte några större förändringar av vattensamlingarna vid lågpunkterna som identifierats i nulägesanalysen.

Skyfallsutredningen visar att det finns goda förutsättning för att planområdet inte kommer att översvämmas efter detaljplanens genomförande. Utredningen visar även att genomförandet av detaljplanen troligen inte kommer att innebära någon negativ påverkan på det omkringliggande området avseende större flöden, samt ansamlingar vid kraftiga regn och skyfall. Det bedöms därför inte finnas någon risk att skyfall medför negativ påverkan på markanvändningen eller människors hälsa och miljö.

Områdets känslighet för översvämning bedöms som hög. Det beror på att järnvägen utgör en barriär i tätorten och att passagen över järnvägen används av samhällsviktiga funktioner som räddningstjänst och sjukvård.

Planens genomförande bedöms ge en måttligt positiv effekt på möjligheten att ta sig fram vid skyfall. Det beror på att bron som detaljplanen möjliggör innebär en mindre risk för hinder vid en översvämning, jämfört med nuläget eller jämförelsealternativet med vägtunnel under järnvägen.

Sammantaget bedöms planförslaget ge stora positiva konsekvenser vid översvämning och skyfall.

Åtgärder

Byggaktören behöver vid vidare projektering, samt eventuell ansökan eller anmälan om vattenverksamhet och dispens från vattenskyddsområdets föreskrifter, fortsätta att utreda och klarlägga riskerna kopplat till påverkan på grundvattnet och hur dessa kan förebyggas. Störst risk för negativ påverkan på grundvattnet bedöms vara under anläggningsfasen. Inga ytterligare planåtgärder avseende detaljplanens eventuella påverkan på grundvattnet har identifierats.

För att inte öka flödet ut från planområdet vid ett skyfall (100-årsregn) föreslås anläggningar för att fördröja 150 kubikmeter vatten. De anläggningar för att fördröja skyfall som föreslås i dagvattenutredning är samnyttjande med delar av dagvattenanläggningarna, exempelvis ytliga växtbäddar. Hur och var fördröjning av tillräckligt stora mängder skyfall ska ske behöver klarläggas inom projekteringen inför detaljplanens granskningsskede och antagande. Inga ytterligare planåtgärder avseende detaljplanens eventuella påverkan på översvämningar från skyfall har identifierats.

Nollalternativ

Nollalternativet antas innebära att järnvägen byggs ut med fyra spår och att befintlig passage över järnvägen tas bort och inte ersätts. Markanvändningen för området fortsätter då att vara samma som idag. Det finns ingen kännedom om att det inom planområdet är problem med översvämning.

Vid anläggande och drift av ett utökat spårområde antas att inget ingrepp görs i det skyddande lerlagret ovanför det undre grundvattenmagasinet. Nollalternativet bedöms därför innebära att konsekvenserna för grundvattnet förblir oförändrade.

Nollalternativet innebär att överfarten stängs och inte ersätts med en ny. Eftersom ingen passage kan ske så utgör inte heller en eventuell översvämning någon påverkan på framkomligheten, vilket ger oförändrade konsekvenser.

Kumulativa effekter

Detaljplanen bedöms bidra till positiva kumulativa effekter för vattenkvaliteten, både sett till yt- och grundvatten. I takt med den pågående samhällsomvandlingen bidrar korrekt masshantering i samband med markarbeten till att föroreningshalterna i jorden minskar. Det tillkommer även normalt en ny dagvattenhantering i samband med nya samhällsbyggnadsprojekt, vilket bidragit till att minska mängden förorenade ämnen som når recipienten och riskerar att spridas till grundvattnet.

Både tidigare genomförande, nu pågående och planerade detaljplaner bedöms bidra till positiva kumulativa effekter för skyfallshantering och att motverka översvämningar. Kommunens övergripande skyfallshantering ger förutsättningar att hantera skyfallssituationen med ett helhetsgrepp. Det finns även möjlighet att ändra flödesvägar och lågpunkter så att översvämningssituationen förbättras.

Klimatpåverkan

Kommunens klimatmål

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

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

Detaljplanens klimatpåverkan

Detaljplanens genomförande innebär ett visst koldioxidutsläpp. Utsläppet sker främst vid uppförande och drift av den nya bron. Persontransporter med bil kan öka i samband med att tillgängligheten över järnvägen förbättras. Persontransporter med bil innebär ofta en relativt stor klimatpåverkan i relation till det totala utsläppet som orsakas vid planens genomförande.

Olika alternativ för en ny passage under eller över järnvägen har tidigare utretts. Broalternativet har cirka tre gånger mindre klimatavtryck än jämförelsealternativet med en tunnel.

Planområdet består till stora delar av hårdgjorda ytor och har en låg krontäckning. Detaljplanens huvudsakliga markanvändning innebär fortsatt flera hårdgjorda ytor i form av en bro med tillhörande gator och infrastruktur.

Åtgärder för att minska klimatpåverkan

Ett genomförande av detaljplanen förbättrar möjligheten till hållbart resande eftersom den föreslagna bron även kan nyttjas av gång- och cykeltrafikanter samt kollektivtrafik.

Detaljplanens genomförande innebär ett visst upptag av växthusgaser eftersom delar av planområdet planläggs som park. Gröna ytor kan till viss del kompensera för den stora del av hårdgjorda ytor och låga krontäckning som kännetecknar området. Det sker bland annat genom att skapa möjligheter till plantering av träd inom planområdet.

Hushållningsbestämmelser

Detaljplanen är en av flera som möjliggör fyrspårsutbyggnaden av ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm. Utbyggnaden ger förutsättningar för hållbart resande, fler bostäder, samt näringslivs- och arbetsplatstillväxt.

Samlad bedömning miljöaspekter

De miljöaspekter detaljplanen får störst konsekvenser för är i huvudsak påverkan på kulturmiljön, vattenkvalitet, samt översvämning och skyfall.

Bron innebär en permanent påverkan på kulturmiljövärdena då den blir ett nytt inslag i stadsbilden. Uppsala kommun bedömer dock att bron inte påverkar de siktlinjer som är viktiga för riksintresset för Uppsala stad. Genom att arbeta med brons gestaltning kan brons påverkan på kulturmiljön anses vara acceptabel. En lösning med en tunnel i stället för en bro har tidigare varit aktuell i planprocessen. Ett tunnelalternativ skulle vara positivt ur kulturmiljösynpunkt eftersom en tunnel inte har någon påverkan på siktlinjer eller stadsbilden. En tunnel skulle dock riskera att innebära stora negativa konsekvenser för vattenkvalitet samt negativa konsekvenser vid översvämning och skyfall.

Genom att den planskilda passagen utförs som en bro undviks de stora negativa konsekvenser för vattenkvaliteten, samt de negativa konsekvenserna vid översvämning och skyfall, som en tunnel kan innebära. Uppsala kommun bedömer därför vid en avvägning att de negativa konsekvenser den nya bron får på kulturmiljövärden är acceptabla och intresset av att säkerställa framkomlighet vid skyfall och översvämning samt undvika stora negativa konsekvenser på grundvattnet bedöms väga tyngre än negativ påverkan på kulturmiljön.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är utsatt för buller från väg och järnväg. Eftersom en ny bro förväntas öka biltrafiken i området så förväntas den även bidra till ytterligare trafikbuller. Det finns inte några bostäder i planområdets närhet som påverkas av det trafikbuller som den nya bron medför. Eftersom planområdet, med omnejd, redan är utsatt för trafikbuller så bedöms detaljplanens påverkan vara begränsad.

Risk

Planområdet ligger intill Ostkustbanan som är transportled för farligt gods. I närhet till planområdet bedrivs även industriverksamhet som kan utgöra en risk. Detaljplanen möjliggör i huvudsak för allmän plats och inte ny bebyggelse avsedd för stadigvarande vistelse. Detaljplanen bedöms därför inte möjliggöra för verksamheter som kan ha

negativa konsekvenser ur riskhänseende. Den nya bron ersätter befintlig plankorsning, vilket minskar risken för olyckor vid passage över järnvägen.

Risker från utbyggnaden av järnvägen hanteras i järnvägsplanen för utbyggnaden av fyra spår.

Luft

Detaljplanen bedöms inte påverka luftkvalitén i området i någon större utsträckning eftersom detaljplanen avser en ny bro som inte skapar ett trängre gaturum.

Den föreslagna anläggningen bedöms inte medföra någon risk för att miljö kvalitetsnormerna för *Luft* och miljömålet *Frisk luft* överskrids.

Markföroreningar

I samband med detaljplanens genomförande kommer det vid behov att vara möjligt att hantera eventuella markföroreningar för att säkerställa att ingen negativ påverkan på markmiljön eller grundvattnet sker. Detaljplanen kan därför bidra till en förbättrad situation vad gäller markmiljö och grundvattnets kvalitet.

Sociala aspekter

Trygghet

Trygghetsaspekten är viktig och en bro kan upplevas otrygg. Det är därför av stor vikt att bron och det närliggande stadsrummet utformas så att stadsmiljön upplevs som en trygg plats att passera eller vistas på. Det är viktigt att belysningen vid bron bidrar till att skapa en miljö som är lätt att förstå och orientera sig i, vilket bidrar till att skapa en känsla av trygghet. Detta är särskilt viktigt för barns upplevelse av tydlighet och trygghet.

Tillgänglighet

Ett genomförande av detaljplanen innebär att tillgängligheten mellan Kungsängen och Boländerna förbättras för bil-, cykel-, och gångtrafikanter eftersom en bro gör det möjligt att korsa järnvägen planskilt. En bro bidrar även till en ökad trafiksäkerhet eftersom dagens plankorsning stängs.

Barnperspektiv och barnrättsperspektiv

Detaljplanen innebär inte någon negativ påverkan på målpunkter eller rörelsestråk som är viktiga för barn. Området i stort är i ett industriområde som saknar naturliga målpunkter för barn. Ett genomförande av detaljplanen innebär att en plankorsning över järnvägen ersätts med en bro, vilket underlättar barns mobilitet och möjlighet att röra sig i staden.

Inom planområdet planläggs även ytor för park, men med beaktande av områdets industriella karaktär är det mindre troligt att parkytorna kommer att nyttjas av barn.

Sammantaget bedöms detaljplanen inte medföra några negativa konsekvenser utifrån ett barn- och barnrättsperspektiv.

Mötesplatser och stadsliv

Ett genomförande av detaljplanen innebär att en del näringsverksamheter på platsen behöver flytta och byggnaderna helt eller delvis rivs. För en av byggnaderna som delvis rivs finns det en målsättning att kunna nyttja den kvarvarande delen av byggnaden för publika ändamål med syftet att aktivera platsen och bidra till stadslivet. Möjligheten att nyttja byggnaden för ett sådant ändamål förutsätter att användningen inte bidrar till en stadigvarande vistelse av besökare, vilket inte är tillåtet med hänsyn till järnvägen.

Trafik

Den nya bron blir en viktig del av Uppsalas framtida vägnät. Tillsammans med den nya Tullgarnsbron bidrar detaljplanen till att skapa en inre ring för trafiken. Trafikprognos för 2050 visar att trafiken beräknas öka generellt i Uppsala. Detaljplanen bidrar till att underlätta framkomligheten mellan Kungsängen och Boländerna samt ökar trafiksäkerheten. Detaljplanen bidrar också till att det är möjligt att bygga ut järnvägen till fyra spår då en förutsättning för utbyggnaden är att dagens plankorsning tas bort.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen. Brons sträckning avviker från den utpekade sträckningen i planeringsstrategin. Detta är en konsekvens av att bron behöver ha tillräcklig fri höjd över järnvägen och att det därför inte är möjligt med en helt rak sträckning. Brons funktion i vägnätet blir dock densamma och sammantaget bedöms åtgärden förenlig med översiktsplanen och planeringsstrategins intentioner.

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 riksintresse för kulturmiljövården då den ligger inom en av de siktlinjer som är viktiga för riksintresset Uppsala stad. Den nya bron bedöms inte påverka riksintresset då den inte blir synlig i de siktlinjer som är viktiga för riksintresset. Detaljplanen berör riksintresse för Ostkustbanan. Detaljplanen bidrar till att möjliggöra en utbyggnad av Ostkustbanan. Detaljplanen bedöms sammantaget 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 inte bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt miljöbalkens kapitel 8 och planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 8.

Detaljplanen berör miljöbalken 11 kapitel 3 § då detaljplanen kan innebära temporär bortledning av grundvatten. Eventuellt tillstånd för vattenverksamhet ska sökas om åtgärden innebär tillståndspliktig vattenverksamhet.

Medverkande

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

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av Sweco, Bjerking, Ramböll, WSP och Structor.

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

Louise Andersson, miljösamordnare
David Fors, mark- och exploateringsingenjör
Camilla Lincoln, projektledare
Ida Gustafsson, konsult, projektledare (Forsen)
Åsa Brantberger, konsult, projektledare (Forsen)
Anders Håkman, trafikplanerare
Helena Brämerson Gaddefors, gestaltningssamordnare

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd

2025-06-12