

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
2025-002899Handläggare:
Cecilia Wiik, 018-727 47 52
Carl-Henrik Barnekow

Planbeskrivning Detaljplan för järnvägsstation i de sydöstra stadsdelarna

Utökat förfarande



Figur 1: Visualisering av Bergsbrunna station. Bild: Sweco.

SAMRÅDSHANDLING

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

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	5
Samrådshandlingar	5
Tidigare ställningstaganden	5
Översiktsplan	5
Detaljplaner.....	7
Järnvägsplan.....	8
Andra kommunala beslut	8
Planens innehåll.....	9
Planens syfte	9
Planens huvuddrag.....	9
Planområdet	9
Landskapsbild, bebyggelse och gestaltning.....	11
Kulturmiljö	16
Trafik och tillgänglighet.....	18
Social hållbarhet.....	19
Klimatfrågor	20
Mark och geoteknik	20
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	21
Hälsa och säkerhet	25
Teknisk försörjning	26
Motiv till detaljplanens regleringar.....	28
Användning av mark och vatten.....	28
Genomförandefrågor.....	29
Fastighetsrättsliga frågor	29
Tekniska frågor	31
Ekonomiska frågor	32
Organisatoriska frågor.....	33
Planens konsekvenser	36
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	36
Miljökonsekvenser	36
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	38
Sociala konsekvenser	39

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	40
Översiktsplanen	40
Miljöbalken.....	41
Medverkande.....	42

Inledning

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en ny järnvägsstation samt de behov av åtgärder som behövs för att säkerställa marknivåerna på respektive sida om järnvägen med anledning av den framtida utvecklingen av området.

Vad är en detaljplan?

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

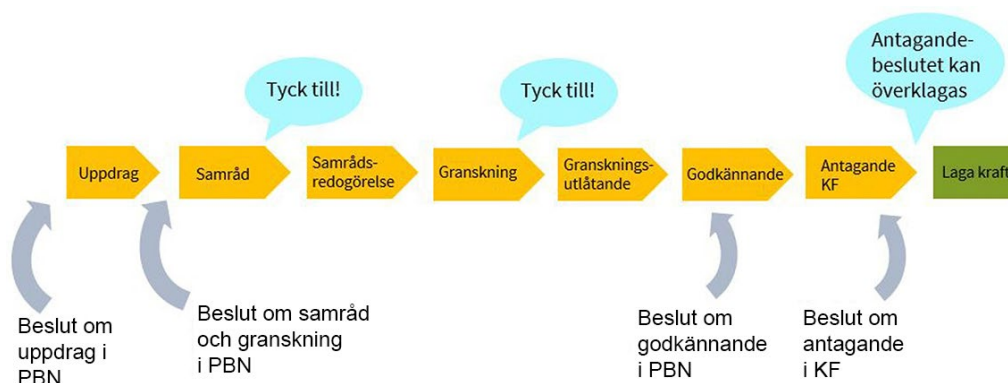
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovsprövning.

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 2025-09-25. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.

Utökat förfarande:



Figur 2: Planprocessens olika steg vid framtagande av detaljplan vid utökat förfarande. I detta ärende fattar plan- och byggnadsnämnden (PBN) beslut om samråd och granskning samtidigt.

Handlingar

Samrådshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Denna planbeskrivning

Övriga handlingar

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

Om en utredning är beställd av någon annan än kommunen måste det enligt 4 kapitlet 33 § punkt 6 PBL framgå vem som är beställaren och vilken utredning det gäller, se nedan.

- Undersökning om betydande miljöpåverkan (2026-03-18). Framtagen av Uppsala kommun.
- Fastighetsförteckning*
- Arkeologisk undersökning steg 1 (Upplandsmuseet, 2021:24). Beställd av Trafikverket genom länsstyrelsen.
- Arkeologisk undersökning steg 2 (Upplandsmuseet, 2023:01). Beställd av Trafikverket genom länsstyrelsen.
- PM Risk (Sweco, 2025-04-16). Beställd av Trafikverket.
- PM Buller och vibrationer (Sweco, 2025-06-25). Beställd av Trafikverket.
- PM Markmiljöundersökning (TRV, 2024-06-26). Framtagen av Trafikverket.
- PM VA-system och avvattnings (TRV, 2025-04-01). Framtagen av Trafikverket.
- Landskaps- och kulturmiljöanalys (Topia, 2026-03-18). Beställd av Uppsala kommun.
- Checklista ianspråktagande av jordbruksmark (2026-03-19). Framtagen av Uppsala kommun.

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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Översiktsplan 2016 redogörs för hur den fysiska miljön i Uppsala kommun ska utvecklas fram till år 2050. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2016 och under 2020 genomfördes en aktualitetsprövning vid vilken kommunen bedömde att översiktsplanen är aktuell. Översiktsplanen identifierar fem huvudfrågor varav en är

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna

En fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna antogs av kommunfullmäktige den 28 februari 2022. Sydöstra stadsdelarna är en del av fyrspårsavtalet, tidigare kallat Uppsalapaketet, och Uppsala kommuns största stadsutvecklingsprojekt. Området ska bebyggas med flera nya stadsdelar som alla ska innehålla bostäder, arbetsplatser samt kommersiell och offentlig service. Vid järnvägsstationen blir det en ny stadsnod där nya arbetsplatser och service koncentreras. Fyrspårsavtalet omfattar även utbyggnad av bostäder, infrastruktur och service i andra delar av södra Uppsala. Det planerade området omfattar Bergsbrunna, Nántuna, Sävja och Vilan samt byar och mindre områden med fristående byggnader. Detaljplanen för järnvägsstationen ligger centralt i området för en ny stadsdelsnod inom den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna.



Figur 4: Utsnitt från illustrationskarta från fördjupningen av översiktsplanens för de sydöstra stadsdelarna som visar transportinfrastruktur. Planområdet för stationen markerat med vit linje.

Ambitionen i den fördjupade översiktsplanen är att stadsdelen ska vara en klimatpositiv stadsmiljö. En tågstation är en viktig del för att möjliggöra ett mer hållbart resande.

Beslutet om att anta den fördjupade översiktsplanen fick laga kraft den 4 oktober 2024.

Detaljplaner

Planområdet omfattas inte av någon tidigare antagen detaljplan. Det pågår ett arbete med ett flertal detaljplaner i angränsning till det aktuella planområdet.

Bland annat finns det en tidigare antagen detaljplan för kapacitetsstark kollektivtrafik, delsträcka D, som det aktuella planförslaget överlappar till mindre del i väster. Den

tidigare antagna detaljplanen för kapacitetsstark kollektivtrafik delsträcka D har inte fått laga kraft utan är under överprövning hos mark- och miljödomstolen.

Järnvägsplan

Trafikverkets arbete med den första järnvägsplanen för Fyra spår Uppsala pågår. Järnvägsplanen omfattar delsträckan ”Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation” och ska möjliggöra en utbyggnad av järnvägsanläggningen från två till fyra spår. I järnvägsplanen ingår Bergsbrunna station som en del. Detaljplanen avser möjliggöra uppförandet av den nya järnvägsstationen.

Andra kommunala beslut

Fyrspårsavtalet

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

Projektet Uppsala spårväg

Uppsala spårväg är ett gemensamt projekt för Uppsala kommun och Region Uppsala. Projektets syfte är att ta fram ett underlag för genomförandebeslut om utbyggnad av spårväg i Uppsala. Beslut om den övergripande sträckningen togs av Uppsala kommuns arbetsutskott den 3 mars 2020. Valet av sträckning utgår främst från upptagningsområde, framkomlighet och samordning med övrig kollektiv-, gång- och cykeltrafik. Projektet har tagit fram ett gestaltningsprogram som ska vara vägledande för utformningen av till exempel hållplatsmiljöer och korsningar. Detta kommer att fördjupas och detaljeras vartefter projektet löper vidare. Inom projektet pågår även arbetet med planering av en spårvägsdepå.

Planens innehåll

Planens syfte

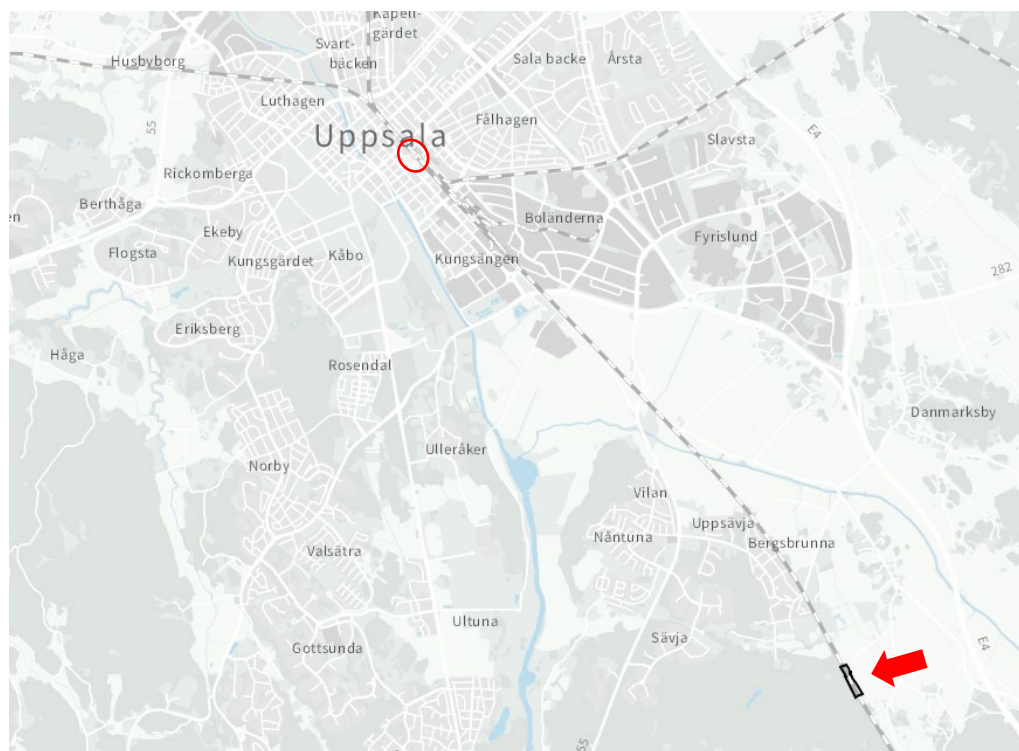
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en ny järnvägsstation samt de behov av åtgärder som behövs för att säkerställa marknivåerna på respektive sida om järnvägen med anledning av den framtida utvecklingen av området.

Planens huvuddrag

Detaljplanen reglerar möjligheten att använda mark för järnvägsändamål för både järnväg och järnvägsstation, samt allmän plats kollektivtrafiktorg med behov av åtgärder för att säkerställa marknivåskillnader. En planbestämmelse har införts på detaljplanen för att reglera stationens gestaltning. Ett antal markreservat säkerställs genom regleringar på plankartan. Stationen är av betydelse för att möjliggöra ett hållbart resande för framtida företag och boende i området.

Planområdet

Geografiskt läge och areal



Figur 5: Planområdet markerat med svart linje i nedre högra hörnet av kartan. Uppsala C markerat med röd punkt.



Figur 6: Planområdet markerat med grön yta och svart heldragen tjockare linje. Fastighetsgränser markeras med svart tunnare linje.

Allmän områdesbeskrivning

Området utgörs till stora delar av befintlig järnvägsbank med två spår och slanter. Öster om järnvägen finns en mindre skogsdunge samt jordbruksmark. Väster om järnvägen finns en kraftledningsgata. Inga människor bor inom planområdet. Området bedöms ha låga naturvärden.

Områdets identitet

Området har inte en tydlig identitet då det utgörs av en kraftledningsgata, järnväg och mindre del jordbruksmark. Från västra sidan, som ligger tydligt högre än östra sidan, ges större utblickar mot jordbruks- och kulturlandskapet i öster. Stationen kommer att bli en viktig central del i den tänkta stadsbebyggelsen. Järnvägsstationen med dess funktion kommer att vara av stor betydelse för såväl företag i området som boende då det ger möjlighet till ett mer hållbart resande.

Landskapsbild, bebyggelse och gestaltning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en station som sträcker sig över den utökade järnvägens fyra spår och regleringen följer i stort den järnvägsplan som Trafikverket tagit fram för järnvägsutbyggnaden. I och med att järnvägen utökas med två nya spår på östra sidan om befintliga spår breddas järnvägsområdet österut. Utgångspunkten för planen har varit att följa Trafikverkets avgränsning för järnvägsplanen, vilket är det underliggande projekt som ianspråktar jordbruksmarken för järnvägsanläggningen. Västerut har detaljplanen utökats med en mindre yta för ett framtida kollektivtrafiktorg som kommer knyta an till framtida stadsbebyggelse som hanteras i andra detaljplaner.

Gestaltningen av stationen är av stor betydelse då den är visuellt synlig från det öppna jordbrukslandskapet i öster som utgörs av riksintresset för kulturmiljövård Långhundraleden (C41).

Planområdet ligger på gränsen mellan skogslandskapet väster om järnvägen och jordbrukslandskapet öster om järnvägen. Järnvägen har här varit en del av landskapet sedan cirka 1865. I detta område kommer järnvägen från söder ut från skogen och löper parallellt med jordbrukslandskapet i öster på en hög järnvägsbank i nord-sydlig riktning. Det mest orienterbara objekten i närområdet är den befintliga järnvägsbanken samt en större kraftledningsgata.

Planområdet är inte tidigare bebyggt.



Figur 7: Ortofoto över närområdet. Väster om järnvägen, till vänster i bild, syns skogsmark och kraftledningsgator. Öster om järnvägen, till höger i bild, syns åkerfälten och en dunge som delvis ingår i detaljplanen. Dungen kommer helt att försvinna i och med utbyggnaden av järnvägen enligt Trafikverkets underlag.



Figur 8: Foto taget norrut från västra sidan järnvägen. Kraftledningarna längs med järnvägen syns till vänster i bild. Skogsdungen på östra sidan om järnvägen kommer att tas bort i och med att järnvägen utökas med två spår. Fotot visar höjdskillnaden i området.

Stadsbyggnadsstruktur

Det saknas en stadsstruktur inom planområdet då det utgörs av kraftledningsgata och järnvägsbank samt viss åkermark.

Stationen är tänkt att vara en central funktion i den framtida stadsbebyggelsen som planeras för området. Genom sin funktion kommer stationen att ge människor en möjlighet att korsa järnvägen på ett säkert sätt.

Gestaltning av allmänna platser

Allmänna platser saknas inom planområdet då det utgörs av kraftledningsgata och järnvägsbank samt viss åkermark.

De torg som kommer att anläggas väster och öster om järnvägen ska utformas med hög kvalitet och ge möjlighet för resenärer att tydligt kunna orientera sig till stationens entréer. Detaljplanen reglerar en mindre del av det västra torget genom en bestämmelse för allmän plats med användningen kollektivtrafiktorg.

En stödmur eller slänt kan anläggas för att ta upp nivåskillnaden mellan järnväg och torgytan.

Bebyggelsens höjd och taklandskap

Det saknas bebyggelse inom planområdet då det utgörs av kraftledningsgata och järnvägsbank samt viss åkermark.

Detaljplanen reglerar inte stationens höjd eller utbredning inom kvartersmarken. Trafikverket ansvarar för att stationen utformas på ett funktionellt sätt. På östra sidan kommer stationen ha en höjd om cirka 24 meter för att möjliggöra för resenärer att ta sig upp från torget framför entrén och över spåren. På den västra sidan är stationen cirka sex meter hög, då marknivån på denna sida ligger högre än på östra sidan. Stationen utformas med platt tak.

Arkitektur och gestaltning

Trafikverket har tagit fram förslag på stationens utformning. Stationen utformas med en mittplattform som är tillgänglig via en planskild plattformsförbindelse. Plattformsförbindelsen utgörs av en inbyggd gångbro med entréer från västra sidan och östra sidan om spåren. På grund av marknivåerna i området kommer stationsbyggnaden att vara cirka 24 meter hög på östra sidan. Framför den östra entrén finns ett torg, som inte ingår i detaljplanen utan hanteras inom en annan detaljplan. På västra sidan är stationen cirka fem och en halv meter hög och enbart en våning på grund av att en stödmur uppförs för att möjliggöra en torgyta framför entrén. Enbart en mindre del av torgytan ingår i detaljplanen.



Figur 9: Illustration som visar hur stationen är placerad utifrån tänkta marknivåer. Bild: Sweco, redigerad av Uppsala kommun. På västra sidan, till vänster i bild, kommer marknivån att vara +35 meter och på östra sidan, till höger i bild, kommer marknivån att vara +16,5 meter. Det innebär att den totala nivåskillnaden som stationen ska hantera är 18,5 m mellan de båda sidorna om stationen. Spåren ligger på en höjd om +25,5 meter.

Stationen ska uppföras med högkvalitativa material och med hög kvalitet på detaljerna. Stationens utformning ska vara en enhetlig form med ett stringent materialval som skapar en tydlig volym och ger anläggningen en stark karaktär. Stationsbyggnaden är gestaltad för att utgöra en central nod i den framtida stadsstrukturen och stationen ska ha en stark identitet, där robusta materialval balanserar med en dynamisk och organisk form som speglar rörelse och flöde. Taket är en av de mest framträdande karaktärsfulla delarna av byggnaden. Genom form och färg binder taket samman trapphus, plattformsförbindelse och perronger till en helhet. Undertaket ges en tydlig kulör som blir likt ett signalelement som förstärker byggnadens identitet. Takets horisontella form knyter an till både tågens färdriktning och även element i kulturmiljölandskapets horisontella karaktär i öster.

Taket ges en markerad takfot och mörkare färg. Undertaket ska gestaltas enhetligt för såväl stationsbyggnadens insida som utsida under takfoten. Undertaket fortsätter även ut på plattformarna och bidrar till att knyta samman stationens formspråk mellan de olika delarna. Kvällstid nyttjas belysningen för att lysa upp undertaket så väl inne i stationsbyggnaden som på utsidan under takfoten.

Detaljplanen reglerar inte fasadmaterial för stationen. Trafikverket har presenterat en tanke om ett enhetligt material som ges en struktur och form som efterliknar tegel.

Till gestaltningen av stationen har en färgstrategi presenterats som syftar till att förankra anläggningen i både det historiska kulturmiljölandskapet och den framtida stadsbebyggelsen som Uppsala kommun planerar för i området.



Figur 10: Järnvägsstationens entré på östra sidan. På grund av höjdskillnaden leder rulltrapporna och hissarna resenärerna upp över spåren och till perrongerna. Bild: Sweco.

Två alternativa färgskalor har tagits fram, som redovisas på bilden nedan. Ett alternativ, benämnt A, har en ljusare fasadfärg och en ljusare takfot, medan det andra alternativet, benämnt B, har en mörkare fasadfärg och mörkare takfot. Kulören på undertaket är tänkt att vara den samma i båda alternativen. Kommunen förordar det mörkare alternativet då det bättre harmonierar med Uppsalas historiska färgskala för tegelbyggnader samt gör att byggnaden inte kontrasterar så mycket mot omgivningen utifrån att stationen är synlig från kulturmiljölandskapet i öster.

Alternativ A



Alternativ B



Figur 11: De två alternativen för färgsättning som presenterats för stationen. Bild: Sweco.

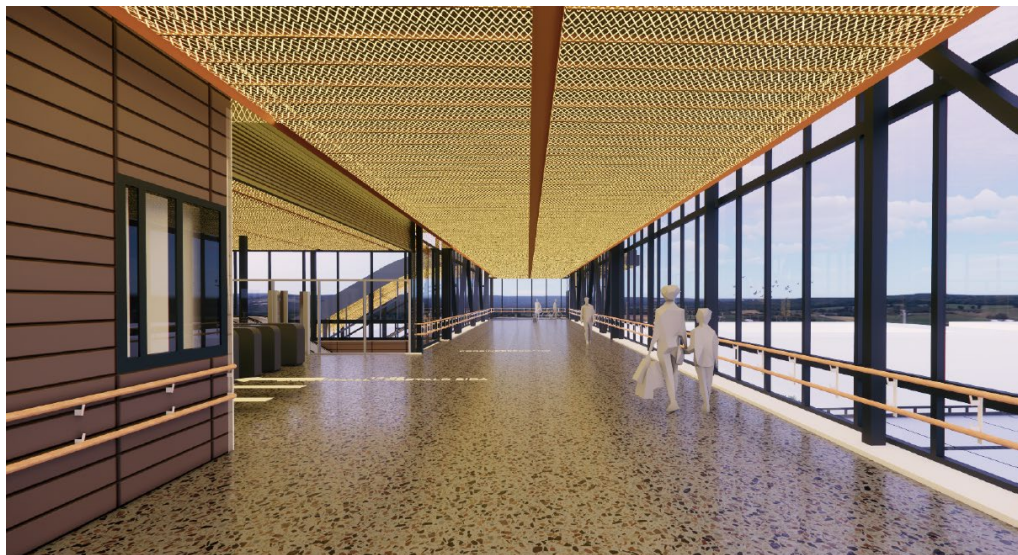


Figur 12: Järnvägsstationens entré på västra sidan. På grund av marknivån behövs här inga trappor utan resenärer kommer direkt in mot gångbron över spåren och rulltrapporna ner mot perrongerna. Den västra muren möjliggör skapandet av en torgyta i nivå med entrén. Bild: Sweco.

Två större murar finns i anslutning till stationen. Dels en vid den östra sidan som tar upp nivåskillnaden där stationsbyggnaden möter torgytan. Den östra muren är cirka nio meter hög och kommer att vara totalt cirka 130 meter lång. Den västra muren är cirka nio meter hög och utgörs av två delar, dels en del söder om stationsbyggnaden som är cirka 30 till 35 meter lång och en norr om stationsbyggnaden som mäter 15 meter. Visuellt syns murarna mest från öster.



Figur 13: Kvällstid lyser undertaket upp så väl invändigt som utvändigt vilket ger en karaktärsskapande effekt. Den östra muren syns på vardera sida om stationsbyggnaden. Tillkommande gatubelysning finns inte med i visualiseringen. Bild: Sweco.



Figur 14: Visualisering av hur gångbron över spåren ser ut från västra entrén. Till vänster i bilden syns entrén till spårlinjen och accessen till perrongerna. Det för stationen visuellt sammanbindande undertaket syns upplyst. Exakt utformning kan förändras inför genomförandet. Bild: Sweco.

Kulturmiljö

Planområdet ligger i gränslandet mellan det öppna jordbrukslandskapet i öster och skogsområde i väster. Stora delar av jordbrukslandskapet omfattas av ett riksintresse för kulturmiljövården.

Riksintresse för kulturmiljövården

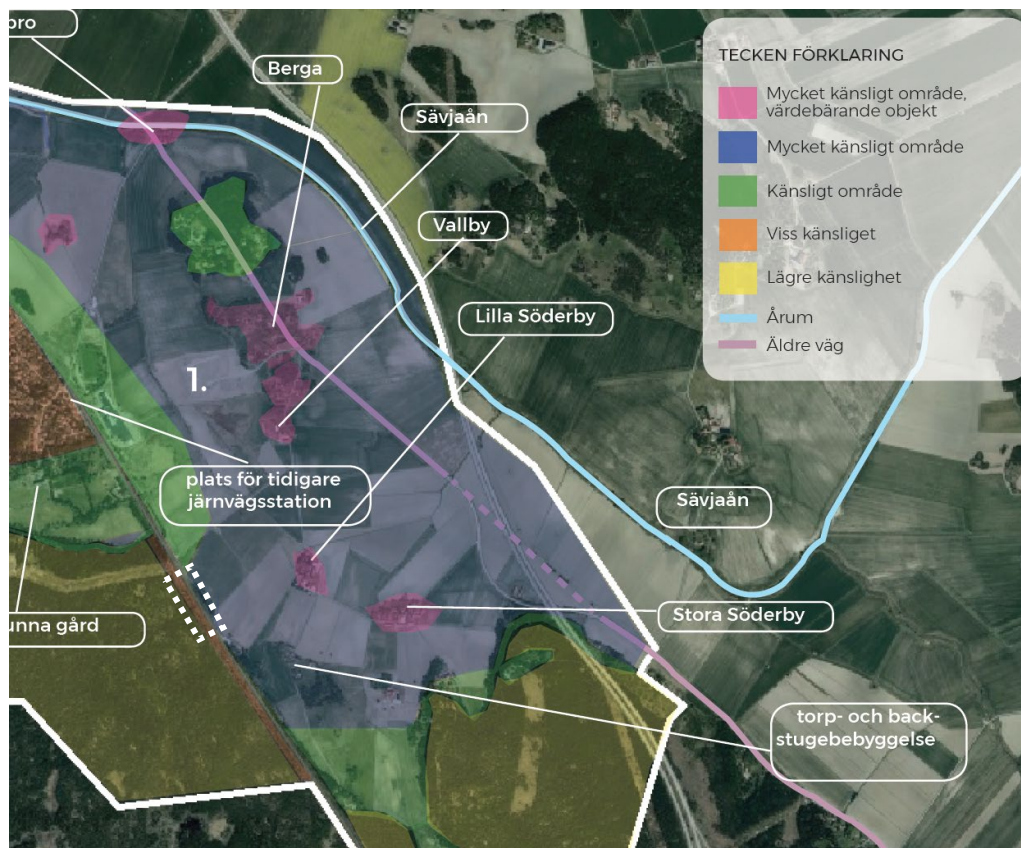
Riksintressen för kulturmiljövården är sammanhängande kulturmiljöer av stor betydelse ur ett nationellt perspektiv. Det är områden som särskilt väl belyser viktiga historiska skeenden på en plats. De värden som ligger till grund för utpekandet är knutna till såväl enskilda objekt och delområden som till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

Planområdet med befintlig järnvägsbank ligger strax öster om riksintresset för kulturmiljövården Långhundraleden (C41). Planområdet syns i fjärran från Linnés Hammarby öster om E4, som ingår i riksintresset.

Som underlag till den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna togs ett kompletterande kulturmiljöunderlag fram (WSP, 2019-09-20). Rapporten inkluderar en känslighetsanalys som pekar ut området öster om järnvägen som ett mycket känsligt område. Rapporten förtydligar att ett sådant område är *”av mycket stor betydelse för att förstå viktiga kulturhistoriska sammanhang som kan kopplas till riksintressen för kulturmiljövården eller lagskyddade miljöer. Dessa områden är mycket känsliga för nya strukturer som inte går i linje med de bärande berättelser som uttrycks i landskapet; för åtgärder som skadar karaktärer och viktiga uttryck eller bryter betydelsefulla visuella eller funktionella samband. De kan även vara känsliga för åtgärder utanför områdena, om åtgärderna påverkar bärande karaktärer och uttryck negativt”*.

Planområdet ligger på gränsen mellan två områden, där odlingslandskapet i öster är mycket känsligt för ingrepp som påverkar dess karaktär, medan skogsområdet i väster

är tåligare för nya inslag. Inom skogsområdet finns det dock en känslighet för åtgärder som kan bli synliga på långt håll och påverka vyer över det öppna landskapet.



Figur 15: Del av känslighetskartan (WSP) som visar planområdet markerat med vit streckad linje.

Landskaps- och kulturmiljöanalys

För att tydligare belysa stationen och dess murars inverkan på kulturmiljölandskapet har en landskaps- och kulturmiljöanalys (Topia, 2026-03-18) tagits fram. Analysen synliggör den historiska utvecklingen av landskapet och visar ett antal visualiseringar av stationen med tillhörande murar och slänter från ett antal vypunkter i landskapet. Vypunkternas läge har stämts av med länsstyrelsen.

Analysen visar att stationen är synlig på avstånd och att stationsbyggnadens vertikala del med trapphus och rulltrappor avviker från landskapets långsträckta horisontella linjer. Rapportens samlade konsekvensbedömning för riksintresset Långhundraleden är att den föreslagna stationen med tillhörande murar visuellt påverkar en begränsad del av utredningsområdet inom riksintresset genom att den skymms från öster bakom befintlig bebyggelse och vegetation i uppbrutna landskapet. Stationen ligger på stort avstånd från flera platser där många människor rör sig vilket gör att inverkan inte blir betydande. Konsekvenserna för den visuella upplevelsen av området är att stationen tillför en modern byggnad som drar uppmärksamhet till sig och bryter det annars dominerande horisontella linjerna i landskapet.

Utredningen avslutar med att ge rekommendationer för att minska den visuella påverkan. Bland annat lyfts det fram att hur området kring järnvägen gestaltas kan påverka hur olika aspekter av platsens kulturhistoria belyses. Dovare kulörval kan bidra till att stationens kontrast till bakomvarande skogsmiljö blir mindre. Rapporten säger även att en genomtänkt utformning med högre vegetation på lämpliga platser i

det öppna landskapet kan bryta upp siktlinjer och minska stationens synlighet i landskapet.

Fornlämningar

Trafikverket har med anledning av järnvägsplanen låtit utföra arkeologiska steg 1- och steg 2-utredningar. Inom planområdet har två objekt identifierats och undersökts. Båda klassificeras som fornlämningar och utgörs av en stensättning (L2022:7570) samt en boplatz (L2022:7572). Trafikverket ansvarar för att hantera fornlämningarna i enlighet med kulturmiljölagen och ansöka hos länsstyrelsen om att dessa tas.

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

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Järnväg

Planområdet korsas i nord-sydlig riktning av Ostkustbanan och dess två järnvägsspår.

Förändringar

Järnväg

Järnvägen kommer att utökas till fyra spår samt en station som går över spåren med anslutning till perronger som placeras mellan de två västra spåren. Detta möjliggörs genom detaljplanen.

Gatunät, gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik

Detaljplanen reglerar inte någon allmän gata utan enbart en mindre yta för allmän plats torg (kollektivtrafiktorg). Gatorna i anslutning till stationen hanteras i andra detaljplaner. Stationen kommer att vara en central del av att erbjuda företag och resenärer möjlighet till ett mer hållbart resande. I detaljplanen för gatan öster om järnvägen, som angränsar direkt till stationen, planeras för en större kollektivtrafiknod för busstrafik. Väster om stationen planerar Uppsala kommun att möjliggöra spårvägstrafik. Det kommer att vara möjligt att nå stationen från så väl östra som västra sidan via nya vägar samt möjligt att korsa genom stationen.

Parkering och angöring

Angöring till stationen är tänkt att ske både från väster och öster om järnvägen. Detta regleras inte i denna detaljplan utan i andra pågående angränsande detaljplaner. Ambitionen i de angränsande detaljplanerna är att färdtjänst, taxi och kollektivtrafik ska nå stationen från östra sidan, med möjlighet att byta till spårväg på västra sidan.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Trafikverket har upprättat en utrymningsplan för stationen. Trafikverket för en dialog med räddningstjänsten kring detaljer i den. I den kommande stadsbebyggelsen anläggs gator och allmänna ytor på vardera sida om stationen som möjliggör för räddningstjänsten att nå stationen vid behov. Dessa ytor ingår inte fullt ut i denna detaljplan utan hanteras i andra detaljplaner.

Tillgänglighet

Trafikverket ansvarar för att stationen uppförs så att den kan nyttjas utifrån gällande tillgänglighetskrav, se mer under bebyggelse och gestaltning.

De allmänna ytorna som ingår i detaljplanen kommer att anpassas för kommande stadsbebyggelse avseende nivåskillnader. Kollektivtrafiktorget väster om stationen kommer att ha en lutning på knappt två till tre procent. Ledstråk och varningsplattor ska utformas i enlighet med kommunens riktlinjer för de offentliga platserna kring spårvägen. Stationen ska genom sin funktion ge möjlighet för resenärer och övriga att kunna passera över järnvägen även när det inte är någon tågtrafik till och från stationen, exempelvis nattetid. Väl anpassad belysning och skyltning är av stor betydelse för att göra miljön tillgänglig med tydliga ledstråk och tydlig orienterbarhet. Detta gäller även områden i angränsande stadsmiljöer som inte ingår i detaljplanen. Genom sin utformning kan stationen och omgivande stadsbebyggelse skapa en tydlighet för hur resenärer enklast tar sig mellan östra och västra sidan av järnvägen. Dessa delar är av stor betydelse för att stationen ska kunna användas på ett effektivt sätt och ge resenärer en smidig rörelse genom stationen till sina respektive målpunkter.

Slänter för järnvägen samt murar kring stationen, både på östra och västra sidan om spåren, möjliggörs genom detaljplanen.

Social hållbarhet

Trygghet

Området saknar allmänna platser för människor att uppehålla sig på. Området bedöms ha en låg trygghet då järnvägen löper genom området och den är inte avskärmd med staket.

Stationen ska vara en naturlig länk mellan den västra och östra sidan av den framtida stadsbebyggelsen. Stationen är tänkt att fungera som en passage över järnvägen även när perrongerna är stängda för trafik. Väl placerad belysning och utformning bidrar till att skapa trygga miljöer inom stationen. Detta regleras inte av detaljplanen.

Barnperspektivet

Området är idag ett för barn tämligen otillgängligt område. Med tanke på att järnvägen idag saknar staket längs med banvallen är det inte säkert för barn att själva vistas i närheten av spåren.

För att stärka barns trygghet är det av betydelse att stationen utformas så att miljön upplevs inbjudande och tillgänglig. Mörka hörn och dolda vinklar kan minimeras så att

barnen ges möjlighet till bättre överblick. Tydliga skyltar kan också hjälpa barn att förstå hur de ska röra sig i miljön. Detta regleras inte av detaljplanen.

Äldre- och tillgänglighetsperspektivet

Området har idag låg tillgänglighet på grund av hur markförhållandena längs med järnvägen är.

Genom sin utformning kan stationen främja möjligheten för äldre att ta sig till och från perrongerna samt att nyttja stationen som en passage över spåren. Exempelvis kan detta ske genom att sittmöjligheter placeras i de allmänna utrymmena. Detta regleras inte av detaljplanen.

Klimatfrågor

Planområdets användning och disponering

Den huvudsakliga användningen inom detaljplanen är kvartersmark för järnväg och järnvägsstation. Då stora delar av planområdet redan utgörs av järnvägsanläggning är det en effektiv resurshushållning att placera de tillkommande järnvägsspåren och järnvägsstationen vid de existerande spåren.

På västra sidan kan berg behöva tas bort för att möjliggöra uppförande av stödmur för kommande stadsbebyggelse. Genom att massor tas bort inom området kan det vara ett mer effektivt nyttjande då massor kommer att behövas för den kommande gatustrukturen i anslutning till stationens västra landfäste.

Bygg och anläggning

Trafikverket ansvarar för uppförande av stationen och tillhörande järnvägsanläggningar och dessa delars klimatpåverkan. Uppsala kommun ansvarar för uppförande av en slänt eller stödmur på västra sidan för den kommande stadsbebyggelsen. På grund av tekniska grundkrav är det inte möjligt att hitta alternativa lösningar för uppförande av murarna varför det är svårt att begränsa stödmurarnas klimatpåverkan.

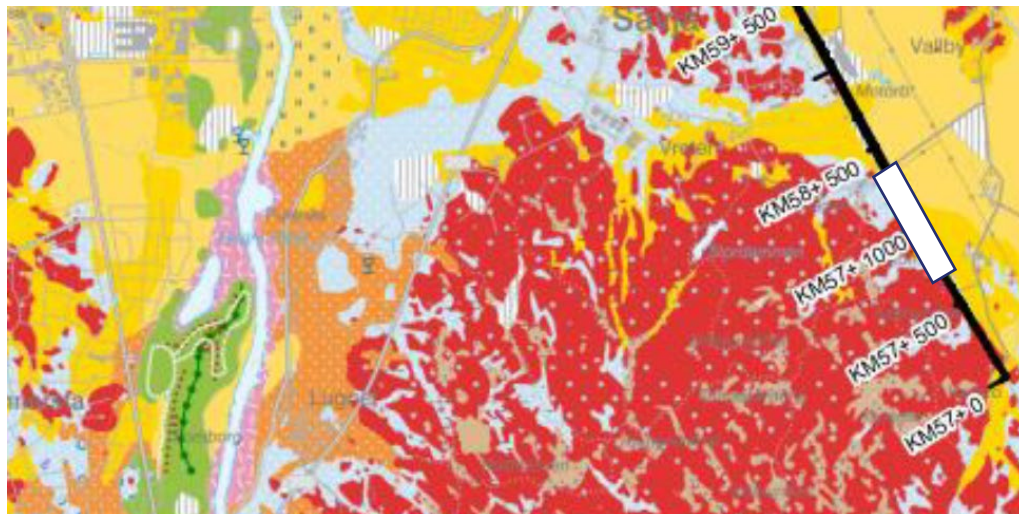
Transport

Järnvägsstationen kommer att ge möjlighet för företag och privatpersoner att resa på ett mer hållbart sätt varför stationen därmed bedöms vara positiv för ett mer hållbart samhälle. Genom att erbjuda goda möjligheter för tågresor minskar behovet av persontransporter med bil.

Mark och geoteknik

Trafikverket har inom ramen för projektet med att bygga ut järnvägen genomfört geotekniska undersökningar på så väl östra som västra sidan om järnvägen. Dessutom har Uppsala kommun utfört ett antal geotekniska utredningar i området som underlag för kommande stadsbebyggelse och detaljplaner.

Inom de utredningar som Trafikverket låtit ta fram redovisas sträckan för järnvägen i kilometer. Planområdet ligger ungefär mellan punkterna KM57+600 och KM58+350, se bilden nedan. Planområdet är ungefärligt markerat med en vit ruta.



Figur 16: Kartutsnitt från utredning framtagen av Trafikverket som visar geologiska förutsättningar. Planområdet ungefärligt markerat med vit yta i högra delen av bilden.

Utredningarna visar att marken till stora delar består av berg. På östra sidan finns mindre områden som består av lera (jordbruksmark idag). Inom delar av området kommer förstärkningsåtgärder att behöva ske.

Trafikverkets utredning visar att marken mellan KM57+400 och KM57+850 utgörs av fastmark utan behov av förstärkningsåtgärder. Mellan KM57+850 och KM57+950 kommer utskiftning att behöva ske och mellan KM57+950 och KM58+450 kommer utskiftning av lera att behöva ske.

Trafikverket ansvarar för grundläggning av sin anläggning och Uppsala kommun ansvarar för grundläggningen av stödmuren väster om järnvägen.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Ytvatten

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Sävjaån och vidare till Fyrisån. För Sävjaån och Fyrisån finns miljö kvalitetsnormer. Vid Vatteninformationssystem (VISS) senaste statusklassning tilldelades Fyrisån måttlig ekologisk status och uppnådde inte god kemisk status. Tidsfristen för att uppnå god status har förlängts till 2027.

Trafikverket ansvarar för att hantera dagvatten i enlighet med de lagar och regelverk som finns för byggande av järnväg.

Uppsala kommun ansvarar för att hantera dagvatten i enlighet med gällande lagar och regelverk för anläggande av allmän plats.

Systemlösning för dagvattenhantering inom de sydöstra stadsdelarna

För de sydöstra stadsdelarna har Uppsala kommun genomfört en övergripande

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

Föreslagen dagvattenhantering

Trafikverket har låtit ta fram ett PM avseende VA-system och avvattning (2025-04-01). Enligt utredningen kan diken anläggas längs med järnvägsbanken där så behövs. Utredningen säger att inget ytterligare krav på rening har identifierats utöver den rening som sker vid fastläggning av föroreningar i diken samt vid infiltration genom bankroppen. Anläggandet av ny järnväg innebär inte någon ny källa till föroreningar som riskerar att förorena eller påverka recipienternas möjlighet att uppnå ställda miljö kvalitetsnormer.

Kommunen hanterar dagvattenfrågorna för det torg som ska möjliggöras inom detaljplanen inom ramen för detaljplanen för den anslutande stadsbebyggelsen. Detta har bedömts som mest lämpligt då planområdet är så litet och inte kommer att färdigställas förens i och med den angränsande detaljplanen.

Uppsala kommun och Trafikverket är överens om hur dagvatten längs med järnvägens västra sida ska hanteras för att inte påverka järnvägsanläggningen negativt.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet omfattas inte av vattenskyddsområde.

Miljö kvalitetsnormer för grundvatten

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

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

Sävjaån-Samnan har en tidsfrist till 2027 för att uppnå god kemisk status, och det finns en risk att god status inte nås till år 2027 på grund av spridning från källområden för PFAS11 och dikloretan. Uppsalaåsen-Uppsala har också en tidsfrist till 2027 och det finns en risk att god status inte nås till dess.

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

Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersöknings (SGUs) föreskrifter om miljö kvalitetsnormer 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 målår.

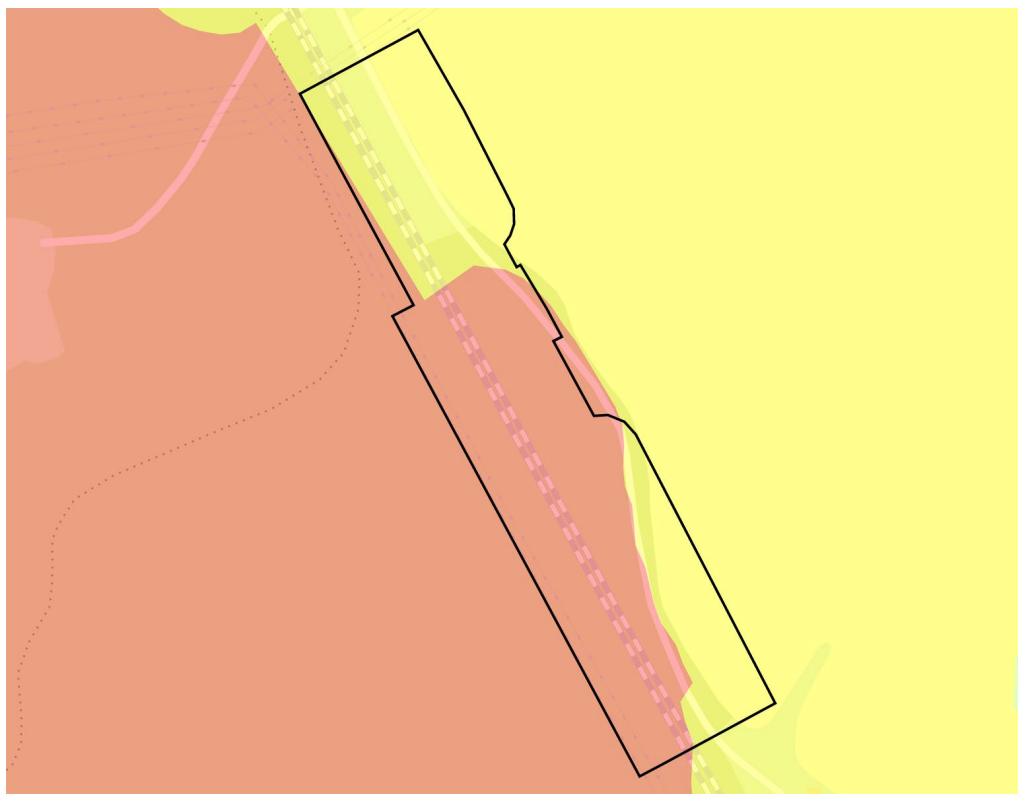
Delsträckan *Uppsalaåsen – Uppsala* har en otillfredsställande kemisk grundvattenstatus och en god kvantitativ status. Det samma gäller *Sävjaån – Samnan*. Tillgången på grundvatten är vanligen god och utifrån tillgängliga data bedöms förekomsten ha god kvantitativ status men är i risk att inte nå god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

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

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

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

Planområdet ligger inom måttlig och hög känslighet för grundvatten.



Figur 17: Känslighetskartering av grundvatten Uppsala- och Vattholmaåsarna. Gult område innebär måttlig känslighet. Rött innebär hög känslighet. Svart linje visar detaljplanens avgränsning.

I det PM som Trafikverket låtit ta fram för järnvägsplanen framgår det att det finns riktlinjer för hur bekämpningsmedel får användas inom järnvägsområdet och föroreningsbelastning från järnväg är generellt låg. Därmed bedöms inte järnvägens avvattningsanläggning påverka möjligheten att uppnå god status för grundvattenförekomsterna.

Föreslagna åtgärder

Inga kända föroreningar finns inom området. Trafikverket ansvarar för att anläggandet av järnvägen och stationen inte medför en risk för att föroreningar av olika slag påverkar grundvattnet negativt.

Översvämning

Översvämningensrisk från angränsande vattendrag.

Planområdet bedöms inte riskera att översvämmas av vatten från angränsande vattendrag, då det saknas angränsande vattendrag.

Översvämningensrisk vid extrema regn

Planområdet bedöms inte riskeras översvämmas vid skyfall på grund av de marknivåer som finns inom området.

Trafikverkets PM för VA-system och avvattning (2025-04-01) visar att vissa områden väster om detaljplanen ser ut att kunna stå under vatten vid stora skyfall. Uppsala kommun och Trafikverket arbetar tillsammans för att säkerställa att skyfall från den

kommande stadsbebyggelsen väster om järnvägen inte ska påverka järnvägsanläggningen. Genom att förändra höjdsättningen kommer en uppsamlingsplats för skyfall på västra sidan att skapas. Därifrån kommer ledningar att föra skyfallsvattnet till östra sidan om järnvägsanläggningen. Ledningarnas läge regleras med en planbestämmelse

Hälsa och säkerhet

Vibrationer

I den framtagna buller- och vibrationsutredning (SWECO, 2025-06-25) framgår det att den utökade järnvägsanläggningen inte kommer att resultera i förhöjda komfortvibrationer generellt, men antalet passager av tåg som ger upphov till komfortvibrationer kan öka.

Detaljplanen reglerar ingen bebyggelse förutom järnvägsstationen. Trafikverket ansvarar för att uppföra stationen med tillhörande område så att det klarar förutsättningarna av vibrationer som uppstår av järnvägen.

Markföroreningar

Inga kända markföroreningar finns i området i enlighet med länsstyrelsens EBH-karta. Med tanke på områdets karaktär och användning bedömer Uppsala kommun att en detaljerad undersökning inte behövs för planområdet.

Magnetfält

Järnvägsnätet med sin kraftförsörjning kan utgöra en källa till elektromagnetiska fält. Lokaler för stadigvarande vistelse uppförs enligt Trafikverkets riktlinjer så att elektromagnetiska fält inte är skadlig för personer i lokalerna.

I den till järnvägsplanen framtagna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) redovisas att beräkningar har gjorts avseende elektromagnetiska fält. Gränsvärdet 0,4 mikrot Tesla uppnås cirka 12,3 meter från kontaktledningen och närmare ledningen är det högre. Det finns inga bostäder som exponeras för gränsvärden över 0,4 μ T längs med hela järnvägsplanens avgränsning.

En luftburen ledning korsar planområdet i norra delen av planområdet. Denna ledning finns på plats idag och Trafikverket har bedömt att luftledningen och järnvägens anläggning inte orsakar störningar för respektive anläggning och funktion.

Risk

Trafikverket har tagit fram en riskutredning inom ramen för utbyggnaden av järnvägen. Utredningen redovisar ett antal risker, riskuppskattning och riskvärdering samt skyddsåtgärder. Utredningen visar på ett antal skyddsåtgärder som föreslås längs järnvägens sträckning. Anläggningen inom detaljplanen behöver utformas enligt Trafikverkets riktlinjer för att kunna hantera eventuella risker så som urspårning. Exempelvis kan pelare behöva dimensioneras för att kunna klara påkörning. Detta är dock inte något som regleras genom bestämmelse i detaljplanen.

Brand

Släckning

För att brandförsvaret ska anses ha tillträde till en byggnad för att genomföra ett släckningsarbete bör avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och byggnadens angreppspunkt normalt inte överstiga 50 meter.

Angreppspunkterna för Bergsbrunna station utgörs av byggnadens entréer på vardera sida om spåren. Brandförsvaret ska kunna ställa upp ett släckfordon och byggnaden ska kunna nås utan orimligt lång slangdraging från släckbilen. För hus som byggs med trästomme behöver vattentillgången till eventuella sprinklersystem säkerställas.

Då området idag inte är bebyggt finns inga angränsande gator. Dessa hanteras i andra detaljplaner. Behovet av brandposter säkerställs i pågående eller kommande projektering och ledningssamordning. Dessa brandposter kommer att kunna tillgodose räddningstjänstens krav på vatten. Uppställningsplatser för räddningstjänstens fordon hanteras inte inom ramen för denna detaljplan utan kommer att säkerställas inom de detaljplaner som tas fram för angränsande områden. Uppställningsplatser kommer att finnas vid respektive entré till stationen på båda sidor om spåren.

Utrymning

Trafikverket ansvarar för att stationen uppförs så att den lever upp till räddningstjänstens krav för utrymning. För att brandförsvaret ska kunna genomföra utrymning från byggnader finns det ett antal förutsättningar som ska vara uppfyllda. Utöver att brandförsvaret ska kunna vara på plats tillräckligt snabbt och ha tillgång till fordon, utrustning och personal ska byggnaden vara tillgänglig och rätt utformad.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Trafikverket ansvarar för att ansöka om ledningsanslutning till de allmänna ledningsnäten.

Dricksvatten

Trafikverket ansvarar för att ansöka till ledningsägare för att ansluta stationen till det kommunala vattennätet.

Brandvatten

Brandposter kommer att uppföras i enlighet med räddningstjänstens krav. Ytor för dessa brandvattenposter regleras inte inom ramen för denna detaljplan utan hanteras i detaljplaner för angränsande område på västra och östra sidan om järnvägen.

Spillvatten

Stationen ligger i ett område som inte är anslutet till kommunens verksamhetsområde för spillvatten. Området kommer dock att i och med utbyggnaden i området att anslutas till det allmänna ledningsnätet. Trafikverket ansvarar för att ansöka om ledningsanslutning till spillvattennätet.

Dagvattenledningar

Med pågående planprocesser i anslutning till planområdet kan området i framtiden komma att ingå i kommunens verksamhetsområde för dagvatten.

Detaljplanen reglerar ett u-område genom kvartermarken T₁ (Järnväg) och T₂ (Järnvägsstation) för att möjliggöra allmänna ledningar i väst-östlig riktning.

Avfall

Avfallshanteringen kommer att ske på stationens östra sida, där rum för hantering av avfall kommer att placeras i anläggningen. Ytor för fordon att hämta avfall och allmänna gator regleras inte i detaljplanen utan planläggs i detaljplanen för gata öster om järnvägen (2023-003395).

El

Trafikverket ansvarar för att tillse att stationen med tillhörande anläggningar kan försörjas med el.

Värme

Trafikverket ansvarar för att tillse att stationen kan anslutas så att anläggningen kan värmas upp.

Tele och bredband

Trafikverket ansvarar för att stationen med tillhörande anläggningar kan anslutas till kommunikationstjänster.

Motiv till detaljplanens regleringar

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
TORG₁	<p><i>Kollektivtrafiktorg</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att möjliggöra del av den kommande torgytan väster om järnvägsstationens entré.</p>

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
T₁	<p><i>Järnväg</i></p> <p>Reglerar markens användning så att det är möjligt att uppföra järnväg inom ytan.</p>
T₂	<p><i>Järnvägsstation</i></p> <p>Reglerar markens användning så att det är möjligt att uppföra en järnvägsstation inom ytan.</p>

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
l₁	<p><i>Markreservat för allmännyttig luftledning.</i></p> <p>Bestämmelsen behövs för att bekräfta en befintlig kraftledning som passerar över järnvägen inom kvartersmarken. Ledningen har ledningsrätt.</p>
u₁	<p><i>Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.</i></p> <p>Bestämmelsen behövs för att möjliggöra uppförande av ledningar under järnvägsbanken inom kvartersmarken. Ledningarna avses uppföras genom servitut.</p>
x₁	<p><i>Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.</i></p> <p>Bestämmelsen behövs för att säkerställa möjligheten att uppföra torgyta med tillhörande möjlighet för gång- och cykeltrafik ovanpå en stödmur inom</p>

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
	<p>kvartersmarken för järnvägsändamål. Stödmur och torgyta avses anläggas med servitut.</p>
z₁	<p><i>Markreservat för allmännyttig spårtrafik.</i></p> <p>Bestämmelsen behövs för att säkerställa möjligheten att uppföra torgyta med tillhörande möjlighet för spårbunden kollektivtrafik (spårväg) ovanpå en stödmur inom kvartersmarken för järnvägsändamål. Stödmur och torgyta avses anläggas med servitut.</p>
f₁	<p><i>Järnvägsstation ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet och med hänsyn till det omgivande landskapets höga kulturhistoriska värden.</i></p> <p>Hela stationsområdet omfattas av bestämmelsen. Bestämmelsen syftar till att reglera stationens gestaltning i sin helhet avseende formspråk av både stationsbyggnad och plattformar med tillhörande tak, materialval samt andra element. Allt ska utföras med stor omsorg och ta sin utgångspunkt i gestaltungsprinciper som beskrivs för stationen i denna planbeskrivning.</p>

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägförhållanden

Fastigheter som berörs av detaljplanen utgörs av delar av:

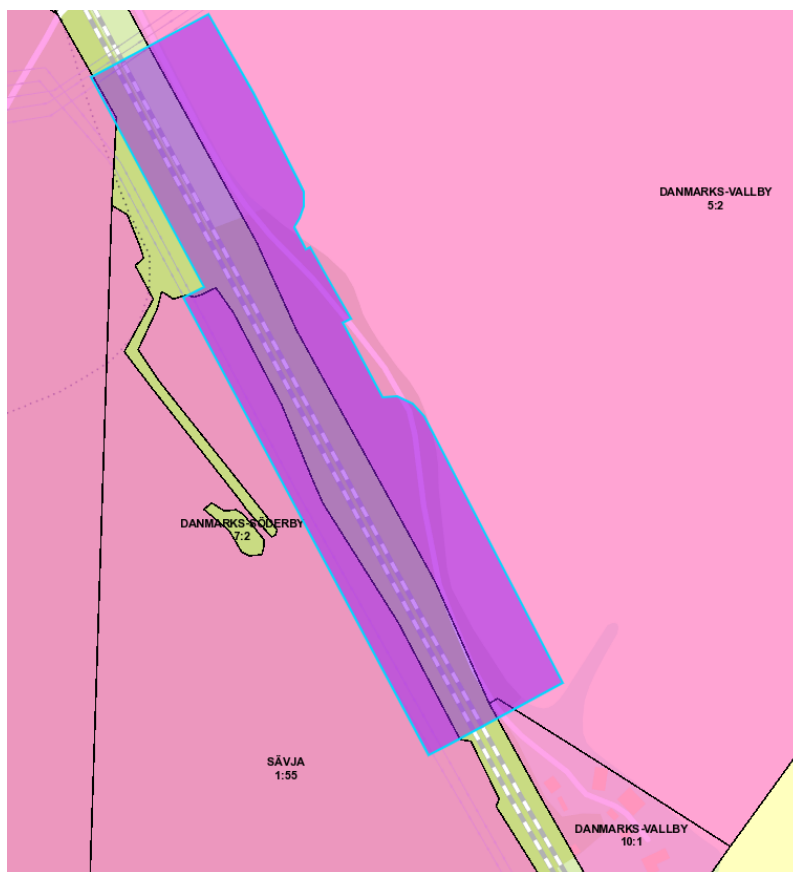
Danmarks-Söderby 7:2 – ägs av Trafikverket

Danmarks-Vallby 5:2 – ägs av Uppsala kommun

Danmarks-Vallby 6:3 – ägs av Uppsala kommun

Danmarks-Vallby 10:1 – ägs av Uppsala kommun

Sävja 1:55 – ägs av Uppsala kommun



Figur 18: Kartutsnitt som visar planområdet med lilja yta. Fastigheter med rosa färg ägs av Uppsala kommun. Trafikverkets järnvägsfastighet Danmark-Söderby 7:2 löper i nord-sydlig riktning genom planområdet.

Servitut och rättigheter

En befintlig ledningsrätt som ska bevaras finns inom planområdet i norr och utgörs av en större luftburen kraftledning. Denna säkerställs genom bestämmelse för markreservat (l_1) på plankartan.

Övriga markreservat inom detaljplanen (u_1 , x_1 och z_1) ska genomföras med servitut.

En rättighet för underjordiska ledningar skapas genom bestämmelse på plankartan. Detta avses ske genom servitut.

Den allmänna torgytan och stödmuren avses uppföras med stöd av servitut.

En ledningsrätt väster om planområdet är under arbete för att omlokaliseras från sitt befintliga läge.

Rättighet i form av officiärservitut för trädsäkring finns inom planområdet, längs med järnvägen.

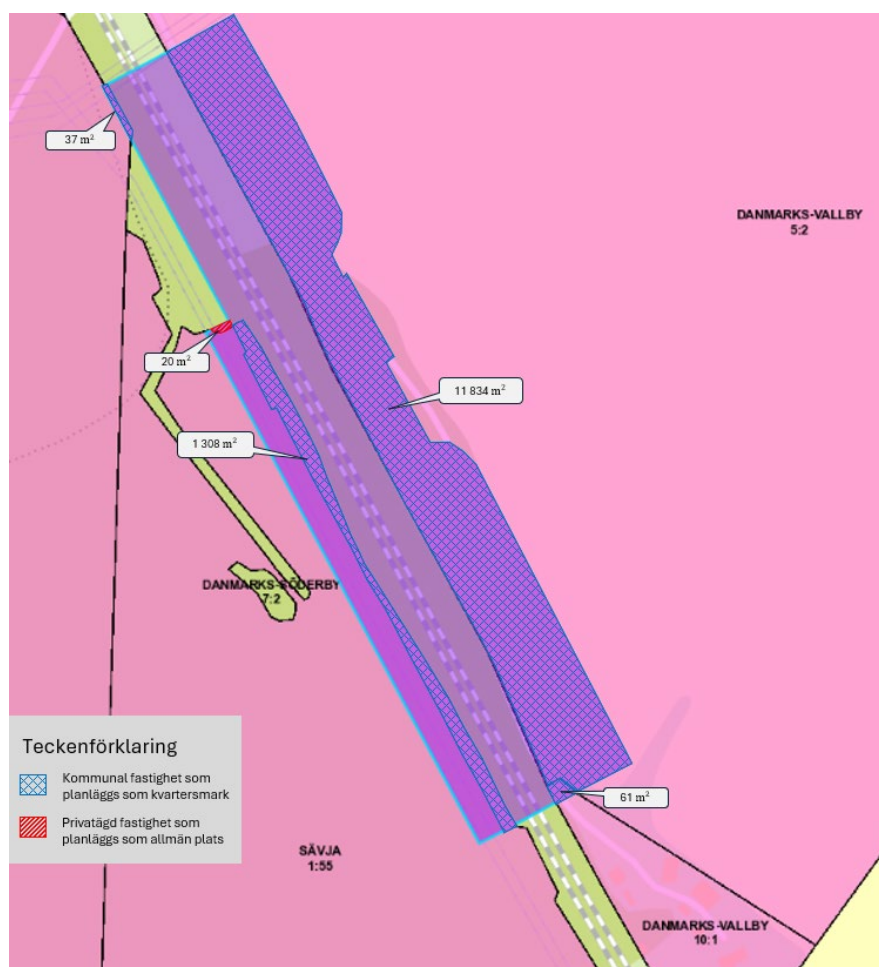
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

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

Detaljplanen innebär att fastigheten Danmarks-Söderby 7:2 (Trafikverkets järnvägsfastighet) utökas med cirka 13 240 kvadratmeter mark från flera av Uppsala

kommuns fastigheter inom planområdet. Den tillförda marken planläggs som kvartersmark T₁ och T₂. Stationsbyggnaden ska inte utgöra en egen fastighet utan vara en del av Trafikverkets järnvägsfastighet.

Planen reglerar även allmän plats inom området genom att cirka 20 kvadratmeter mark överförs från Danmarks-Söderby 7:2 till Sävja 1:55. Resterande del av den mark som planläggs som allmän plats ligger redan inom Uppsala kommuns fastighet Sävja 1:55. De aktuella fastighetsbildningsåtgärderna avses genomföras genom fastighetsreglering i enlighet med överenskommelse mellan berörda fastighetsägare.



Figur 19: Kartan redovisar vilken privat mark som planläggs som allmän plats (röd markering) och vilken kommunal mark som planläggs som kvartersmark (blå markering).

Tekniska frågor

Byggskedet

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

Ledningar

Luftledning i väst-östlig riktning i norra delen av planområdet ägs av Vattenfall. Luftledningen skyddas genom planbestämmelse med markreservat för luftledning.

Två luftledningar löper parallellt med järnvägen på västra sidan och tillhör Vattenfall. De ligger utanför planområdet men avståndet till bland annat stationen föranleder att ledningarna behöver flyttas. En process pågår för att Vattenfall ska flytta ledningarna.

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

Exploitören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts igång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

Dagvattenhantering

Hanteringen av dagvatten inom planområdet beskrivs översiktligt i avsnittet *Vattenmiljö*. Gällande genomförandet finns följande förutsättningar:

Större delen av planområdet utgör kvartersmark för järnvägsändamål. Dagvattenhanteringen för denna del genomförs inom järnvägsplanen.

Dagvatten från det torg som möjliggörs inom planområdet hanteras inom ramen för genomförandet av den angränsande detaljplanen för den anslutande stadsbebyggelsen, där nödvändiga åtgärder för fördröjning och rening säkerställs i samband med projektering och utbyggnad.

För att hantera skyfall anläggs två rör genom banvallen, vilket regleras med planbestämmelse i detaljplanen. Åtgärden säkerställer en transportväg för skyfallsvatten från den planerade stadsbebyggelsen väster om järnvägen så att vattnet inte leds över spårområdet.

Skydd av grundvatten

Eftersom planområdet inte ligger inom ett utpekat vattenskyddsområde för grundvattentäkt, eller inom eller i närheten av ett område med hög eller extrem känslighet enligt *Risikanalyser av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt – Slutrapport Måsen etapp 2*, bedöms inga särskilda åtgärder behöva genomföras.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Trafikverket ansvarar för och bekostar alla utredningar och åtgärder som krävs för utbyggnad på kvartersmark.

Kostnadsfördelning

Kommunen, som huvudman för allmän plats, ansvarar för utbyggnad, drift och underhåll av allmänna anläggningar. Utbyggnaden finansieras genom kommunal markförsäljning i angränsande detaljplaneområden. Detaljplanen är en del av en etappvis utbyggnad och där kostnader för anläggningar i denna plan kan komma att fördelas på kommande planområden inom samma geografi. Där det är möjligt kan kommunen förhandla fram en ersättning från privata markägare för vissa nödvändiga allmänna anläggningar även om de redan är bebyggda i en så kallad etappvis utbyggnad, likt denna geografi. Fastighetsägarens ekonomiska åtaganden ska stå i rimlig proportion till fastighetsägarens nytta av detaljplanen.

De kommunala anläggningarna består av en stödmur med ovanpåliggande torgyta som angränsar Trafikverkets järnvägsanläggning och ansluter till Bergsbrunna station. För att möjliggöra byggnation av de allmänna anläggningarna tillkommer kostnader såsom markberedning och ledningsflytt.

Ledningar

Kostnaderna för flytt av ledningar regleras av separat avtal mellan fastighetsägare och ledningsägare. Trafikverket ansvarar för och bekostar anslutningen av järnvägsstationen till teknisk infrastruktur så som ledningar.

Planavtal

Kommunen och kommunen, såsom fastighetsägare, har tecknat ett planavtal där det framgår att kommunen såsom fastighetsägare betalar för framtagandet av detaljplanen enligt fastställd taxa. Detta i enlighet med det samverkansavtal som tecknats mellan kommunen och Trafikverket som reglerar att kommunen står för samtliga plankostnader i samband med järnvägsplanen.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats

Den mark som ska övergå till allmän plats löser kommunen in efter att detaljplanen fått laga kraft genom att kommunen ansöker om fastighetsbildning. I första hand genomförs fastighetsbildningen med grund i en överenskommelse mellan parterna, i andra hand får lantmäterimyndigheten utreda och fatta beslut om ersättningsfrågan.

Skadeersättning och inlösen

Utöver inlösen av allmän plats medför planen inga skäl till skadeersättning eller inlösen enligt plan- och bygglagens 14:e kapitel.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Samråd är planerat att ske under maj månad 2026 och granskning sker preliminärt i november månad 2026. Detaljplanen bedöms antas under första kvartalet 2027. Laga kraft infaller tre veckor efter att kommunen antagit detaljplanen om detaljplanen inte överklagas.

Trafikverket kommer att påbörja byggnation av järnvägen och stationen på östra sidan 2028. Arbetet på västra sidan beräknas påbörjas 2031.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 60 månader (5 år) från det datum planen får laga kraft.

Motivet för genomförandetiden är kommunen bedömer att projektet kommer att genomföras inom de kommande åren.

Ansvarsfördelning

Kommunen ansvarar för projektering, utbyggnad och drift inom allmän plats. Trafikverket ansvarar för utbyggnad av kvartersmark för järnvägsändamål och för att säkerställa teknisk försörjning av exploateringen.

Trafikverket ansvarar för att bekosta anslutning till vatten- och avloppsanläggningar.

Huvudmannaskap

Kommunen 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 att kommunen ska iordningställa de allmänna platserna så att de kan användas för avsett ändamål i enlighet med detaljplanen. Kommunen ansvarar i och med huvudmannaskapet också för drift och underhåll av allmän plats.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

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

Om det finns ett objekt med biotopskydd inom kvartersmarken ansvarar Trafikverket för att ansöka om dispens hos länsstyrelsen.

I bilaga 1 till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning redovisas berörda generella biotopskydd, naturvärdesobjekt och värdefulla träd. Ett generellt biotopskydd, ett odlingsröse, ligger inom kvartersmarken för järnvägsändamål. Objektet har nummer 32 i tabellen som redovisar att odlingsröset ska flyttas. Trafikverket ansvarar för att hanteringen sker på korrekt sätt.

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

Övriga

Tillståndsprövning enligt kulturmiljölagen krävs för arbete vid och nära fornlämning. Två arkeologiska utredningar har utförts inom ramen för Trafikverkets arbete med järnvägsplanen för att utöka järnvägen till fyra spår. Dels en steg 1-utredning (Upplandsmuseet, 2021:24) och dels en steg 2-utredning (Upplandsmuseet, 2023:01).

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.

Trafikverket ansvarar för att fornlämningarna hanteras på korrekt sätt i enlighet med gällande lagstiftning.

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

De luftledningarna som finns inom detaljplanen omfattas av gällande ledningsrätt.

Utredningar inför bygglovsprövning

Trafikverket bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen för sin anläggning. Exempel på utredningar är arkeologi, geoteknik, geohydrologi med mera.

Planens konsekvenser

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. För att avgöra detta görs en undersökning (6 kapitel 6§ miljöbalken). I undersökningen identifieras de omständigheter som talar för eller emot en betydande miljöpåverkan med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966).

Sammanfattning av undersökningen

Genomförandet av järnvägsplanen inkluderar en miljökonsekvensbeskrivning som redovisar järnvägens konsekvenser för natur och miljö. En undersökning av kommunen, daterad 2026-03-18, har upprättats för detaljplanen. Sammanfattningen är att ett genomförande av detaljplanen inte kunde antas medföra risk betydande miljöpåverkan.

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

Järnvägsstationen, som detaljplanen reglerar, kan visuellt påverka riksintresset för kulturmiljövård Långhundraleden (C41). Järnvägsstationen ligger utanför riksintresset och genom regleringar i plankartan bedömer kommunen att det går att reglera stationens gestaltning så att den inte medför negativ påverkan på kulturmiljön i närområdet.

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen tar ställning till undersökningen under plansamrådet.

Beslut om betydande miljöpåverkan

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

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö

Detaljplanen ligger strax utanför Långhundraleden (C41), vilket är ett riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

Naturmiljö

Detaljplanen berör ingen naturmiljö som utgör riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

Detaljplanen berör ett objekt som omfattas av generellt biotopskydd i enlighet med 7 kapitlet i miljöbalken. Objektet är ett odlingsröse enligt den inventering som Trafikverket låtit genomföra. Dessutom har en stengårdsgård identifierats på västra sidan om järnvägen inom kvartersmarken för järnvägsändamål. Den bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet då den inte ligger i angränsning till någon odlings- eller betesmark. Trafikverket ansvarar för att hantera gårdsgården i enlighet med gällande lagstiftning.

Mark och vatten

Ytvattenförekomsten *Sävjaån mynning-Storåns* ekologiska status bedöms som måttlig. De kvalitetsfaktorer som gör att vattenförekomsten inte bedöms nå god ekologisk status är konnektivitet, näringsämnen och morfologi. Vattenförekomstens kemiska status uppnår inte god status på grund av det överallt överstigande parametrarna kvicksilver och PBDE samt PFOS.

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

Dricksvattenförekomsten *Uppsalaåsen-Uppsala* bedöms stå i hydraulisk kontakt med grundvattenförekomsten *Sävjaån-Samnan*. Ett genomförande av planförslaget bedöms inte medföra negativ påverkan på grundvattenförekomsten under förutsättning att Trafikverkets genomför de åtgärder som behövs i enlighet med deras utredningar.

Enligt Trafikverkets framtagna PM för VA-system och avvattning behövs inget ytterligare krav på rening utöver den rening som sker vid fastläggning av föroreningar i diken samt vid infiltration genom bankroppen. Anläggandet av ny järnväg innebär inte någon ny källa till föroreningar som riskerar att förorena eller påverka recipienternas möjlighet att uppnå ställda miljö kvalitetsnormer enligt Trafikverket.

Detaljplanen omfattar ett mycket begränsat område i förhållande till avrinningsområdet till *Sävjaån*. Avståndet från planområdet till recipienten är som kortast cirka 1400 meter, medan den faktiska rinnvägen är längre. Byggnationen, och därmed hårdgjord yta, inom detaljplanen är begränsad i form av tågstationen och de två murarna. Dagvatten från taket på stationen är rent och infiltreras inom kvartersmarken. För bankroppen sker infiltration genom den, vilket är i enlighet med hur dagvatten hanteras inom järnvägsanläggningen. Därmed bedöms detaljplanen inte påverka något vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet i miljöbalken negativt.

Klimatpåverkan

Kommunens klimatmål

Kommunens *Miljö- och klimatprogram*, beslutat av kommunfullmäktige 2022, sätter mål för kommunen att vara klimatneutralt 2030. Det innebär, bland annat, att de totala årliga växthusgasutsläppen i kommungeografin maximalt får uppgå till 297 kiloton

koldioxidekvivalent år 2030. Därefter ska utsläppen fortsätta minska och dessutom ska upptag av växthusgaser (negativa utsläpp) vara minst lika högt som utsläppet.

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

Detaljplanens klimatpåverkan

Detaljplanens genomförande innebär ett visst koldioxidutsläpp. Utsläppet sker till största delen under byggskedet. Trafikverket ansvarar för att följa sina egna riktlinjer gällande klimatpåverkan vid byggnation av anläggningen. Genom stationen ökar förutsättningarna för resande med tåg och kan då förväntas ersätta en del av de resor som skulle ha skett med bil. En utökning av järnvägen innebär också en möjlighet till fler godstransporter med tåg. Ökad järnvägstrafik kan leda till minskat resande på väg med fossildrivna fordon, vilket ger en minskad klimatpåverkan.

Hushållningsbestämmelser

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

Jordbruksmark

Kommunen har tagit fram en vägledning för alla planer och projekt där jordbruksmark tas i anspråk. Vägledningen innehåller en checklista som har fyllts i och listas som utredning till detaljplanen. Då det inte är lämpligt att placera en järnvägsstation utan anslutning till järnväg har ianspråktagandet av jordbruksmarken inom kvartersmarken bedömts som lämplig. Cirka 6000 kvadratmeter jordbruksmark tas i anspråk inom kvartersmarken.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Genom en utbyggd järnväg med möjlighet till fler tågpassager kommer bullernivåerna att öka inom planområdet och i angränsande områden längs med järnvägen. Byggnader med behov av bullerdämpande åtgärder finns inte inom planområdet.

Vibrationer

Detaljplanen reglerar i stort enbart järnvägsanläggningen. Kommande bebyggelse hanteras i andra detaljplaner, varför det åligger de detaljplanerna att redovisa hur vibrationer från järnvägen ska hanteras.

Elektromagnetism

Trafikverket ansvarar för att stationen uppförs så att människor som uppehåller sig stadigvarande i stationen inte utsätts för elektromagnetiska fält över rekommenderade nivåer.

Risk

Genom en utökning av antalet spår och därmed möjlighet till att fler tåg nyttjar järnvägen finns det en ökad risk för olyckor. Trafikverket har tagit fram utredningar som visar på riskminskande åtgärder där så bedömts varit lämpligt. Trafikverket ansvarar för att riskminskande åtgärder genomförs.

Sociala konsekvenser

Sammankoppling över järnvägen

Den nya tågstationen kommer att ge möjlighet för verksamma och boende i området att korsa järnvägen på ett tryggt och säkert sätt. Stationen blir en naturlig passage för att förflytta sig från respektive sida om järnvägen. Stationens utformning är därför av betydelse för att möjliggöra ett enkelt och tydligt stråk.

Trygghet

I stationen kommer så väl resenärer med tåg som personer som bara ska passera järnvägen att vistas. Det är av betydelse att stationen utformas så att det ges möjlighet för överblickbarhet över ytor och en tydlighet för hur det är tänkt att röra sig i stationen. Ljussättning är av betydelse för att skapa överblickbarhet under årets mörkare årstider.

Barn-, äldre- och tillgänglighetsperspektivet

Barnperspektivet

Trafikverket har tagit fram en barnkonsekvensanalys (BKA) för arbetet med att bygga ut järnvägen. BKA:n har dels handlat om att ta fram en nulägesanalys av barns aktiviteter i området längs järnvägen. Kring området för Bergsbrunna station finns inga aktiviteter för barn. Vidare lyfter rapporten fram att barn framfört tankar kring att stationen gärna får utformas med mycket färg och ljus, att det ska finnas butiker i området och att miljön runt stationen görs barnvänlig. Vidare framför barn att det kan kännas tryggare att röra sig över järnvägen på en bro nattetid än att passera under järnvägen i en gång- och cykelport. Genom att stationen utformas med möjlighet till passage över järnvägen även när det inte går några tåg, samt arbetet med belysning kring stationen och utblickar är bedömningen att flera av barns framförda tankar kring stationen finns inarbetat i den föreslagna utformningen. Tankar kring stadsbebyggelsen runt stationen hanteras inte inom ramen för denna detaljplan.

Äldreperspektivet

Stationen är av stor betydelse för äldre för att ge dem möjlighet att ta sig till och från den nya stadsdelen på ett enkelt sätt. Med tanke på avstånd och höjdskillnader är det

önskvärt om sittmöjligheter för äldre placeras ut på ett sätt så att de kan ges möjlighet till vila vid behov.

Tillgänglighet

Enligt 8 kapitlet plan- och bygglagen ska en byggnad vara tillgänglig och användbar för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. 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 bygglövsprövningen och tekniskt samråd.

Nya byggnader med tillhörande utemiljöer ska enligt lag vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga. Ett genomförande av planen innebär att fler tillgängliga bostäder med modern standard och hiss kan uppföras i stadsdelen. Detta kan ge möjlighet för till exempel äldre personer, eller personer med nedsatt rörelseförmåga, att bo kvar i stadsdelen.

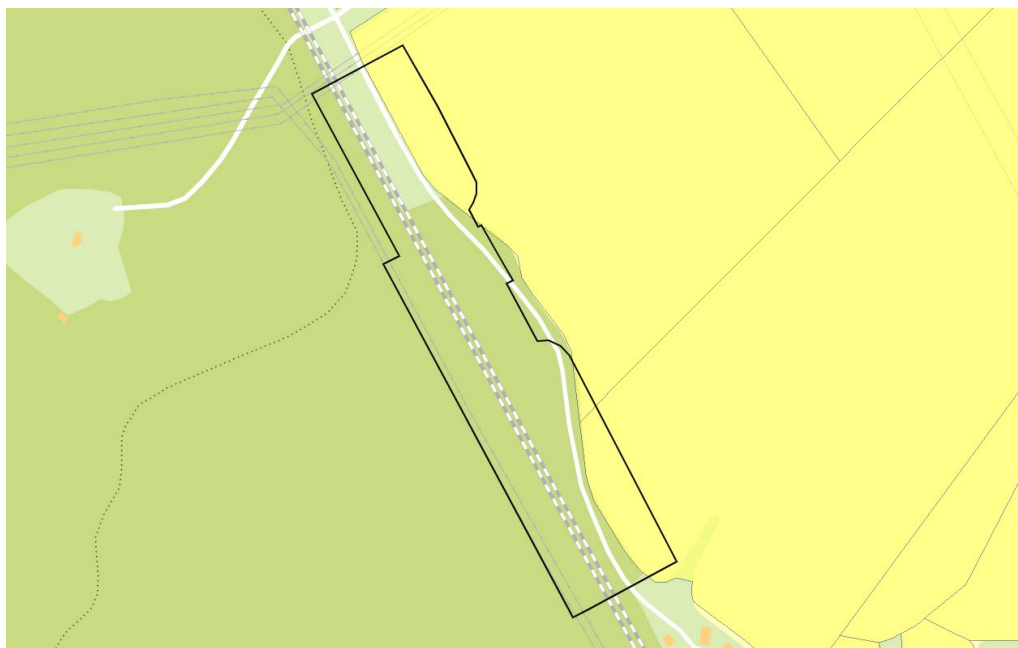
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna och planeringsstrategin.

Detaljplanen är förenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande för den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra stadsdelarna. Stadsbyggnadsförvaltningen vill dock lyfta fram att detaljplanen innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk i och med detaljplanens genomförande. Det är två mindre områden inom detaljplanen utgöras av jordbruksmark, vars yta totalt uppgår till cirka 6000 kvadratmeter.

Brukningsvärd jordbruksmark är ett nationellt intresse. Järnvägen och utbyggnaden av den utgör ett riksintresse. Utifrån att det är två riksintressen som överlappar varandra har en bedömning av intressena gjorts inom ramen för framtagandet av detaljplanen. Utifrån lokalisering av befintlig järnväg är det inte lämpligt att placera ny järnväg eller järnvägsstationen på en plats som avviker från den befintliga järnvägen. En annan alternativ placering av en utökad järnväg, antingen väster eller öster om befintliga spår, skulle innebära ett betydligt större ingrepp i så väl Natura 2000-området Lunsen söder om planområdet, som på jordbruksmarken öster om planområdet. Därför är det motiverat att detaljplanen tar cirka 6000 m² jordbruksmark i anspråk för järnvägsändamål. Se den framtagna checklisten för ianspråktagande jordbruksmark.



Figur 20: Kartan visar planområdet med svart linje och jordbruksmark med gul färg. De två områden som ingår i detaljplanen med jordbruksmark som ingår i detaljplanen omfattar vardera cirka 3000 kvadratmeter.

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 är en konsekvens av statens utbyggnad av järnvägen från två spår till fyra som sker inom ramen för Trafikverkets arbete med en ny järnvägsplan. Järnvägsplanen fastställer järnvägsstationens läge och i detaljplanen säkerställs stations placering utifrån befintliga rättigheter, så som ledningar, samt säkerställer framtida behov för både ledningar och allmän platsmark.

Detaljplanen berör riksintressen inom området genom att reglera markanvändningen för järnvägsändamål. En utökning av järnvägen är förenligt med riksintresset för järnvägsutbyggnaden. Lokaliseringen och utformningen av stationen har anpassats till kulturmiljövårderna i så stor utsträckning som möjligt. Detaljplanen reglerar stationens utformning genom bestämmelser för att säkerställa att stationen visuellt inte påverkar riksintresset för kulturmiljövården Långhundraleden (C41) negativt. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att den reglering som finns säkerställer att riksintresset ej utsätts för påtaglig skada och att detaljplanen därmed bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

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

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

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

Detaljplanen berör miljö kvalitetsnormerna enligt miljöbalkens kapitel 5. Ytvattenrecipienten för utredningsområdet är Sävjaån. För dessa finns miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Enligt utredningar framtagna av Trafikverket är deras bedömning att ett genomförande av järnvägsplanen inte innebär en försämring för recipienten.

Planområdet ligger inom tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsaarna, vilken omfattas av miljö kvalitetsnormer för grundvatten. Enligt utredningar framtagna av Trafikverket är deras bedömning att ett genomförande av järnvägsplanen inte innebär en försämring av MKN i grundvattnet.

Genom Trafikverkets hantering av vattenavrinningen bedöms detaljplanen därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 5.

Detaljplanen berör ett objekt som omfattas av miljöbalkens kapitel 7. Det är ett odlingsröse på östra sidan om järnvägen. Trafikverket ansvarar för att hanteringen av odlingsröset sker i enlighet med miljöbalkens kapitel 7.

Den av Trafikverket framtagna miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för järnvägsplanen redovisar två fridlysta arter, gullviva och blåsippa, har identifierats inom ett naturvärdesobjekt som ingår i detaljplanen inom kvartersmarken. Det är den trädridå som ligger öster om järnvägen och som försvinner i och med järnvägsplanens genomförande. MKB:n säger att arterna har livskraftiga populationer och är vanliga i hela landet, särskilt Uppland. Trafikverket ansvarar för att de skyddade arterna hanteras i enlighet med gällande lagstiftning inom ramen för genomförandet av järnvägsplanen. Därmed bedöms detaljplanen vara förenlig med miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

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

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av Sweco på uppdrag av Trafikverket.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Carl-Henrik Barnekow. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Cecilia Wiik, planarkitekt
Lena Mattsson, kartingenjör
Gustav Hector, mark- och exploateringsingenjör
Henric Lindman, projektledare anläggning,

Stadsbyggnadsförvaltningen

Boel Hellman
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd

2026-04-23