

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
2024-002575

Handläggare:
Jesper Ljung Holm

Planbeskrivning Detaljplan för järnvägsstation, museijärnväg

Standardförfarande



Figur 1 - Översiktsbild över planområdet. Planområdet är markerat med röd streckad linje.

Det här är ett förslag till detaljplan

SAMRÅDSHANDLING

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	5
Handlingar	5
Samrådshandlingar.....	5
Tidigare ställningstaganden	6
Översiktsplan	6
Program (plan-, struktur-, strategiska)	7
Detaljplaner.....	8
Andra kommunala beslut	8
Planens innehåll.....	9
Planens syfte	9
Planens huvuddrag.....	9
Planområdet	10
Stadsbyggnadsvision – Uppsala C.....	11
Markanvändning och persontäthet.....	12
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	14
Kulturmiljö	16
Park och natur.....	17
Trafik och tillgänglighet.....	20
Social hållbarhet.....	24
Klimatfrågor	24
Mark och geoteknik	25
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	25
Hälsa och säkerhet	30
Teknisk försörjning.....	33
Motiv till detaljplanens regleringar.....	35
Användning av mark och vatten.....	35
Genomförandefrågor.....	40
Fastighetsrättsliga frågor	40
Tekniska frågor	41
Ekonomiska frågor	42
Organisatoriska frågor.....	43
Planens konsekvenser	45
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	45
Miljökonsekvenser	45

Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	47
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	50
Översiktsplanen	50
Miljöbalken.....	50
Medverkande.....	51

Inledning

Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten i Bergsbrunnsparken, öster om Uppsala C. Bakgrunden till detaljplanen är den pågående utbyggnaden av Ostkustbanan och Uppsala centralstation till fyra spår, vilket medför att Lennakattens nuvarande stationsläge vid Uppsala Östra tas i anspråk. För att säkerställa museijärnvägens fortsatta drift och funktion krävs därför en ny lokalisering av stationen.

Planområdet omfattar delar av Bergsbrunnsparken samt befintligt och tidigare planlagt järnvägsområde. Det nya stationsläget lokaliseras i huvudsak till ytor som redan används för spår och driftbangård, i enlighet med den parallellt framtagna järnvägsplanen. Detaljplanen kompletterar järnvägsplanen genom att reglera markanvändning, parkmark, gång- och vistelseytor samt möjliggöra ett stationshus och tillhörande funktioner i anslutning till järnvägsanläggningen.

En central utgångspunkt i planarbetet har varit att begränsa intrång i parkens gröna strukturer och att bevara Bergsbrunnsparkens funktion som rekreativmiljö, vardagsstråk och grön koppling i innerstaden. Sammanhängande parkytor ska i huvudsak kunna bibehållas, och delar av spårområdet som inte längre behövs för järnvägsändamål kan på sikt återställas och integreras i parken. Planen skapar samtidigt förutsättningar för att parken får en tydligare målpunkt och ett mer aktivt innehåll i stationsnära läge.

Detaljplanen har tagits fram i samordning med järnvägsplanen, som reglerar spår, plattformar och övriga järnvägstekniska anläggningar. Järnvägsplanen har utrett påverkan på bland annat naturmiljö, träd, buller, luft och hälsa. Länsstyrelsen har bedömt att projektet inte medför betydande miljöpåverkan. Detaljplanen bygger vidare på dessa ställningstaganden och skapar planmässiga förutsättningar för skyddsåtgärder, kompensation och hänsyn till parkens ekologiska och sociala värden.

Planförslaget bedöms vara förenligt med gällande översiktsplan, Plan för innerstaden samt Utvecklingsplan för Uppsala C. Detaljplanen är en nödvändig förutsättning för att järnvägsplanen ska kunna fastställas och genomföras, och därmed för att utbyggnaden av järnvägsinfrastrukturen vid Uppsala C ska möjliggöras.

Vad är en detaljplan?

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

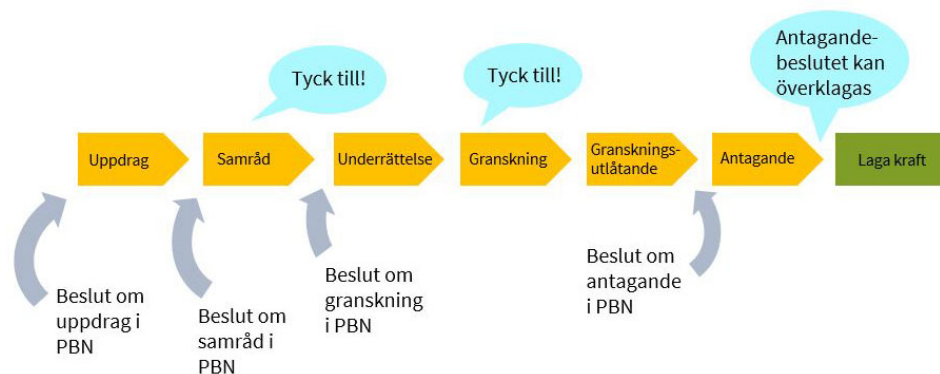
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag 2024-09-26. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.

Standardförfarande:



Handlingar

Samrådshandlingar

Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning

Övriga handlingar

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

- Undersökning, daterad 2026-04-20
- Fastighetsförteckning*
- Dagvattenutredning, WSP, daterat 2026-04-10

Följande utredningar har tagits fram under processen för Järnvägsplanen:

- Buller-, vibration och luftkvalitetsutredning, Sweco, daterad 2024-12-03 REV 2026-02-03
- ProjekteringsPM Geoteknik, Rejlers, daterad 2026-04-24
- Miljöteknisk markundersökning, Rejlers, daterad 2025-11-10
- Trädinventering Bergsbrunnsparken, Greensway, daterad november 2024

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-museijarnvag. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

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 Uppsala kommuns översiktsplan (2016) anges planområdena markanvändning som parker och grönområden, grönt stråk, kollektivstråk järnväg och nya stadskvarter i innerstaden.

Lennabanan, vilket idag trafikeras av museijärnvägen, pekas ut som sett reserat för framtida spårburen kollektivtrafik från nuvarande plats vid centralstationen och ut längs sin sträckning fram till Gunsta.

I den planeringsstrategi som tagits fram för översiktsplanen (KF 2023-11-07) redovisas kommunens aktuella planeringsinriktning. För Lennabanan handlar det om att stationen får en ny placering vid Bergsbrunnsparken i och med utbyggnaden av Uppsala C.

Bergsbrunnsparken är en del i ett sammanhängande gröntstråk som finns utpekad i översiktsplanen, Vedyxstråket. Stråket sträcker sig från Uppsala centrum via Bergsbrunnsparken mot Bergsbrunnsparken till Vedyxaskogen.

Plan för innerstaden

Planområdet ligger inom den del av Uppsala som omfattas av Plan för innerstaden (tidigare innerstadsstrategin), ett fördjupande tillägg till kommunens översiktsplan. Enligt planen ska innerstaden utvecklas som ett levande, tillgängligt och hållbart stadsområde i mänsklig skala, där gång, cykel och kollektivtrafik prioriteras och där offentliga rum, parker och stråk ges en central roll för stadsliv och vardagsrörelser. Området kring Bergsbrunnsparken utgör en viktig länk mellan innerstadens östra delar, Främre Boländerna och Uppsala C och pekas i planen ut som ett läge där kopplingar mellan stadsdelar, gröntstruktur och målpunkter ska stärkas.

Plan för innerstaden anger att Främre Boländerna långsiktigt ska omvandlas från ett glest verksamhets- och industriområde till en mer integrerad del av innerstaden, med funktionsblandning, god tillgänglighet och tydliga samband till omgivande parker och stråk. Bergsbrunnsparken lyfts som en del av den sammanhängande gröna strukturen och som ett viktigt vardagsrum för rörelse, vistelse och rekreation i ett i övrigt tätt och trafiknära läge. Planen betonar att utveckling i sådana lägen ska ske varsamt, med hänsyn till parkens kvaliteter, befintliga stråk och den offentliga platsens roll.

Den aktuella detaljplanen är i linje med Plan för innerstaden genom att stärka området som målpunkt och knutpunkt, förbättra gång- och vistelsemiljöer samt tydliggöra samspelet mellan park, rörelsestråk och servicefunktioner. Flytten av museijärnvägens station (Lennakatten) till Bergsbrunnsparken och utformningen av stationsområdet som en öppen och publik miljö bidrar till att parken och dess omgivning blir mer sammanhängande, tillgänglig och integrerad i innerstadens strukturer, i enlighet med planens övergripande inriktning.

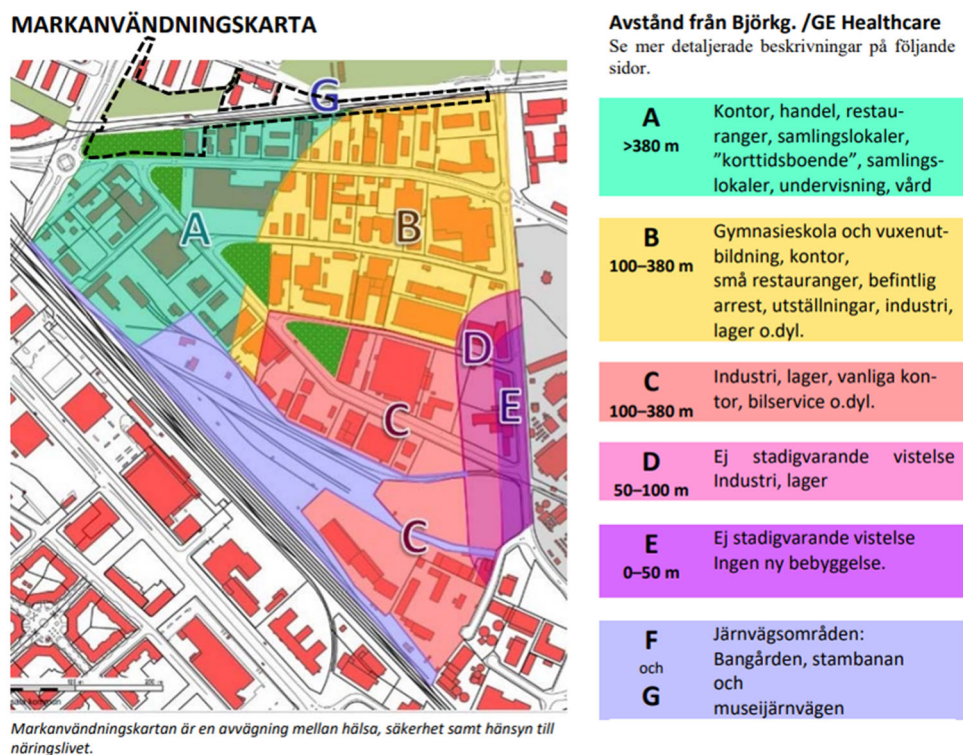
Program (plan-, struktur-, strategiska)

Strukturprogram för Främre Boländerna (PBN2018-06-28)

Syftet med strukturprogrammet är att klargöra förutsättningarna för en omvandling till intensivare markanvändning med innerstadskaraktär, eftersom stadsdelen med sitt läge intill Resecentrum har mycket goda förutsättningar för nya etableringar.

Markanvändning och persontäthet

Strukturprogrammet anger en markanvändning och persontäthet som relaterar till en kombination av hänsyn till olycksrisker vid viktiga verksamheter i områdets närhet samt tar hänsyn till näringslivets behov inom området och i dess närhet. Det medför att totalt cirka 10 000 personer får vistas stadigvarande i området. Inom ramen för strukturprogrammet har en markanvändningskarta tagits fram. Där visas även förslag på en fördelning av persontätheten så att det är högst persontäthet längst i väster, närmast Resecentrum.



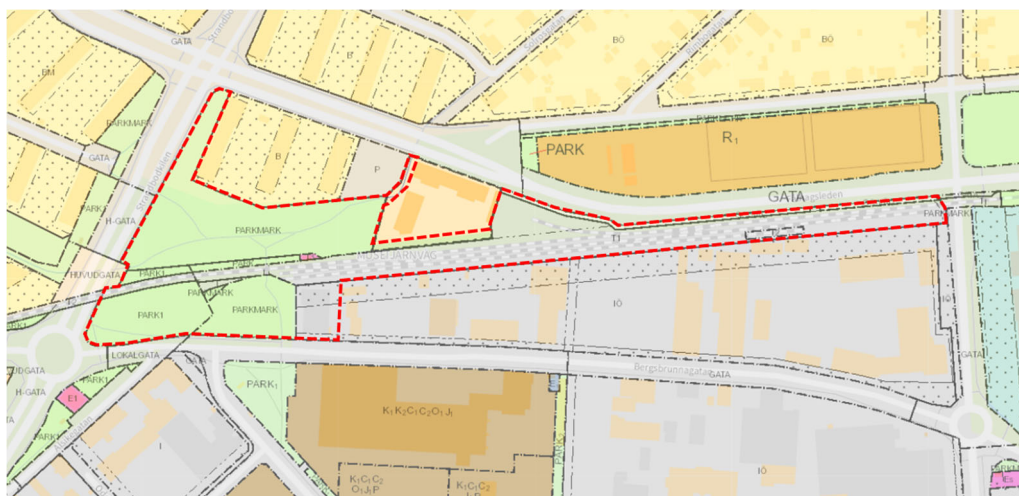
Figur 2. Markanvändningskarta från strukturprogrammet för Främre Boländerna. Planområdet markeras med svart streckad linje och den del som omfattas av strukturprogrammet ingår i zon A.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter helt eller delar av detaljplanerna:

- Del av Fålhagen (0380-362) som fick laga kraft 13 oktober 1970.
- Sätuna gårde och Sofielund (0380-68) som fick laga kraft 9 juni 1939.
- Bergsbrunnaparken (0380-P2008/32) som fick laga kraft 9 oktober 2008.
- Driftbangård (0380-P2004/44) som fick laga kraft 26 oktober 2004.
- Del av Uppsala stad (0380-55) som fick laga kraft 15 juni 1934.
- Uppsala Central, Östra station (0380-P2004/38) som fick laga kraft 7 oktober 2004.

Den tillåtna markanvändningen enligt detaljplanerna utgörs till största delen av parkmark samt järnvägsändamål och industri.



Figur 3. Gällande detaljplaner, planområdet markeras med räd streckad linje.

Boländerna 3:12 omfattas av tomtindelning för Ångmaskinen (0380-78/BO3) fastställd 1978. Tomtindelningen upphör att gälla inom planområdet när planen får laga kraft.

Andra kommunala beslut

Uppsala kommun, Region Uppsala och staten har, inom ramen för Program Uppsalapaketet, tecknat ett avtal för finansiering av transportinfrastruktur kallat Fyrspårsavtalet. Avtalet innebär att staten åtar sig att bygga två nya järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm, uppföra en tågstation söder om Bergsbrunna, planera och bygga en ny trafikplats vid E4:an samt göra anpassningar på Uppsala C för att möjliggöra de fyra spår på Ostkustbanan från Uppsala till länsgränsen. Kommunen i sin tur åtar sig att uppföra 33 000 nya bostäder i Gottsunda, Ultuna och de sydöstra stadsdelarna.

Planens innehåll

Planens syfte

Planens syfte är att möjliggöra ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten vid Bergsbrunnaparken, inklusive tillhörande stationsbyggnad, till följd av utbyggnaden av järnvägskapaciteten vid Uppsala C där nuvarande stationsläge tas i anspråk.

Detaljplanen syftar till att bekräfta och möjliggöra genomförandet av den parallellt framtagna järnvägsplanen genom att säkerställa markanvändning för järnvägsändamål samt skapa förutsättningar för ett stationshus med servicefunktioner för resenärer och verksamheten.

Planens syfte är även att bidra till en utveckling av Bergsbrunnaparken och dess närområde genom att stärka gång- och vistelsemiljöer, förbättra kopplingar mellan stadsdelarna Fålhagen och Främre Boländerna samt säkerställa att stationsområdet utformas med en öppen och publik karaktär i samspel med parken.

Planens huvuddrag

Detaljplanens huvuddrag är att möjliggöra ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten i Bergsbrunnaparken, i enlighet med den parallellt framtagna järnvägsplanen. Planen skapar förutsättningar för spår, plattformar och ett stationshus samt tillhörande gång- och vistelseytor i ett stationsnära parklandskap öster om Uppsala C.

Planområdet omfattar befintligt och tidigare planlagt järnvägsområde samt delar av Bergsbrunnaparken. Det nya stationsläget lokaliseras i huvudsak till ytor som redan används för spår och driftbangård, vilket begränsar intrång i sammanhängande parkmark. Delar av spårområdet som inte längre behövs för järnvägsändamål kan på sikt återställas och integreras i parken.

Planen reglerar markanvändning för järnväg, park och stationsnära funktioner samt säkerställer erforderliga avgränsningar mellan järnvägsanläggning och vistelseytor. Särskild vikt läggs vid att upprätthålla tydliga, trygga och tillgängliga gång- och cykelstråk genom området, samt att stationsområdet får en öppen och publik utformning i samspel med parken.

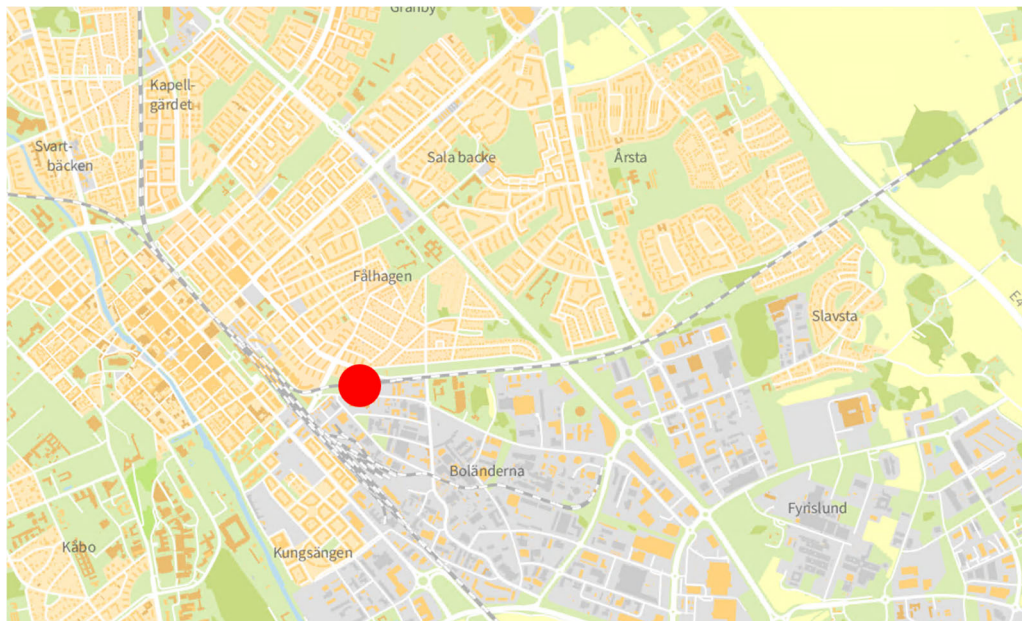
Bergsbrunnaparkens roll som rekreativmiljö, vardagsstråk och grön resurs i innerstaden ska i huvudsak kunna bibehållas. Planen tar hänsyn till befintliga träd, gröna strukturer och parkens sociala värden, och skapar planmässiga förutsättningar för skyddsåtgärder och kompensation i enlighet med järnvägsplanens ställningstaganden.

Sammanfattningsvis innebär planens huvuddrag att museijärnvägens nya stationsläge integreras i park- och stadsmiljön på ett sätt som möjliggör nödvändig infrastrukturutveckling samtidigt som parkens funktion och tillgänglighet värnas.

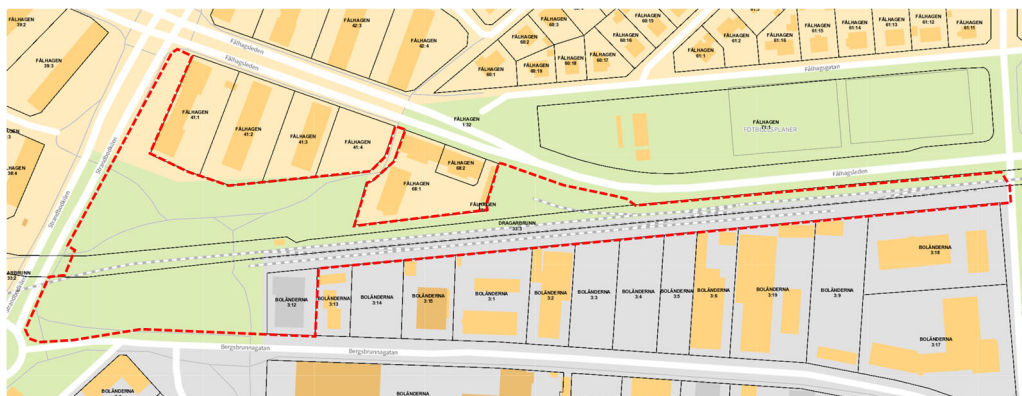
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet ligger på gränsen mellan stadsdelarna Fålhagen och Främre Boländerna. Planområdet omfattar fastigheten Boländerna 3:12 samt del av fastigheterna Boländerna 1:28, Dragarbrunn 33:3, Fålhagen 1:32. Planområdet är drygt 2,7 hektar stort.



Figur 4. Översiktskarta, planområdet markeras med röd prick.



Figur 5. Planområdet med gällande fastighetsgränser.



Figur 6. Flygbild över planområdet där plangränsen markeras med röd streckad linje.

Allmän områdesbeskrivning

Bergsbrunnsparken är ett centralt parkområde som binder samman Fålhagens bostadskvarter med Främre Boländernas verksamhet- och industriområde. Museijärnvägens spåranläggning löper som en barriär genom parken och delar upp parkmiljön i en nordlig och en sydlig del. Parken har ett nät av belagda gång- och cykelbanor, öppna gräsytor, träd, parkbelysning, parkbänkar samt en lekpark.

Lennakatten är en del av den ursprungliga Roslagsbanan och är nu en museijärnväg utan reguljär trafik. Järnvägen är enkelspårig samt oelektrifierad och sträcker sig från Uppsala centralstation till Faringe, vilket är en sträcka på 33 kilometer. Faringe utgör Lennakattens huvudstation och även den station där fordonsunderhåll sker. Bananläggningen är en av få smalspåriga järnvägar som finns kvar i Sverige idag. Järnvägsområdet består av en driftbangård med tre spår samt ett stickspår och ett teknikhus.

Bostadsbebyggelsen norr om planområdet utgörs av flerbostadshus uppförda i 3–5 våningar. Det angränsande verksamhetsområdet som är planlagt för industri, utgörs av mindre verksamheter i form av bilförsäljning/bilverkstad, restaurang, glasmästeri med mera.

Stadsbyggnadsvision – Uppsala C

Utvecklingsplan för Uppsala C, framtagen av Uppsala kommun i samarbete med Trafikverket och Region Uppsala, utgör ett strategiskt underlag för den långsiktiga utvecklingen av stationsområdet i samband med utbyggnaden av Ostkustbanan till fyra spår. Planen syftar till att utveckla Uppsala C som en sammanhållen, kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafiknod samt att minska järnvägens barriäreffekt och stärka sambanden mellan stadens östra och västra delar.

En central förutsättning i utvecklingsplanen är att nya spår och plattformar tillkommer vid Uppsala C. Detta medför att ytor som idag används för museijärnvägen Lennakatten tas i anspråk, vilket förutsätter att museijärnvägen flyttas från sitt nuvarande läge. Utvecklingsplanen anger därför att Lennakattens stations- och spår område lokaliseras österut, med nytt stationsläge i Bergsbrunnsparken. Denna lokalisering pekas ut som en ny målpunkt som samtidigt bidrar till att aktivera och stärka parkens roll i stationsnära stadsmiljö.

I utvecklingsplanen ges Bergsbrunnsparken en mer central funktion som en del av de gröna stråk och offentliga rum som kopplar samman stationsområdet med Främre

Boländerna, Fålhagen och centralare delar av innerstaden. Den befintliga järnvägsbron över Strandbodgatan föreslås omvandlas till en gångförbindelse som knyter samman Lennakattens nya stationsläge med Uppsala C. Därigenom stärks både den öst-västliga kopplingen i staden och tillgängligheten till parken och museijärnvägen.

Utvecklingsplanen betonar att förändringar i stationsområdet ska genomföras med stor hänsyn till befintliga parker, grönstruktur och kulturhistoriska värden. Bergsbrunnsparken lyfts särskilt som en viktig grön resurs i innerstaden, vars funktion som vistelse-, rörelse- och spridningsstråk ska värnas och utvecklas i samspel med tillkommande infrastruktur. Flytten av Lennakatten beskrivs i detta sammanhang som en åtgärd som både möjliggör kapacitetsutbyggnaden vid Uppsala C och bidrar till ett mer sammanhängande och tillgängligt stationsnära landskap.

Den aktuella detaljplanen ligger i linje med Utvecklingsplan för Uppsala C genom att möjliggöra Lennakattens nya stationsläge vid Bergsbrunnsparken och genom att skapa förutsättningar för nya kopplingar mellan park, station och omgivande stadsdelar. Planen bidrar därmed till genomförandet av utvecklingsplanens övergripande inriktning om en sammankopplad stad, stärkt kollektivtrafiknod och utvecklade gröna och publika miljöer i stationsområdet.

Markanvändning och persontäthet

Bakgrund

Planområdet ligger till viss del inom stadsdelen Främre Boländerna. Hela Boländerna har särskilda planeringsförutsättningar då flera stora företag bedriver verksamhet i området. Ur ett näringslivsperspektiv är det ett kommunalt intresse att säkerställa goda förutsättningar för företagen att upprätthålla och utveckla sina verksamheter.

Öster om Björkgatan ligger läkemedelsföretaget Cytiva Sweden AB (tidigare GE Healthcare), som är en av Uppsalas största privata arbetsgivare.

Utgångspunkter för detaljplanen

Strukturprogram för Främre Boländerna från 2018 utredde förutsättningarna för stadsutvecklingen inom Främre Boländerna, utifrån planeringsperspektiven hälsa och säkerhet och risk för olyckor. Detta resulterade bland annat i en avvägning kring persontäthet i närheten av läkemedelsindustrin, och hur många personer som stadigvarande får vistas i området mellan Cytiva Sweden AB (tidigare GE Healthcare) och Resecentrum. Inom strukturprogrammets område avgränsades det totala antalet personer som stadigvarande får vistas inom området till 10 000. Programmet anger en gradient, där tätheten ökar närmare stadens centrum. Den del av planområdet som berörs ligger inom grön zon, det vill säga den zonen med högst persontäthet.

Detaljplanen är en del av omvandlingen av Främre Boländerna från ett glest industriområde till en tät innerstad med möjlighet till flera olika markanvändningar inom samma fastighet. Detaljplanens bygggrätter utgår från strukturprogrammets gröna zon som ger möjlighet till markanvändningar med persontäta och publika verksamheter. Eftersom persontäthet inte kan regleras direkt genom plan- och bygglagen (PBL) används i stället största tillåtna exploateringsgraden för att indirekt begränsa antalet personer.

En omvandlingsnyckel har tagits fram, som ett medel att begränsa antalet personer. Omvandlingsnyckeln grundas på en genomgång av hur stor yta som i genomsnitt används per person vid olika markanvändningstyper (Svefa 2019). Nyckeltalen gäller persontätheten vid nybyggnation, i äldre bebyggelse är persontätheten vanligtvis lägre.

Cirka 65 personer har avsatts för planområdet, vilket avser fastigheten Boländerna 3:12 där bland annat det nya stationshuset kommer ligga. De byggrätter som möjliggörs i detaljplanen är att se som centrumservice, kontor och café. Museijärnvägen är ett besöksmål med cirka 25 000 – 30 000 besökare varje år.

Även om passagerarantalet delar av året är högt, antas merparten av personerna inte uppehålla på platsen någon längre tid, varken innan avgång eller efter ankomst, och räknas således inte som stadigvarande i området. Järnvägsanläggningen i sig med driftbangård genererar ingen stadigvarandevistelse.

Beteckning	Användning	Täthet Kvadratmeter bruttoarea per person
C ₁ , K ₁ , T ₂	Centrumservice, Detaljhandel, Butik, Utställningslokal endast i bottenvåningen. Kontor och Lokaler för kontorsverksamhetens egna behov inklusive Stationshus Café för allmänheten högst 100 kvm, preciserat.	14,1
C ₂ , J ₁	Hälsovård, ej gym (men träningslokaler för vård, till exempel fysioterapi ingår i hälsovård) Hantverk, småskalig tillverkning och produktion	30,0

Gestaltningen av stationshuset ska präglas av hög arkitektonisk kvalitet och tydlig läsbarhet som offentlig byggnad. Byggnaden ska vara orienterbar, välkomnande och utformad i mänsklig skala, med entréer och vistelseytor som samspelar med parkmiljön. Utformningen tar inspiration från museijärnvägens och Lennabanans historiska stationsarkitektur.

Mellan stationshuset och parken ska övergången utformas som en öppen och sammanhängande parkmiljö, där hårdgjorda ytor, planteringar och vistelseytor binds samman på ett sätt som prioriterar gåendes rörelser och vistelse. Ambitionen är att stationsområdet ska upplevas som en integrerad del av Bergsbrunnsparken snarare än som ett avgränsat tekniskt område. Bergsbrunnsparken utformas som en järnvägspark, med stora planteringar och slingrande stråk som bjuder in till promenader. Begreppet järnvägspark har sitt ursprung från mitten av 1800-talet och blev väl etablerat i svenska städer när järnvägen började byggas ut. I samband med att nya stationer anlades skapades ofta även en stadspark i direkt anslutning.

Arkitektur och gestaltning

Ambitionen är att järnvägsanläggningen ska upplevas som en integrerad del av parken, även om själva spåren den kommer behöva stängas av säkerhetsskäl.

Det nya stationshuset kommer att vara en central byggnad både kopplat till museijärnvägen och dess kulturhistoriska värde samt en sammanlänkning mellan Bergsbrunnsparken och järnvägsområdet. Utöver funktionen som stationshuset blir bebyggelsen inom planområdet en entré till Främre Boländerna. Bebyggelsen funktion och placering ställer höga krav på kvalitet och uttryck.

Stationshuset planeras att få en för museijärnvägen tidstypisk utformning, genom stil och fasad som präglas av 1930-talets funktionalism. Det gamla stationshuset vid Uppsala Östra är huvudsaklig förebild, vilken även var förebilden för det nuvarande stationshuset vid Uppsala C. Vissa karaktärsbildande stildrag föreslås för stationshuset, för att tillvarata det historiska arvet från Stockholm-Roslagens järnvägar, liksom för att framhäva vissa lokalt präglade detaljer:

- ”Båtfunkis” i form av någon eller några rundade former enligt beskrivning nedan.
- Putsad gul fasad med horisontella linjer, med grönt som kontrastfärg på fönsterbågar och dyl.
- Ett tak i form av – helst – plantak, annars mycket flackt valmat tak eller pulpettak. Sadeltak bör inte komma i fråga.
- Rektangulära kopplade fönster utan spröjs
- Väntsalens entrédörrar med stora glaspartier och sparkplåtar liksom fasta handtag/grepp i kromat stål.

- Namnskylt ("Uppsala Östra") i form av individuella bokstäver i skuren, målad plåt.



Bild 1 & 2 - Nuvarande stationshus vid Uppsala C. Foto: UNT (Ola Lindqvist)

Kulturmiljö

Delar av planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövård för Uppsala stad (C40A) med beskrivningen, stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag.

Planområdet ligger inom den kommunala kulturmiljön Uppsala (U20)

Söder om planområdet i Främre Boländerna finns flera byggnader och kvarter som är kulturhistoriskt värdefulla och är delar av Uppsalas industriella utveckling under 1900-talet.

Angränsande till planområde i norr ligger tre flerbostadshus med ljusgula putsade fasader, husen är klassade som är särskilt värdefull kulturhistorisk bebyggelsemiljö (kommunfullmäktige 1988).

Lennakattens museijärnväg

Museijärnvägen Lennakatten och miljöerna längs järnvägssträckan utgör ett kommunalt kulturmiljöintresse där miljöerna representerar olika epoker från järnvägens tillkomst 1875 fram till idag.

År 1935 stod det nya stationshuset vid Uppsala Östra klart. Det var det andra stationshuset inom Stockholm-Roslagens järnvägar där funktionalismens principer konsekvent tillämpades. Byggnaden ritades av arkitekten Sven Malm, verksam som bland annat stadsarkitekt i Sundsvall och känd för sina industribyggnader i Norrköping och Västerås. Stationshuset utformades i en något modererad men genomgående funktionalistisk stil, med inslag av så kallad båtfunkis.

Byggnaden användes för järnvägsändamål från invigningen 1935 fram till att persontrafiken lades ned 1966. Därefter fungerade den under några år som rastlokal för bussförare, innan den revs 1971.

Uppsala Östras stationshus utgjorde ett av relativt få exempel i Uppsala på en tydligt funktionalistisk byggnad och var i sitt formspråk tämligen unikt inom SRJ-nätet.



Figur 8. Det då nybyggda stationshuset på Uppsala Östra 1935. Rätta vinklar, rutor och linjer, brutna av en utstickande rundel – allt mycket typiskt för den tidens funktisideal. Foto: till vänster Österåkers hembygds- och fornminnesförenings fotosamling, till höger Anders Jansson

Park och natur

Förutsättningar

Bergsbrunnaparken är en del i ett sammanhängande grönstråk, Vedyxastråket, som finns utpekad i Uppsala kommuns översiktsplan. Stråket sträcker sig från Uppsala centrum via Bergsbrunnaparken mot Bergsbrunnaparken till Vedyxaskogen.

Parken är ett stadsnära grönområde och utformningen präglas av öppna gräsytor, trädplanteringar och enklare vistelse- och lekmiljöer. Bergsbrunnaparken är i knutpunkt mellan centrum, Fålhagen och Främre Boländerna och parken har ett nät av belagda gång- och cykelbanor. Området används främst för vardagsrekreation, genomgående rörelser och kortare vistelse.

Riktlinjer för Uppsalas träd

Kommunstyrelsen tog i april 2024 beslut om riktlinjer för Uppsalas träd. Riktlinjerna anger ett förhållningsätt för ett långsiktigt trädbestånd, där träden ges bra förutsättningar att växa och krontäckningen är god. Den genomsnittliga krontäckningen, alltså den andel av markytan som täcks av trädkronor och ger lövskugga, ska vara 30 procent för staden. Stadsträden har betydelse för klimatanpassningen genom att de ger skugga, bidrar till att sänka temperaturen och fördröja kraftiga regn. Stadsträden ger attraktiva stadsmiljöer och är värdefulla för den biologiska mångfalden.

Naturvärden

I Bergsbrunnaparken, längs banvallens norra sida, finns en biotopskyddad blandträdallé som består av lönn och lind.

Alléer omfattas av miljöbalkens bestämmelser enligt 7 kap. 11 § som innebär att det är förbjudet att vidta åtgärder som kan skada naturmiljön. Enligt 7 kap. 11a § miljöbalken gäller dock inte förbuden för åtgärder inom område med generellt biotopskydd om de inkluderas i järnvägsplanens fastställelse. Genomförandet av järnvägsplanen bedöms medföra att minst ett alléträd i parken behöver avverkas samt att tre alléträd kommer att påverkas av schaktområden. Längs med Fålhagsleden finns en allé med skogslönnar, ett av träden i allén kommer att avverkas i samband med genomförandet av järnvägsplanen. Det träd som ska avverkas, har dock sin stam inom det som redan

idag är järnvägsmark och omfattas inte av biotopskydd. Ett träd längs med Fålhagsleden kommer att avverkas.

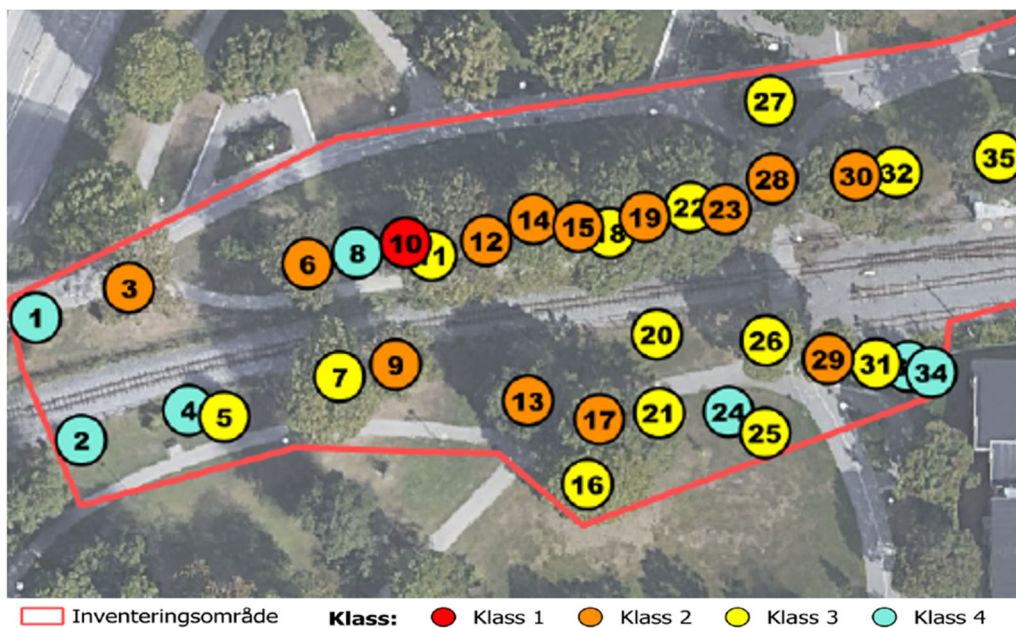


Figur 9. Befintlig trädallé längs med banvallen.

Genomförandet av järnvägsplanen innebär även tre fristående träd i Bergsbrunnsparken, en parklind samt två skogslönnar, att avverkas. Längs med Fålhagsleden kommer sammanlagt tre träd att avverkas.

Inom ramen för järnvägsplanen har en trädinventering genomförts (Greensway 2024). Inventeringen omfattade en bedömning av trädens biologiska värde, en visuell bedömning av trädens vitalitet och klassning som potentiella riskträd. Ett träd i Bergsbrunnsparken, en parklind, har klassats som särskilt skyddsvärdet och med mycket högst biologiskt värde, klass 1.

I Bergsbrunnsparken finns en flerstamig Avarönn, nummer 13 i figuren nedan. Avarönnar är fridlysta om det inte uppenbart framgår att de är planterade. Den Avarönn som står närmast den kommande järnvägsanläggningen ska enligt uppgifter planterats som en gåva till en professor, vilket medför att den inte omfattas av fridlysningsbestämmelserna.

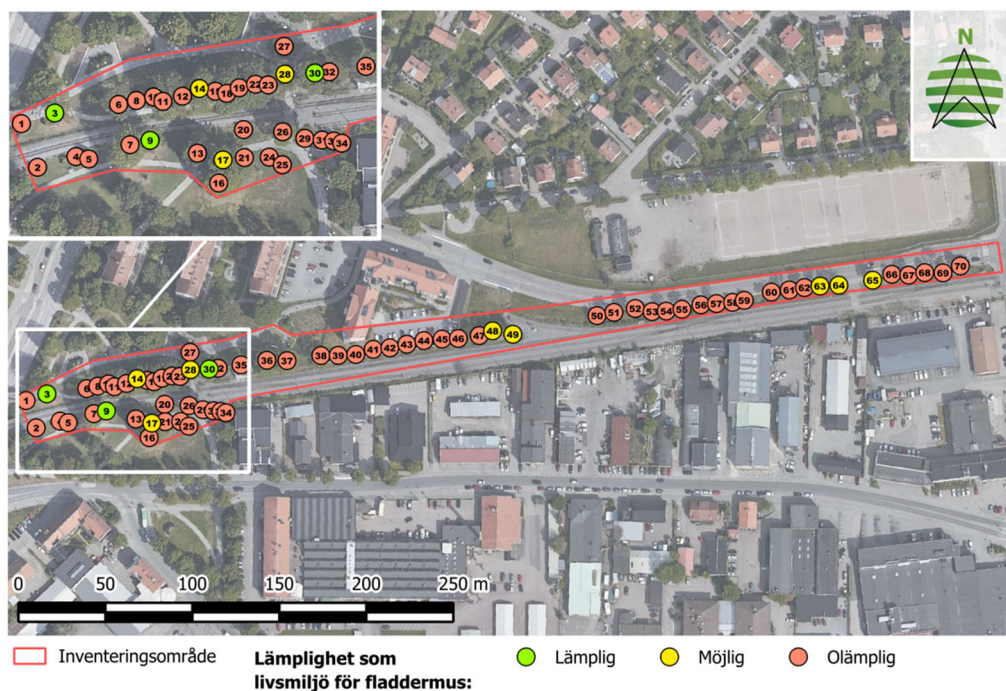


Figur 10. Karta över de inventerade träden baserat på bedömd klassificering av deras biologiska värde. Karta framtagen av Greensway AB, 2024 och modifierad av Uppsala kommun.

Skyddade arter

I den trädinventering (Greensway 2024) som genomförts inom ramen för järnvägsplanen har även en bedömning av lämpliga boplatser för fladdermöss genomförts. I inventeringen identifieras totalt elva träd som har egenskaper för att utgöra potentiella livsmiljöer för fladdermöss, varav åtta klassas som möjliga livsmiljöer och tre som lämplig livsmiljöer. Det som gör träden lämpliga är egenskaper som skapar skyddade utrymmen som till exempel hackspettshål, sprickor i stammen, andra håligheter eller lös bark. I samband med trädinventeringen har det identifierats träd som har förutsättningarna för att bli boplatser till fladdermöss, genom håligheter. Det har dock inte påträffats några fynd eller rester av fladdermöss i området.

Två lönnar som kommer att avverkas i samband med genomförandet av järnvägsplanen (nummer 48 och 49 i bilden nedan) har pekats ut som möjliga boplatser för fladdermöss (Greensway 2024).



Figur 11. Karta över de inventerade trädens klassificering baserat på deras bedömda lämplighet som livsmiljö för fladdermöss. (Greensway 2024).

Förändringar

I och med att stationen blir slutstation för Lennakatten kommer delar av den befintliga banvallen som löper genom parken att tas bort. Parken får då en mer sammanhållen karaktär. Planerade gång- och cykelvägar genom parken anpassas i så stor utsträckning som möjligt efter befintliga träd. Dock innebär det nya gång- och cykelnätet att en tvåstammig ung skogslönn, med lågt biologiskt värde, kommer avverkas.

För den Avarönn som står i anslutning till järnvägsanläggningen kan viss påverkan inte helt uteslutas, det kan röra sig om beskärning av grenar och/eller rotbeskärning. Den avarönnarna som finns i parken bedöms inte påverkas i den grad att de kommer behöva avverkas.

Träd som hyser lämplig livsmiljö för fladdermöss bedöms inte behöva avverkas och den planerade verksamheten bedöms inte medföra sådana störningar som utlöser förbud enligt artskyddsförordningen. Fladdermöss kan påverkas negativt av ljus i anslutning till födosöksplatser såsom trädkanter samt vid viloplats i hålträd. Parkens belysning bör därför utformas så att ljusspridning mot trädmiljöer begränsas.

Trafik och tillgänglighet

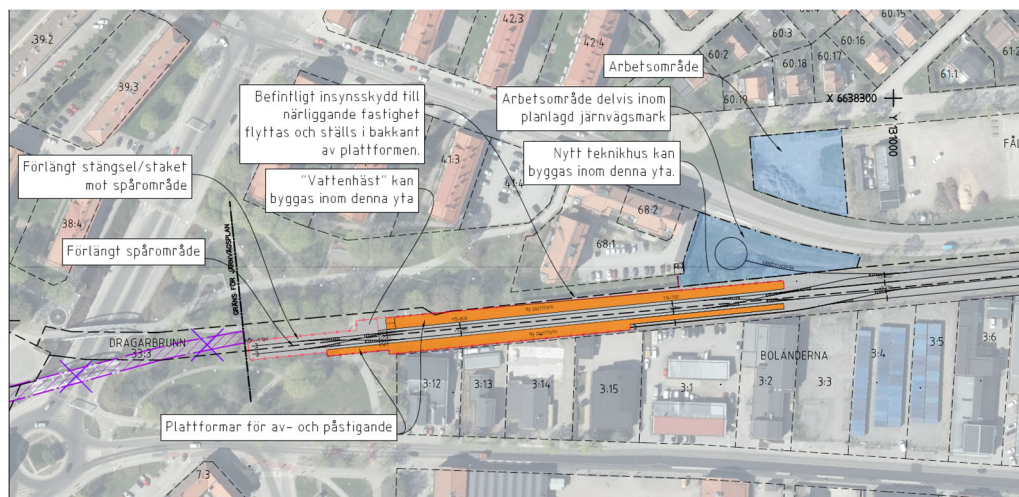
Förutsättningar och förändringar

Museijärnväg

Museijärnvägen i har idag ett genomgående spår mot Uppsala C. Järnvägsområdet består även av en driftbandgård med tre spår mellan Björkgatan och gång- och cykelöverfarten i Bergsbrunnsparken. Mellan banvallen och Fålhagsleden finns ett

stickspår. Hastigheten är låg på driftspåren och det genomgående spåret trafikeras med högst 50 km/timme. Järnvägen trafikeras huvudsakligen sommartid, även om det kan förekomma tåg under hela året och dygnets alla timmar. Lennakatten trafikeras med ångloks- och dieselloksdragna tåg samt rälsbussar vid enstaka tillfällen.

Det nya stationsläget kommer att anläggas med två plattformar, en i norr och en i söder, för att två tåg ska inrymmas samtidigt. Den norra plattformen kommer att bli 180 meter lång och den södra 210 meter lång. Den befintliga bangården byggs om i sin helhet, norr om bangården breddas spårområdet med ett extra spår mot Fålhagsleden. Det genomgående spåret in mot Uppsala C tas bort.



Figur 12. Illustrationskarta över stationsområdet som omfattas av järnvägsplanen, illustration Rejlers.

Gatunät

Planområdet omgärdas av tre större gator, Bergsbrunnagatan i söder, Strandbodkilen i väst, Fålhagsleden i norr och Björkgatan i öst.

Angöring till fastigheten Boländerna 3:12 sker från Bergsbrunnagatan som är en väl trafikerad gata med genomfartstrafik, kollektivtrafik och utåtriktade verksamheter som tar emot besökare som kommer med alla trafikslag. Det finns en gångbana på gatans norra sida och en dubbelriktad gång- och cykelbana på den södra sidan.

Planen föranleder inga ändringar i gatustrukturen och planen genererar inga betydande trafikökningar.

Gång- och cykeltrafik

Bergsbrunnaparken innehåller ett nät av gång- och cykelvägar som kopplar samman olika målpunkter inom planområdet och i närmiljön. Det finns en gång- och cykelpassage över spårområdet. Längs Bergsbrunnagatan finns en snabbcykelled.

I januari 2025 genomförde Uppsala kommun en mätning av gående och cyklister i Bergsbrunnaparken, mätningen visade på ett högt flöde av såväl gång- som cykeltrafik runt om men även genom parken. Mätningen visade även att gående och cyklister till stor del hade samma rörelsemönster inom området men där gående använde fler informella stråk.

I och med det nya stationsläget och att spåren in mot Uppsala C tas bort, så har gång- och cykelnätet setts över. Även om delar av spårsträckningen kommer att tas bort

kommer järnvägsanläggningen gå en bit in i parken. Den passage över spåren som finns idag kommer att tas bort och den primära kopplingen kommer att vara runt spårområdet. Detaljplanen säkerställer dock en passage över järnvägsspåren i anslutning till stationshuset. Passagen syftar dels till att knyta samman den norra och södra plattformen men kommer även att vara öppen för allmän gångtrafik. Passagen anpassas för gående och utformas för att minska attraktiviteten för cyklister.

Järnvägsbron över Strandbodkilen planeras att vara kvar och kommer kunna utvecklas till en tillfällig gångkoppling mot Uppsala central.

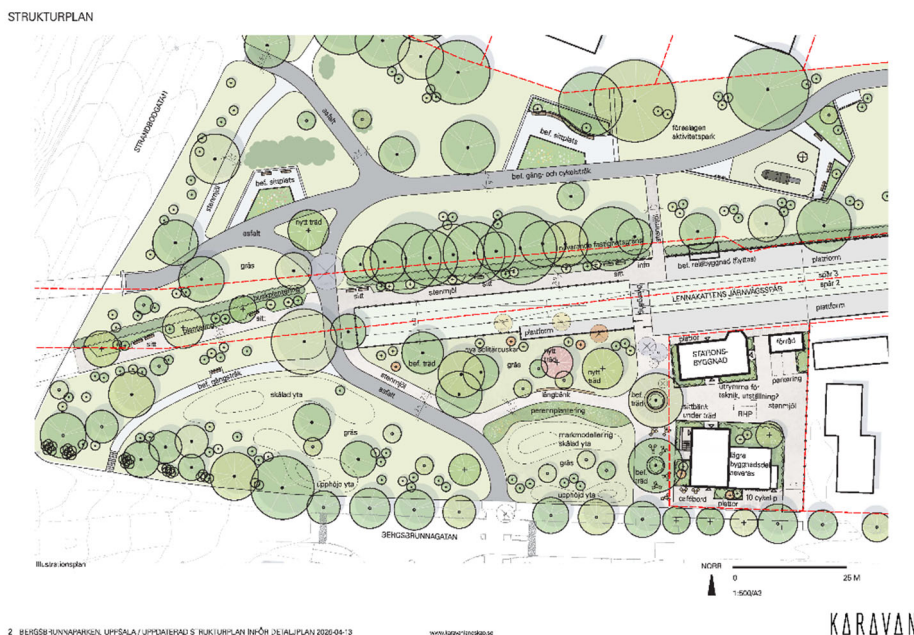
Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 500 meter från Uppsala centralstation som har både lokal och regional buss- och tågtrafik. Omgivande vägar trafikeras med kollektivtrafik och närmaste busshållplatserna ligger vid Bergsbrunnagatan och Fålhagsleden.

Parkering och angöring

Parkeringsstal för Uppsala, riktvärden för parkering på kvartersmark (beslutade 2018) syftar att ge vägledning för planering av parkering på kvartersmark i Uppsala kommun. Utgångspunkten för kontor är fem bilparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter bruttoarea (BTA) samt tre bilparkeringsplatser för övriga verksamheter. Med avdrag för närhet till kollektivtrafik och lokalt centrum blir det lägesbaserade parkeringstalet tre och två bilparkeringsplatser per 1 000 kvadratmeter bruttoarea för kontor respektive övriga verksamheter. För cykelparkering gäller 40 platser per 1 000 kvadratmeter bruttoarea.

För att få en effektiv markanvändning och minska trafiken kan efterfrågan på parkeringsplatser så långt som möjligt hanteras genom parkeringsköp och mobilitetstjänster. Centralt i staden bör parkeringsköp och mobilitetslösningar vara huvudinriktningen. Angöring till spårområdet och det tilltänkta stationshuset sker via Bergsbrunnagatan. Ytan runt stationshuset möjliggör för att iordningsställa parkeringsplatser för rörelsehindrade.



Figur 13 - Illustrationsplan över stationsområdet, Structor.

Förutsättningarna för lösa hämtning av avfall inne på fastigheten är begränsade givet fastighetens storlek. Ambitionen för fastigheterna längs med Bergsbrunnagatan är att avfallshämtningen ska flyttas bort från Bergsbrunnagatan då gatan trafikeras av kollektivtrafik som kan bli stående. Den samordnade lösningen skulle kunna ske genom att grannfastigheter anordnar gemensam vändplan på kvartersmarken eller en intern kvartersgata som sammanbinder fastigheterna. En sådan lösning behöver studeras i ett större sammanhang. Detaljplanen har anpassats för att på sikt möjliggöra en gemensam lösning för avfallshämtning, detta genom att ingen bebyggelse placeras i östra delen av fastigheten mot Bergsbrunnagatan.

Det finns ett behov av en hållplats för abonnerade bussar för besökare till museijärnvägen, vilket kan lösas genom att den befintliga busshållplatsen längs med Fålhagsleden förlängs österut. För att inte kollektivtrafiken ska hindras hänvisas de chartrades bussarna längst fram på busshållplatsen. Från den angivna platsen för bussarna, nås den norra plattformen via en gångväg som uppförs inom järnvägsmarken.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Vid händelse av olycka kan gång- och cykelvägar nyttjas av utryckningsfordon för att nå spårområdet. Spårområdet kan även nås via Björkgatan och Fålhagsleden. Stationsbyggnaden nås via Bergsbrunnagatan och plats finns för uppställning av räddningsfordon inne på fastigheten.

Tillgänglighet

Enligt Boverkets byggregler, BBR, gäller att en angöringsplats för bilar ska finnas och att parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna ordnas efter behov inom 25 meters gångavstånd från varje entré. Parkeringen ska anordnas inom kvartersmark. Möjlighet att anlägga parkeringsplatser för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga finns i anslutning till stationshuset.

Plattformarna utformning kommer vara breda utan nivåskillnader och kommer att kunna nås med ramper. Museijärnvägens tåg kräver minst två trappsteg för att komma ombord och entrétrapporna är branta och är på vissa vagnar smala.

Social hållbarhet

Trygghet

Planområdets läge nära Uppsala resecentrum och med funktionens som en knutpunkt mellan flera stadsdelar innebär att särskild vikt bör läggas på att skapa en inbjudande parkmiljö för de som rör sig till fots från Uppsala centralstation och vidare in mot Främre Boländerna och Fålhagen. Museijärnvägens station kommer periodvis att öka antalet personer som rör sig i parken, vilket bidrar till trygghet.

Belysning är en viktig del för upplevelsen av miljön under året och dygnets mörka delar. En särskild omsorg om hur belysningen utformas kan öka den upplevda tryggheten.

Barn- och äldreperspektivet

Bergsbrunnaparken är en viktig vardagsmiljö för både barn och äldre, med lekplats, gångstråk och vistelseytor som används året runt. I parken finns en befintlig lekplats som bland annat innehåller en klätterställning med rutschkana i av ett ånglok. Genom planens genomförande ställs särskilda krav på trygghet och säkerhet, särskilt i mötet mellan parkmiljö och järnvägsanläggning. Spårområdet ska därför tydligt avgränsas för att minimera risken för obehörigt tillträde, samtidigt som parkens funktioner bibehålls.

Gångstråk och vistelseytor ska vara överblickbara, väl belysta och tillgängliga, med jämna markbeläggningar och möjlighet till vila. Detaljplanens bedöms möjliggöra en trygg och användbar miljö där både barns och äldres behov beaktas i utformningen av park, stråk och stationsområde.

Klimatfrågor

Detaljplanen möjliggör ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten i enlighet med järnvägsplanen. Åtgärden i sig bedöms inte ge upphov till någon betydande klimatpåverkan under driftskedet, då museijärnvägens trafik är säsongsbunden, sker med låg turtäthet och i låg hastighet.

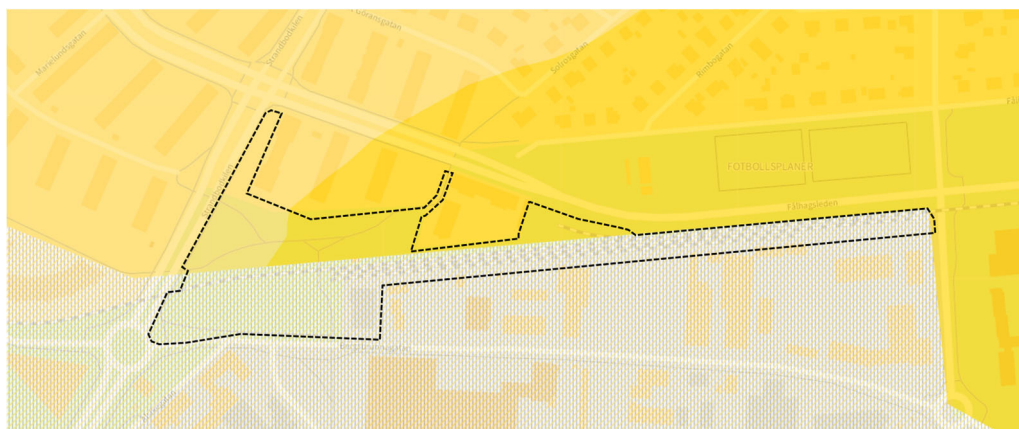
Genomförandet av planen medför viss klimatpåverkan i byggskedet, främst kopplat till schakt, materialanvändning och transporter. I järnvägsplanen har markanspråken begränsats och lokaliseringen anpassats för att i största möjliga mån nyttja befintligt spårområde, vilket bidrar till minskad resursåtgång och lägre klimatpåverkan jämfört med alternativa lösningar med större intrång i parkmark.

Detaljplanen skapar förutsättningar för att parkens gröna struktur i huvudsak kan bevaras och, där så är möjligt, förstärkas genom återställning och nyplantering. Träd och grönska i Bergsbrunnaparken bidrar till stadens klimatanpassning genom koldioxidbindning, temperaturutjämning och fördröjning av dagvatten, vilket bedöms vara särskilt betydelsefullt i ett innerstadsnära läge.

Planens genomförande bedöms vara förenligt med kommunens och nationella klimatmål genom att den stödjer järnvägsburen trafik, begränsar markomvandling från gröna ytor och möjliggör bevarande av befintliga gröna värden. Klimatpåverkan bör i första hand begränsas genom val av metoder, material och logistik i kommande projekterings- och genomförandeskedan.

Mark och geoteknik

Jordarterna inom planområdet utgörs till största del utav fyllning och lera (glacial och postglacial). Jorden består generellt överst av cirka 1 meter fyllning bestående av grus och sand. Jorddjupet varierar mellan 6 – 14 meter.



Figur 14. Utdrag ur SGU:s jordartskartan. Planområdet som markeras med streckad linje utgörs generellt av lera (gult) och fyllning (grå skraffering).

Inom ramen för järnvägsplanens har en geoteknisk undersökning tagits fram (Rejlers 2025). Markytan är inom området har relativt små nivåskillnader och stabilitetsförhållandena bedöms därför vara tillfredsställande. Marken i området utgörs till stor del av fyllnadsmaterial och lera som vilar på sand/grus på berg. Tjockleken på lerlagret varierar mellan cirka fem och tolv meter.

Större delen av området är redan idag belastat av den befintliga järnvägsanläggningen. Detaljplanen innebär några justeringar av järnvägsanläggningens utbredning.

Perrongerna som ska anläggas är låga och medför därför ingen större belastning. Järnvägsanläggningens utbredning kommer att utökas något och ta en mindre del av Bergsbrunnsparken, vilket idag utgörs av parkmark. Det nya markanspråket bedöms inte innebära risk för några större sättningar och förstärkningsåtgärd är inte nödvändigt. I norr mot Fålhagsleden breddas järnvägsområdet något, ytan som idag består av ett dike kommer delvis att fyllas upp.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde för grundvattentäkterna i Uppsala- och Vattholmaåsarna, i dess yttre zon. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas. Dessa innebär bland annat att markarbeten normalt inte får ske djupare än till 1

meter över högsta grundvattenyta och att markarbeten inte får medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna kan behöva sökas hos länsstyrelsen.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten som är juridiskt bindande och syftar till att förbättra grundvattnets kvalitet i Sverige. De bygger på EU:s vattendirektiv och regleras i Sverige genom Vattenförvaltningsförordningen (2004:660).

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

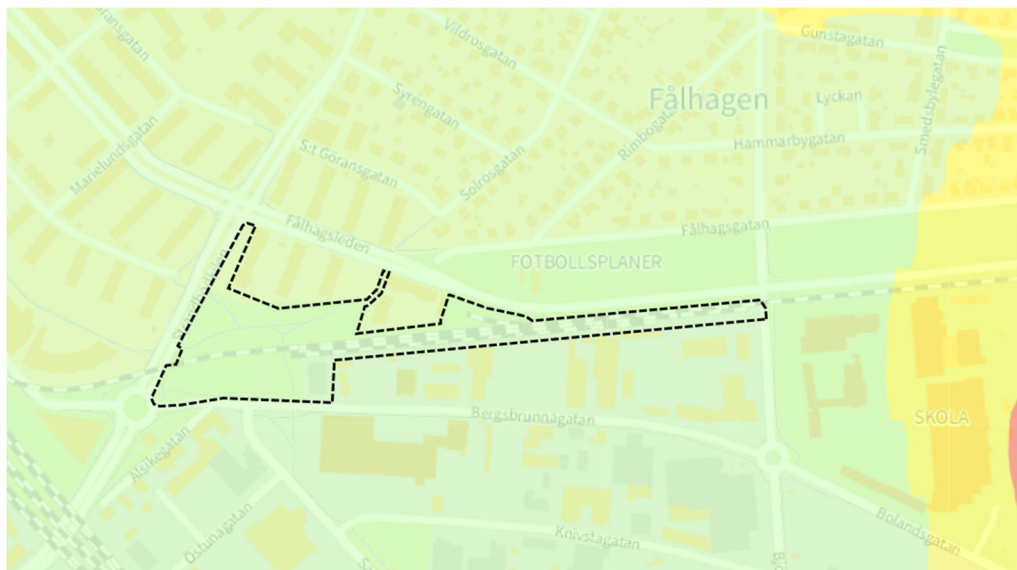
Havs- och Vattenmyndigheten har definierat sex grundvattenförekomster inom tillrinningsområdet för Uppsala- och Vattholmaåsarna. Samtliga har fastställda MKN som ska följas.

Dricksvattenproduktionen i Uppsala

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

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

En riskanalys har gjorts för Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt. Till utredningen hör även en karta som visar känsligheten för ett specifikt område, utifrån grundvattenskyddet (rev 2023). 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. Känsligheten styr både vilken markanvändning som är lämplig för ett visst område, och vilka skyddsåtgärder som kan behövas. Marken klassas i låg, måttlig, hög och extrem känslighet.



Figur 15. Riskklassning enligt *Riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt* (Geosigma 2018). Det gröna området redovisar låg känslighet, gula områden måttlig känslighet och röda områden hög och extrem känslighet. Planområdet markeras med svart streckad linje.

Föreslagna åtgärder

Detaljplanen innebär små förändringar gentemot dagens förhållanden, då inga större markarbeten planeras. Området är idag klassat med låg känslighet för infiltration till grundvattnet och lerlagren varierar mellan 6 och 14 meter. Planens genomförande bedöms inte påverka lerlagren så pass att känsligheten för infiltration till grundvattnet ökar.

Ytvatten

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Fyrisån. För 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. Då Fyrisåns avrinningsområde täcker nästan en tredjedel av Uppsala läns yta och är recipient till större delen av Uppsala stad, bör stor vikt läggas vid att långsiktigt åtgärda föroreningskällor och undvika att skapa nya. För att undvika att skadliga ämnen transporteras via dagvattnet är det därför viktigt att använda rätt material vid byggnation och använda rätt teknik vid verksamhetsutövning.

Detaljplanernas genomförande får inte medföra en negativ påverkan på recipienternas status eller försvåra att miljö kvalitetsnormerna kan uppfyllas

Föreslagna dagvattenhantering

En dagvattenutredning (WSP 2026) har tagits fram i samband med planarbetet. Utredningen anpassas efter att följa intentionerna i Svenskt Vattens publikation P110, Uppsala kommuns vattenprogram och Uppsala Vattens riktlinjer för dagvattenhantering som anger att dagvattenanläggningar inom fastigheten ska

utformas så att 20 millimeter regn, räknat över hela fastighetens yta, kan renas och avtappas under minst 12 timmar.

Föreslagen dagvattenhantering syftar till att ta hand om och rena regnvatten motsvarande 20 mm nederbörd. Inom kvartersmarken vid stationshusområdet innebär uppförandet av Lennakattens stationshus att det skapas en möjlighet att tillföra dagvattenhantering för att omhänderta avrinning från hårdgjorda ytor. De lösningar som föreslås är så kallade krossdiken, som kan samla upp, fördröja och rena vattnet innan det infiltrerar i marken.

För att ta hand om ungefär 18 m³ dagvatten behövs totalt cirka 55 m² krossdike. Detta kan till exempel lösas med två diken som vardera är ungefär 1 meter breda och 28 meter långa. Den exakta placeringen av dagvattenlösningarna behöver anpassas efter markens höjder i ett senare skede. Avrinningen från parkområdets grönytor kan hanteras genom lokal infiltration.

Dagvattenhanteringen från järnvägsanläggningen hanteras i järnvägsplanen.

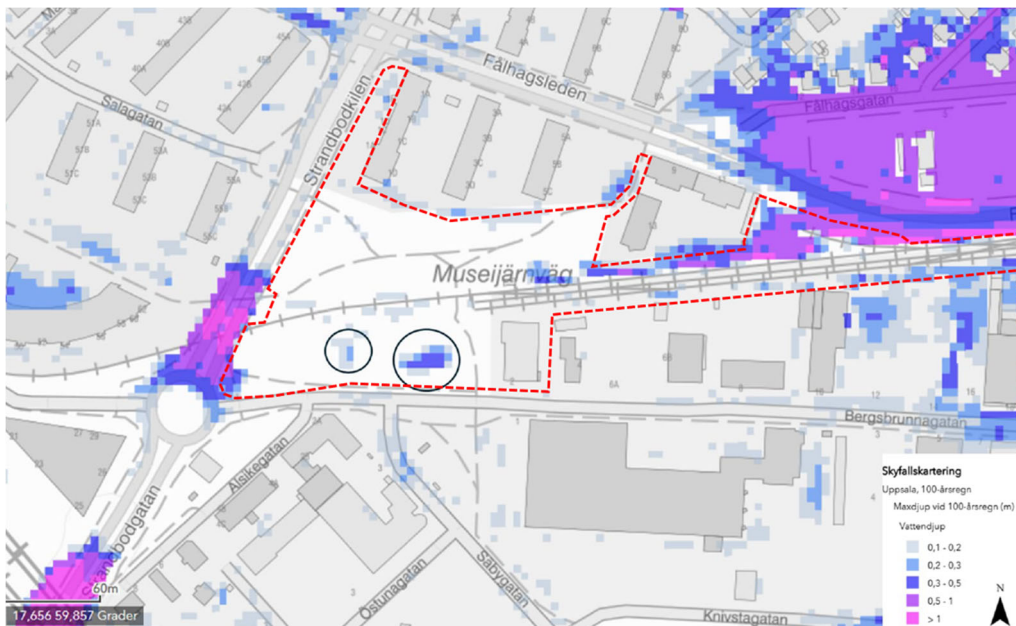
Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

Fyrisån ligger cirka 900 meter sydväst om utredningsområdet och utgör ingen risk att påverka planområdet vid översvämning.

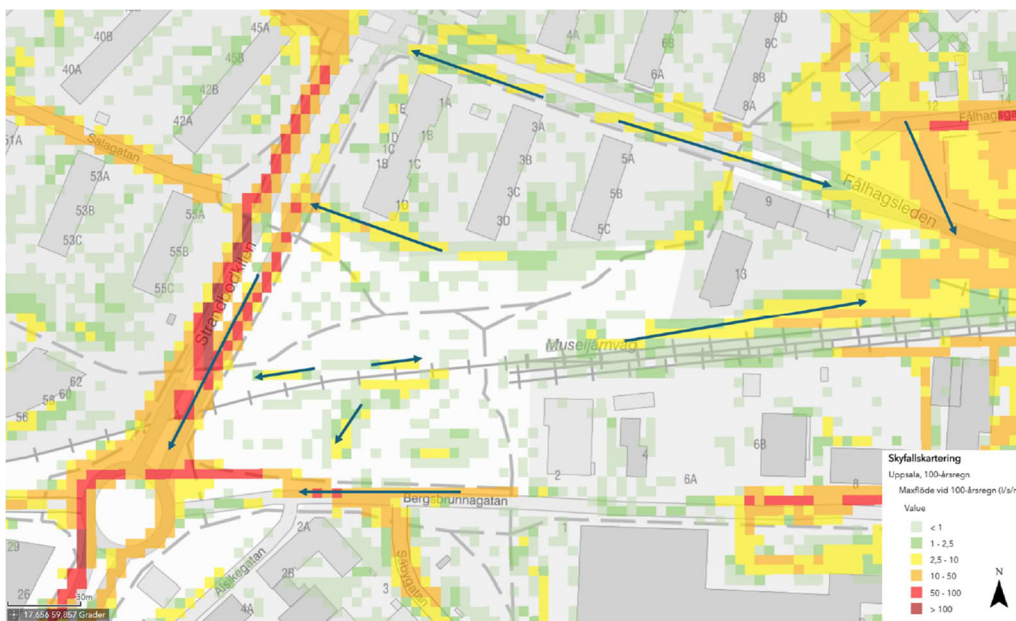
Översvämningsrisk vid extrema regn

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. Det finns en skyfallskartering som 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



Figur 16. Skyfallskarteringen baseras på befintliga markhöjder, planområdet markeras med röd streckad linje. Bild WSP

Planområdet berörs delvis av en lågpunkt, vilket i kombination med avsaknad av avrinningsvägar innebär att mycket vatten riskeras att samlas i delar av utredningsområdet vid kraftig nederbörd. Enligt kommunens skyfallskartering för Uppsala tätort riskerar delar av planområdet att översvämmas vid 100-årsregn.



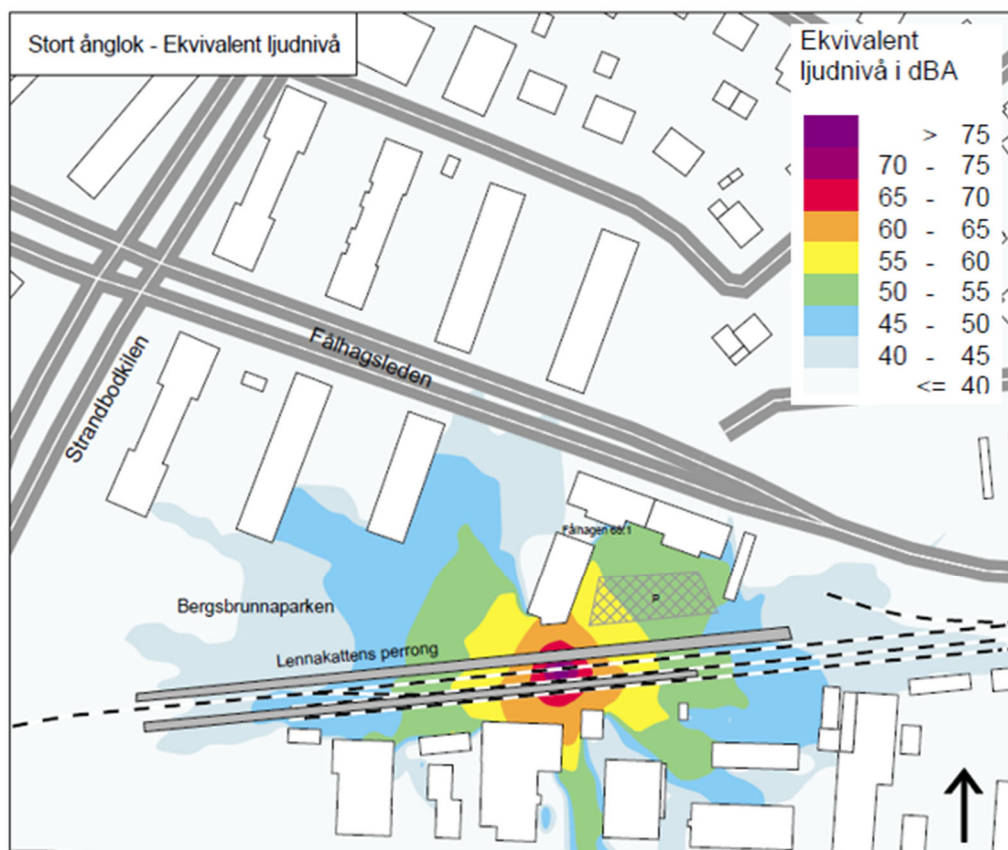
Figur 17. Maxflöden vid ett 100-årsregn enligt Uppsala kommuns skyfallskartering. Pilar visar yttlig flödesriktning. Bild WSP

Hälsa och säkerhet

Buller

En bullerutredning har tagits fram av Sweco (2025) i samband med järnvägsplanen. Utredningen visar att beräkningar av ekvivalentbuller från tåg under den tid (15–20 minuter) som tågen står vid perrongerna uppgår till som mest 60 dBA vid närmaste bostadsfasad, vilket tangerar riktlinjerna i trafikbullerförordningen. Större delen av innegårdarna däremot beräknas ljudnivåerna inte överstiga 55 dBA.

De högsta bullernivåerna uppstår vid utpassage av ånglok, och då framför allt vid från en specifik typ av ånglok, då ljudnivåer över 90 dBA kan förekomma. Utifrån de mätningar som gjorts är maxnivåerna ett worst case scenario som inte uppkommer vid varje utpassage, utan endast en nivå som kan uppkomma givet nuvarande fordonsflotta.



Figur 18. Ekvivalent ljudnivå vid utpassage av stora ånglok. Bild Sweco.

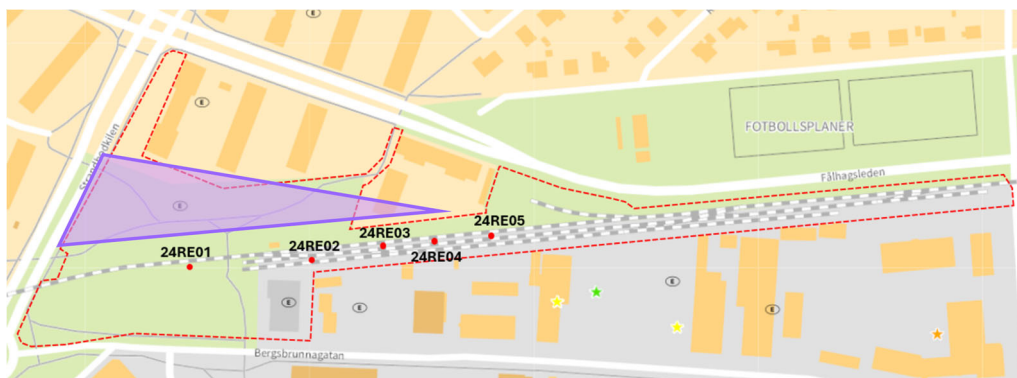
Vibrationer

Inom ramen för järnvägsplanen har risker kopplat till vibrationer utretts (Sweco 2025). Risken att omkringliggande bebyggelse utsätts för vibrationer från museijärnvägen bedöms som låg. Tågen som är förhållandevis lätta trafikera området i låga hastigheter. Vibrationer genereras i högre grad när tågen är i rörelse än när de står stilla vid stationsläget, vibrationerna i området kan därför förväntas att minska i och med genomförandet av detaljplanen då tågen inte länge passerar igenom området.

Markföroreningar

Inom ramen för järnvägsplanen har det gjorts en miljöteknisk markundersökning (Rejlers 2024) i syfte att utreda markföroreningssituationen inklusive järnvägsrelaterade föroreningar. Markprover har tagits från fem provpunkter som samtliga ligger längs med järnvägen och med tyngdpunkt på den befintliga driftbangården. Undersökningen visar halter av krom som överstiger riktvärdet MRR, *mindre ringa risk*, i samtliga fem provpunkter samt att i en av punkterna (24RE05) uppmättes halter av kobolt (Co) som motsvarar KM, *känslig markanvändning*. De förhöjda halterna av kobolt som uppmättes bedöms bero på den naturliga förhöjda bakgrundshalten i uppländsk lera. Övriga metaller har inte uppmätts i halter överstigande MRR eller MKM.

I delar av Bergsbrunnsparken finns en är historisk lertäkt registrerad, Lunds Kakelfabrik. Lertäkten är liten till sin utbredning och verksamhet bedrevs på platsen under slutet på 1800-talet, vilket avgränsar eventuella föroreningar.



Figur 19. Registrerade och potentiella markföroreningar i och i anslutning till planområdet. Det lila området representerar den gamla lertäkten till Lunds kakelfabrik. Provpunkter från den miljötekniska markundersökningen registreras med röda prickar och planområdet med röd streckad linje.

Tidigare verksamheter i närområdet omfattar bland annat verkstadsindustri, bilskrot, skrothandel, textilindustri, tungmetallgjuterier, bilverkstäder och åkerier. Möjliga föroreningar är petroleumprodukter, klorerade lösningsmedel, tungmetaller, PAH, PCB, dioxiner och glykoler.

Luft

Luftkvalitet regleras i lag genom miljökvalitetsnormer (MKN), som är ett juridiskt bindande styrmedel för att förebygga och åtgärda miljöproblem. Det nationella miljömålet *Frisk luft* är mer ambitiöst och innebär att luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.

En luftkvalitetsutredning som SLB-analys tagit fram på uppdrag av Uppsala kommun (2022) visar att luftkvaliteten inom planområdet generellt är god. Miljökvalitetsnormerna klaras i nuläget (beräknat för år 2025) för både partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂). Även det nationella miljömålet uppnås inom området.

Lok som trafikerar museijärnvägen kan släppa ut rök och sotpartiklar, vilket kan orsaka nedsmutsning i närheten av spåret, främst vid start och i uppförsbackar. En spridningsutredning har genomförts för att undersöka halterna av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) vid närliggande bostäder vid det nya stationsläget för Lennakatten. Resultatet visar att stationsflytten inte försvårar möjligheten att uppfylla

miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Utsläppen från tågen är kortvariga och uppstår främst vid avgång.



Figur 20. Karta från SBL-analys.

Magnetfält

Det finns ingen nätstation eller andra anläggningar som kan alstra magnetfält inom ett nära avstånd från planområdet. Museijärnvägen är inte elektrifierad.

Risk

Tågens hastigheter inom planområdet kommer att vara låga, då Bergsbrunnaparken utgör museijärnvägens slutstation och någon genomgående trafik inte kommer förekomma.

Däremot medför verksamhetens karaktär risker för både allmänhet och verksamhetsutövare till exempel vid rangering, uppställning och vändning av fordon. Det kan innebära risk för kollisioner samt påkörning av personer som vistas i spårområdet. Då spårområdet ligger i anslutning till, och delvis inskjutande i, Bergsbrunnaparken finns en förhöjd risk kopplad till att obehöriga vistas inom spårområdet samt en bristande riskmedvetenhet hos besökare. Spårområdet behöver därför tydligt avgränsas för att minimera riskerna, genom en kombination av fysiska hinder så som stängel eller staket och informationsinsatser, samt anpassade drift- och säkerhetsrutiner.

Risker kopplade till brand kan uppstå genom gnistbildning från fordon eller hantering av bränslen. Dessa risker bedöms dock som begränsade under förutsättning att verksamheten bedrivs enligt gällande säkerhetsrutiner.

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. Angreppspunkten utgörs normalt av byggnadens huvudentré, men kan även bestå av

andra ingångar till byggnaden. Brandförsvaret ska kunna ställa upp ett släckfordon och byggnaden ska kunna nås utan orimligt lång slangdragning från släckbilen.

För eventuell släckningsinsats på spårområdet, bedöms uppställning för släckbil kunna ske på närliggande gång- och cykelbanor samt inom stationshusområdet. Behovet av nya brandposter kan behöva ses över.

Utrymning

Utrymning från stationsområdet och byggnaderna inom planområdet ska kunna ske utan räddningstjänstens medverkan.

Klimatanpassning

Planområdet ligger i ett innerstadsnära parklandskap där klimatanpassning främst handlar om hantering av skyfall, värme och vistelsekvalitet. I samband med järnvägsplanen har dagvatten- och avvattningsförhållanden studerats, och förändringar i markutformning bedöms inte påverka områdets befintliga avrinningsstråk eller orsaka ökad översvämningsrisk. Detaljplanen möjliggör att dagvatten även fortsättningsvis kan omhändertas lokalt genom infiltration i spår- och parkmiljö.

Bevarande och komplettering av träd och grönytor bidrar till klimatanpassning genom skugga, temperaturutjämning och fördröjning av dagvatten vid kraftig nederbörd. Stationsområdet och parkens stråk ska utformas så att vistelse och rörelse är möjliga även vid framtida klimatförändringar, med robusta material, god dränering och möjlighet till skydd mot sol och nederbörd.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Dricksvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten.

Spillvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för spillvatten.

Dagvattenledningar

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten.

Avfall

Avfallshanteringen sker längs med Bergsbrunnagatan, på tydligt anvisade platser. Dragvägen till avfallsbilen får inte överstiga 10 meter.

El

Planområdet ligger inom Vattenfall Eldistributions elförsörjningsområde.

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
PARK	<p><i>Park</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att bekräfta den befintliga användningen och skapa förutsättningar att utveckla parkområde i samband med att delar av den befintliga spåranläggningen tas bort.</p> <p>Vid stationshuset ska parken utformas för att bidra till att stationshusområdet får en öppen karaktär som binds samman med parkmiljön. En bärande idé med parkmiljön är att det utformas som en järnvägsark med stora planteringar och slingrande gångar för promenader, samtidigt som den fungerar som en knutpunkt mellan stadsdelar.</p> <p>Inom parkmark får gång- och cykelvägar anläggas, men inga vägar eller infarter för motorfordon. Lekplatser ingår också in markanvändningen park och den befintliga lekplatsen inom planområdet kan utvecklas.</p>

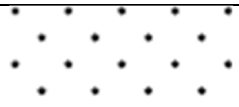
Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
T₁	<p><i>Järnväg</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att säkerställa området för järnvägsändamål. Området omfattar både spårområdet, plattformar och en planerad vändskiva.</p>
T₂	<p><i>Stationsbyggnad</i></p> <p>Detaljplanen möjliggör att ett nytt stationshus byggs. Till användningen räknas också byggnader och anläggningar som kan behövas både för verksamhetens drift och för service till resenärer. Det kan till exempel godsmagasin, verkstäder eller mindre resebyråer och liknande som ger service åt resenärer.</p>

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
T₃	<p><i>Lokstall</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en anläggning för underhåll, service och uppställning av lok och vagnar.</p>
C₁	<p><i>Centrumservice, detaljhandel, butik, utställningslokal</i></p> <p>Den tillåtna markanvändningen avser publika lokaler i bottenvåningar för centrumservice såsom mindre livsmedelsbutik, apotek, frisör eller annan handel med varor och tjänster. Bestämmelsen möjliggör även någon form av utställningslokal, så som ett mindre muséum.</p> <p>Restaurang eller café är inte tillåten generellt inom C₁. Få platser (under korttid) i kaffebar, brödbutik eller snabbmat/mat för avhämtning räknas som handel och är tillåten. Möjlighet till café med matplatser för betalande gäster regleras av e₄. Nyckeltalet som beräknats för denna markanvändning är 14,1 kvadratmeter bruttoarea per person (samma som K₁), underförutsättning att den endast förekommer i husets bottenvåning.</p>
C₂	<p><i>Hälsovård, ej gym</i></p> <p>Den tillåtna markanvändningen avser vårdcentral, tandläkare, hälsovård, rehabiliteringsträning eller liknande vårdverksamhet utan övernattnings med enskilda besök och därmed en låg persontäthet. Gym och gruppträning ingår inte, eftersom dessa verksamheter har en mycket större persontäthet. Inom planområdet tillåts därmed inte gym.</p> <p>Nyckeltalet som beräknats för denna markanvändning är 30 kvadratmeter bruttoarea per person. Eftersom nyckeltalet är relativt högt, behövs ingen begränsning av bruttoarean för markanvändningen C₂.</p>
K₁	<p><i>Kontor och lokaler för kontorsverksamhetens egna behov</i></p> <p>Den tillåtna markanvändningen avser endast kontorsverksamhet. Kompletterande lokaler för medarbetare, till exempel friskvård, matsal, ska vara dimensionerade för det personantal som dagligen kan vistas på kontoret. Men de ska inte vara dimensionerade så att hela personalstyrkan ska kunna vistas där samtidigt eftersom det kan medföra att persontätheten blir för hög. Verksamheter som</p>

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
	<p>vänder sig till externa besökare, har publikinnehåll, tillåts inte inom K₁. Dessa regleras av C₁.</p> <p>Nyckeltalet som beräknats för denna markanvändning är 14,1 m² bruttoarea per person. Bestämmelsen hanterar antalet personer som arbetar på plats, antalet kontorsplatser, inte antalet anställda.</p>
J ₁	<p><i>Hantverk, småskalig tillverkning och produktion</i></p> <p>Tillåten markanvändning avser olika former av icke störande eller transportkrävande tillverkning eller produktion. Även småföretag som hantverkare ingår. Med småskalig avses grad av störning eller påverkan i området, och inte företagets storlek.</p> <p>Direktförsäljning av varor som produceras inom fastigheten kan medges, inom ramen för småskalig verksamhet och produktion. Till exempel får ett bageri ha en brödbutik.</p>

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
	<p><i>Marken får inte förses med byggnad</i></p> <p>Bestämmelsen reglerar byggnader i förhållande till gatan och säkerställer en minsta förgårdsmark mellan fasad och allmän plats.</p>
h ₁	<p><i>Högsta nockhöjd är angivet värde i meter.</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att begränsa bebyggelsens höjd i förhållande till omgivande bebyggelse. Höjdbegränsningen möjliggöra att bebyggelsen kan uppföras i motsvarande två våningar.</p>
X ₁	<p><i>Markreservat för allmännyttig gångtrafik</i></p> <p>Stationsanläggningen kommer att innehålla två plattformar, en på norra sidan av spåren och en på den södra. I anslutning till den södra plattformen, kommer stationshuset att placeras. Den norra plattformen kommer att nås via en passage över spåren. I och med att spåranläggningen fortsätter längre in i parken säkerställer bestämmelsen att passagen även ska vara tillgänglig för andra gående.</p>
e ₁	<p><i>Största byggnadsarea för stationshus är 150 m².</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att begränsa hur stor del av marken som får bebyggas för stationshus.</p>

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
e ₂	<p><i>Största byggnadsarea för komplementbyggnader är 50 m².</i></p> <p>Utöver stationshus medger planen att det får uppföras komplementbyggnader i anslutning till stationshuset. Det kan till exempel röra sig om utrymmen för gods eller mindre teknikbyggnader.</p>
e ₃	<p><i>Största byggnadsarea är angivet värde i m².</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att begränsa hur stor del av marken som sammanlagt får bebyggas.</p> <p>Inom järnvägsområdet möjliggör en mindre byggrätt som möjliggör mindre byggandera för till exempel teknikhus eller andra byggnader som behövs för verksamheten.</p>
e ₄	<p><i>Högst 100 m² bruttoarea får utgöras av café.</i></p> <p>Att begränsa antalet personer som vistas stadigvarande inom området är centralt i Främre Boländerna, och görs utifrån en avvägning mellan hälsa och säkerhet, risk och näringslivshänsyn.</p> <p>Byggrätten medger centrumservice C1, och preciseras så att den mest persontäta verksamhetstypen, café begränsas.</p>
p ₁	<p><i>Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot annan kvartersmark utöver markanvändningen Järnväg, alternativt sammanbyggas i tomtgräns.</i></p> <p>Bestämmelsen bidrar till att klara till exempel framkomlighet och brandsäkerhet mellan fastigheter samtidigt som den skapar en flexibilitet om gemensamma projekt finns mellan fastighetsägare. Mot järnvägen som också är kvartersmark gäller inte bestämmelsen, då stationshuset förväntas placeras i anslutning till plattformarna.</p>
p ₂	<p><i>Byggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns mot annan kvartersmark, alternativt sammanbyggas i tomtgräns.</i></p> <p>Bestämmelsen bidrar till att klara till exempel framkomlighet och brandsäkerhet mellan fastigheter samtidigt som den skapar en flexibilitet om gemensamma projekt finns mellan fastighetsägare.</p>

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
n ₁	<p><i>Marken är avsedd för plantering, cykelparkering och entréfunktioner och får inte användas för bilparkering.</i></p> <p>Motivet är att ge förutsättningar för en god gestaltning av verksamhetens entréfunktioner. Exempelvis genom sittplatser, cykelparkeringar samt utrymme för omhändertagande av dagvatten. Planteringar på kvartersmark bidrar till värdefull stadsgrönska längs gatorna. Förgårdsmarken har stor betydelse för den rumsliga upplevelsen längs gatan, och dess innehåll bör därför utformas med omsorg och i samspel med den omgivande allmänna platsen.</p> <p>Att inte tillåta parkering framför byggnaden minskar antalet backrörelser ut över gång- och cykelvägen, vilket skapar en bättre trafiksituation.</p>
s ₁	<p><i>Byggnadens våningar ovan bottenvåning får inte vara centrumservice (C₁).</i></p> <p>Att begränsa antalet personer som vistas stadigvarande inom området är centralt i utvecklingen av Främre Boländerna, och görs utifrån en avvägning mellan hälsa och säkerhet, risk och näringslivshänsyn. Centrumservice är en persontät verksamhet som därför endast tillåts i begränsad omfattning på en våning. Lokaliseringen till bottenvåningen är i linje med det övergripande syftet att omvandla området till innerstad.</p>

Genomförande frågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Planområdet innefattar fastigheten Boländerna 3:12 som ägs av JM AB samt delar av fastigheterna Fålhagen 1:32, Boländerna 1:28 och Dragarbrunn 33:3 som ägs av Uppsala kommun.

Gemensamhetsanläggningar

Inga gemensamhetsanläggningar finns inom planområdet. Detaljplanen förutsätter inte att nya gemensamhetsanläggningar bildas. Planen utgör samtidigt inget hinder för gemensamhetsanläggningar ifall framtida fastighetsindelning medför behov av sådana.

Servitut och rättigheter

Inom planområdet finns ett befintligt avtal om lägenhetsarrende, Lennakatten - sträckan Strandbodgatan Faringe (KSN-2021-02671), som upplåtits för Lennakattens museijärnväg på sträckan mellan Strandbodgatan och Faringe. Arrendet omfattar nyttjandet av den befintliga spåranläggningen och utgör en förutsättning för den fortsatta driften av museijärnvägen.

Lägenhetsarrendet avses kvarstå i sin nuvarande funktion. I samband med att detaljplanen bekräftar järnvägsplanens möjliggörande av ett nytt stationsläge för Lennakatten i Bergsbrunnsparken kan arrendet komma att anpassas eller utökas för att omfatta tillkommande delar. Sådana justeringar hanteras i särskild ordning mellan Uppsala kommun och föreningen och påverkas inte direkt av detaljplanens genomförande.

Under byggtiden behövs mark tillfälligt för åtkomst till järnvägsområdet vilket regleras i järnvägsplan för Lennakatten. Marken behövs för etableringsområden och upplagsytor och för att arbetena ska kunna bedrivas så effektivt som möjligt för. Tillfällig nyttjanderätt ska gälla från byggstart och till 2 månader efter slutbesiktning. Återställning av marken som tas i anspråk kommer att avtalas med fastighetsägaren. Totalt kommer cirka 402 m² mark på fastigheten Fålhagen 1:32 att tas i anspråk tillfälligt inom planområdet.

För upplåtelse av det nya stationshuset krävs ett särskilt nyttjanderättsavtal. Ett sådant avtal kommer att upprättas och regleras mellan berörda parter i samband med genomförandet av detaljplanen.

Detaljplanen reglerar, genom x-område, att det ska finnas ett allmänt gångstråk igenom spåranläggningen. Ingen rättighet behöver bildas för x-området då det ligger på kommunens mark.

Fastighetsindelningsbestämmelser som upphör att gälla

Tomtindelning för tomtindelning för Ångmaskinen, fastställd 1978 (Akt 0380-78/BO3) upphör att gälla inom planområdet när planen får laga kraft

Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastigheten Boländerna 3:12 kommer att delas in i två fastigheter. Det nya stationshuset ska utgöra en egen fastighet och den halvan närmast Bergsbrunnagatan kommer att utgöra en egen fastighet.

Järnvägsmark i Bergsbrunnaparken tillkommer och avgår till följd av järnvägsplanen och detaljplanen. Totalt tillkommer 315 m² järnvägsmark på fastigheten Boländerna 1:28 och 22 m² järnvägsmark på fastigheten Fålhagen 1:32. Mellan de nya plattformarna och befintlig järnvägsbro finns idag spår som går in mot Uppsala C, men ska avvecklas i och med det nya stationsläget för Lennakatten. Det är cirka 400 m² järnvägsmark som i den nya detaljplanen blir parkmark. I samband med planernas genomförande kommer en ansökan om fastighetsbildning att skickas in för att fastighetsindelningen ska stämma överens med gällande planer.

Tekniska frågor

Byggskedet

Under entreprenaden kommer husen att besiktas innan arbetena påbörjas samt efter när byggnationen är klar. Entreprenören kommer, vid kritiska fastigheter beroende på hur husen är grundlagda, kontrollera sättningar och montera vibrationsmätare för att kontrollera sprickbildning.

Ledningar

Följande ledningsägare fanns vid Ledningskollen i januari 2026 inom och i anslutning till planområdet:

- Uppsala kommun; belysning och trafiksignaler
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Bahnhof AB
- Vattenfall värme
- Vattenfall Eldistribution AB
- Vattenfall AB Heat Nordic
- Skanova AB
- Primlight AB
- Globalconnect AB

Omläggning kan krävas för påverkade ledningar. Samordningsmöten med berörda ledningsägare har ägt rum och fler planeras där förslag på omläggning ska utarbetas. Ledningsägarna som berörs ska kontaktas i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena sätts i gång. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

Dagvattenhantering

Planområdet ingår i verksamhetsområdet för dagvatten. För mer information om dagvattenhanteringen, se avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*.

I och med att det tas fram en järnvägsplan för järnvägsanläggningen, hanteras dagvatten från järnvägsmarken inom ramen för den prövningen.

Skydd av grundvatten

Planområdet ligger delvis inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas vattenskyddsområde, yttre zon. Gällande föreskrifter ska följas. Det 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.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar.

Kostnadsfördelning

Trafikverket bekostar avveckling av befintliga spår mellan Uppsala C och Bergsbrunnsparken samt del av befintlig byggnad på fastigheten Boländerna 3:12 som behöver rivas för att ge plats åt det nya stationshuset. Trafikverket bekostar även projektering och utbyggnad av det nya stationsläget samt det nya stationshuset.

Trafikverket bekostar den anpassning och återställning av Bergsbrunnsparken som krävs på grund av utbyggnaden av det nya stationsläget, bland annat anpassning av gång- och cykelvägar i parken. Kommunen bekostar eventuell annan investering eller utbyggnad som sker i parken som inte påverkats av stationsutbyggnaden.

Den exakta kostnadsfördelningen kommer att regleras i ett genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket.

Ledningar

Omläggning kan krävas för påverkade ledningar. Kostnaderna för flytt eller omläggning av ledningar regleras av separat avtal mellan Uppsala kommun, Trafikverket och berörda ledningsägare.

Anslutnings- och anläggningsavgift för vatten, avlopp, el, fjärrvärme, fiber eller andra tekniska försörjningssystem ska erläggas till respektive huvudman/bolag i enlighet med gällande taxa och vid den tidpunkt som respektive bolag anger.

Planavtal

Kommunens plan- och byggnadsnämnd har tecknat ett planavtal med kommunstyrelsen, Uppsala kommun. I planavtalet framgår det att kommunstyrelsen betalar för framtagandet av detaljplanen enligt fastställd taxa.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Tidplanen för planens genomförande är preliminär och kan komma att justeras när det finns mer detaljerad information kring detaljprojektering av allmän plats och de tekniska förutsättningarna.

Beslut om antagande av detaljplan första kvartalet 2027. Under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad får den laga kraft tidigast tre veckor efter planens antagande.

Ombyggnation av spåranläggning förväntas påbörjas omgående efter planen fått laga kraft.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 60 månader (5 år) över hela planområdet.

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 genomförandetiden är flytten av stationsområdet för museijärnvägen är en förutsättning för att ombyggnationen av Uppsala C och behöver således ske skyndsamt.

Ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för avveckling av befintliga spår mellan Uppsala C och Bergsbrunnsparken. Kommunen ansvarar för rivning av del av befintlig byggnad på fastigheten Boländerna 3:12 som behöver rivas för att ge plats åt det nya stationshuset.

Trafikverket ansvarar för projektering och utbyggnad av det nya stationsläget i parken samt Lennakattens nya stationshus på del av fastigheten Boländerna 3:12. Eventuella åtgärder eller utveckling av den kvarstående delen av fastigheten Boländerna 3:12 som kommer att bildas närmast Bergsbrunnsgatan ansvarar kommunen för.

”Det är ännu inte beslutat om kommunen eller Trafikverket ansvarar för projektering och utbyggnad av allmän plats. Kommunen ansvarar för drift inom allmän plats.” Uppsala Vatten och Avfall AB ansvarar för utbyggnad och drift av vatten- och avloppsanläggningar. Planområdet ligger inom beslutat verksamhetsområde för vatten och avlopp. Genomförande av detaljplanen kommer troligtvis inte medföra behov av någon ny utbyggnad av vatten- eller avloppsanläggningar då det redan finns för befintlig bebyggelse. Eventuellt kommer den befintliga vatten- och avloppsanläggningen att behöva byggas ut för att anpassas efter två verksamheter inom fastigheten Boländerna 3:12 istället för en verksamhet. Behovet kommer att utredas vidare inom ramen för den fortsatta detaljplaneringen.

Vattenfall AB är ägare av elnätet inom planområdet och har skyldighet att ansluta de fastigheter som så önskar till elnätet.

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 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 mellan kommunen och Trafikverket ska upprättas och föreligga innan planen antas av kommunen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Dispens från biotopskyddet krävs enligt miljöbalken (1998:808) för att ta ner alléträd. Om det i samband med planerade åtgärder blir nödvändigt att avverka sådana träd kommer kommunen att ansöka om dispens hos Länsstyrelsen.

Dispens från vattenskyddsföreskrifter. 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 1 meter över högsta grundvattenytan, eller att markarbeten medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Övriga

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

Utredningar inför bygglovsprövning

Trafikverket bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen. Till exempel parkeringsutredning, dagvattenutredning eller geoteknik.

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.

Sammanfattning av undersökningen

En undersökning, daterad 2026-04-20, har upprättats. Sammanfattningsvis visar undersökningen att de förväntade miljöeffekterna vid ett genomförande av detaljplanen bedöms vara relativt begränsade. De miljöaspekter som främst bedöms beröras av planen är markföroreningar, naturmiljö (parkmark) samt buller och vibrationer.

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

Samråd med länsstyrelsen

Länsstyrelsen tar ställning till undersökningen under plansamrådet.

Beslut om betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen har bedömt att järnvägsplanen inte medför betydande miljöpåverkan. Projektets påverkan på natur-, kultur- och rekreationsvärden bedöms vara begränsad och hanteras genom skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder.

Uppsala kommun beslutar om betydande miljöpåverkan för detaljplanen senast i samband med granskning.

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö

Delar av planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövård för Uppsala stad (C40A) med beskrivningen, stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag.

Lennakatten och miljöerna längs järnvägssträckan utgör ett kommunalt kulturmiljöintresse. Genomförandet av detaljplanen innebär att ett nytt stationsläge för museijärnvägen, Lennakatten, uppförs. Ambitionen är att stationsläget med dess anläggningar så som stationshus anpassas till museijärnvägens historia och kulturvärden, genom att en för museijärnvägen tidstypisk miljö uppförs.

Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövård eller det kommunala kulturmiljöintresset.

Naturmiljö

Norr om driftbangården vid gång- och cykelövergången finns en allé av lönn och lind som omfattas av det generella biotopskyddet. Genomförandet av järnvägsplanen innebär att ett alléträd kommer avverkas och att två träd påverkas av närliggande schakt. Allér omfattas av det generella biotopskyddet, men genom 7 kap. 11 a § miljöbalken gäller inte förbuden inom biotopskyddsområdet vid byggande av järnväg enligt fastställd järnvägsplan.

I och med omdisponeringen av spårområdet kommer gång- och cykelvägar att anpassas utefter den nya anläggningen. Det innebär att några träd kommer att avverkas, och de träd som föreslås att avverkas har inte bedömts ha något betydande naturvärde.

Mark och vatten

En detaljplans genomförande får inte medföra en negativ påverkan på recipienternas status eller försvåra att miljö kvalitetsnormerna kan uppfyllas. Planområdets recipient Fyrisån Ekoln-Sävjaån uppnår enligt de senaste klassningarna inte god kemisk status och den ekologiska statusen är måttlig.

Planområdet ligger inom område med låg känslighet för grundvattnet enligt känslighetskartan i *Risikanaly av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt*. Genomförandet av detaljplanen innebär inte några större schaktarbeten eller minskning av skyddande lerlager.

Enligt den dagvattenutredning som tagits fram under planläggningen kan ett genomförande av detaljplanen medföra en förbättrad rening och fördröjning av dagvatten från planområdet till recipienten. Uppsala kommuns bedömning är därför att exploateringen inte kommer att leda till någon negativ påverkan på mark eller vatten. Miljö kvalitetsnormer för grundvatten eller ytvatten kommer därför att kunna följas

Planområdet ligger inom vattenskyddsområde för grundvattentäkterna i Uppsala- och Vattholmaåsarna, i dess yttre zon. Vattenskydds föreskrifterna för området ska följas.

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% 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 i form av exempelvis byggskedet och drift av nya byggnader och anläggningar.

Detaljplanen medger en nockhöjd som möjliggör olika konstruktionsmetoder, både trä och betong. Det gör det möjligt att uppföra byggnaden med miljövänliga byggnadsmaterial, även om det inte är något som regleras i detaljplanen.

Hushållningsbestämmelser

Resurshushållning

Stationslägets lokalisering på den befintliga driftbangården är effektivt ur ett resurshushållningsperspektiv. Stor del av den befintliga bananläggningen och dess komponenter kan återanvändas och innebär ett gott nyttjande av befintliga samhällsresurser och infrastruktur.

Området ligger centralt i Uppsala och befintlig infrastruktur kan nyttjas i stor utsträckning.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen bedöms inte bidra till en ökning av bullervärdena i området. Däremot den järnvägsplan som detaljplanen bekräftar kommer att innebära en högre bullernivå i och med att det blir ett stationsläge i stället för att tågen bara passerar.

Luft

Detaljplanen innebär inte någon risk för att miljö kvalitetsnormerna för luft och miljömålet frisk luft överskrids

Markföroreningar

Detaljplanen innebär inte någon ökad risk för spridning av markföroreningar.

Sociala konsekvenser

Detaljplanen berör Bergsbrunnsparken, som är en viktig vardags- och rekreationsmiljö för boende, arbetande och besökare i närområdet. Planens genomförande innebär förändringar i parkens användning och rörelsemönster, främst kopplat till etableringen av ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten. De sociala konsekvenserna bedöms utifrån tillgänglighet, trygghet och parkens fortsatta funktion som offentlig plats.

Tillgänglighet och användbarhet

Planen möjliggör ett stationsläge som är tillgängligt till fots och med cykel samt som ligger nära gång- och cykelstråk mellan innerstaden, Fålhagen och Främre Boländerna. Gångstråk och vistelseytor inom planområdet ska vara tydliga, sammanhängande och

möjliga att använda för personer med olika förutsättningar. Tillgänglighetsfrågor avseende lutningar, beläggningar och nivåskillnader hanteras i den fortsatta projekteringen.

Trygghet och säkerhet

Parken används av många olika grupper under stora delar av dygnet och året. Planen ställer därför krav på tydlig avgränsning mellan spårrområde och parkmiljö samt på överblickbara stråk och god orienterbarhet. Stationsområdet ska utformas med belysning, siktlinjer och öppna ytor som bidrar till en trygg upplevelse för gående och cyklister. Detaljplanen bedöms kunna bidra till en mer aktiv och befolkad parkmiljö, vilket kan stärka den upplevda tryggheten.

Rekreation och stadsliv

Bergsbrunnsparken har fortsatt stor betydelse som rekreationsyta och grön paus i ett tätt stadsområde. Genom att stationsläget i huvudsak lokaliseras till befintligt spårrområde kan parkens övergripande funktion som vistelse- och rörelsemiljö bevaras. Planen skapar samtidigt förutsättningar för att parken får en tydligare målpunkt och ett ökat stadsliv under delar av året, utan att parkens öppna och gröna karaktär går förlorad.

Barn-, äldre- och tillgänglighetsperspektivet

I området finns flera målpunkter för barn, så som den befintliga lekplatsen, gång och cykelvägnätet som bland annat leder till den i närområdet liggande Fålhagens IP. Själva museijärnvägen är också ett populärt utflyktsmål för barnfamiljer. För äldre personer och personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga är tillgängliga stråk, jämna markbeläggningar, god belysning och möjlighet till vila centrala kvaliteter. Planen möjliggör ett stationsområde och tillhörande gångmiljöer som kan utformas med tydliga samband, korta avstånd och god orienterbarhet. Öppna siktlinjer och platser där rörelser och vistelse kan ske utan trängsel bidrar till en tryggare upplevelse, särskilt under kvällstid. 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.

Den norra plattformen, som ligger i närheten av lekplatsen, kommer att avgränsas med staket, och förses med grindar som öppnas utåt för att minska risken att barn springer in på spårområdet.

Folkhälsa

Folkhälsa i samhällsbyggandet handlar om att forma en byggd miljö som främjar god och jämlik hälsa för alla. Det kan vara att skapa förutsättningar för rörelse och fysisk aktivitet men även att få till trygga närmiljöer för ett socialt grannskap. Genom att stärka de sociala banden mellan människor kan den ofrivilliga ensamheten förebyggas och med närhet och tillgång till gröna miljöer, sittplatser, skuggande träd och så vidare bidrar det till aktivitet i vardagen. Bergsbrunnsparken utgör en viktig resurs för folkhälsan genom att erbjuda möjligheter till vardagsmotion, rekreation och sociala

möten i ett innerstadsnära läge. Parken används för promenader, lek, cykling och vistelse, vilket bidrar till fysisk aktivitet och välbefinnande för personer i olika åldrar och livssituationer.

Detaljplanens genomförande innebär förändringar i parkens utformning och rörelsemönster till följd av etableringen av ett nytt stationsläge för museijärnvägen Lennakatten. Planens inriktning är att parkens tillgänglighet och användbarhet i huvudsak ska kunna bibehållas, samtidigt som nya funktioner tillförs. Gång- och cykelstråk genom området ska fortsatt kunna fungera som attraktiva och trygga rörelsevägar, vilket har betydelse för möjligheten till fysisk aktivitet i vardagen

Befintlig vegetation och träd och förutsättningar för ny grönska

Bergsbrunnsparken är en befintlig park, som erbjuder rekreation, svalka och återhämtning. Parken har anlagda planteringar och många uppvuxna träd. Parkmiljön har en hög gestaltungsambition och här finns goda möjligheter vidareutveckla parkens funktion som en centralgrön mötesplats i samband med att spåren in mot Uppsala C avvecklas.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen, planeringsstrategin och länsstyrelsens granskningsyttrande på översiktsplanen.

Miljöbalken

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

Hela centrala staden ligger inom riksintresse för totalförsvaret: MSA-område, påverkansområde för väderradar och stoppområde för höga objekt. De tillåtna höjderna för samtliga byggnader inom planområdet understiger försvarets stoppområde för höga objekt, och planen är därmed förenlig med miljöbalkens kapitel 3.

Detaljplanen berör riksintresset kulturmiljö. Detaljplanen bedöms inte medföra någon skada på kulturmiljön och bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

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

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom den ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala- och Vattholmaåsarne. Om ett genomförande av planen kräver dispens från vattenskyddsföreskrifterna ska det i dispensansökan föreslås skyddsåtgärder för att inte riskera grundvattenkvaliteten negativt. Under förutsättning att gällande föreskrifter följs bedöms det inte ska någon negativ påverkan. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör bestämmelser om skydd för biologisk mångfald enligt miljöbalkens kapitel 8.

Medverkande

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

Medverkande konsulter har varit:

Kajsa Reslegård, Planarkitekt, Tyréns

Johan Bergqvist, Biträdande projektledare anläggning, Forsen

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av respektive företag som anges.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Jesper Ljung Holm. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Johanna Andersson, mark- och exploateringsingenjör

Veronica Sjögren, kartingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström

planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- Planbesked 2024-09-26
- Samråd & granskning 2026-05-21

Laga kraft: