

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2025-000751Handläggare:
Camilla Björk

Planbeskrivning Bro vid Uppsala centralstation

Standardförfarande



Figur 1. Illustration av den nya plattformsförbindelsen Norra bron.

Det här är ett förslag till detaljplan

SAMRÅDSHANDLING

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	5
Samrådshandlingar	5
Översiktsplan	5
Utvecklingsplan för Uppsala C.....	6
Detaljplaner.....	7
Andra kommunala beslut	7
Planens innehåll.....	8
Planens syfte	8
Planens huvuddrag.....	8
Planområdet	8
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	10
Kulturmiljö	12
Park och natur.....	12
Trafik och tillgänglighet.....	12
Sociala frågor	14
Klimatfrågor	14
Mark och geoteknik	14
Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.....	15
Hälsa och säkerhet	19
Teknisk försörjning.....	21
Motiv till detaljplanens regleringar.....	22
Användning av mark och vatten.....	22
Genomförandefrågor.....	23
Fastighetsrättsliga frågor	23
Tekniska frågor	26
Ekonomiska frågor	27
Organisatoriska frågor.....	27
Planens konsekvenser	29
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	29
Miljöaspekter.....	30
Hälsa och säkerhet	30
Trafik.....	33
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	33

Översiktsplanen	33
Miljöbalken	33
Medverkande.....	34

Inledning

Sammanfattning

Detaljplanen är en del av utvecklingen av Uppsala C och utbyggnaden av fyrspåret till Uppsala. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en bro över spårområdet, kallad Norra bron, vid Uppsala centralstation. Planen syftar också till att möjliggöra ett antal lyftpaket som utgörs av hissar och rulltrappor som ansluter till plattformarna.

Planområdet är beläget i norra delen av stationsområdet i anslutning till dagens stationsbyggnad och Centralpassagen. Norra bron kommer att ansluta till det nya stationshuset vid Uppsala C samt till Stationsgatan. Då Norra bron beräknas påbörjas innan det nya stationshuset hanteras bron och det nya stationshuset i separata planer. Den planerade plattformsförbindelsen är tänkt att bli en egen fastighet. Tredimensionell fastighetsbildning kan således krävas för att genomföra detaljplanen.

Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan och planeringsstrategi.

Detaljplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan.

Vad är en detaljplan?

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

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

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

Planprocessen

Detaljplanen handläggs med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900). Plan- och byggnadsnämnden beslutade om planuppdrag för Uppsala C den 20 oktober 2022. Detaljplanen är en del av detaljplaneläggningen av Uppsala C, vilken delas upp i flera detaljplaner. Detaljplanen har inte föregåtts av ett planprogram.

Standardförfarande:



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, 2025-11-19
- Fastighetsförteckning*
- Solstudie, Studioland, 2025-12-08

Följande handlingar har tagits fram av Trafikverket som en del av systemhandlingen för bron, vilka används som underlag för detaljplanen:

- Gestaltningsprogram, Sweco, 2025-02-19
- PM Brandskydd, Trafikverket, 2025-02-19
- PM Geoteknik bro, Trafikverket, 2025-02-19
- Barnkonsekvensanalys, Trafikverket, 2023-05-04

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/ny-bro-vid-uppsala-centralstation. Handlingar markerade med * finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

Översiktsplan

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

Planeringsstrategi

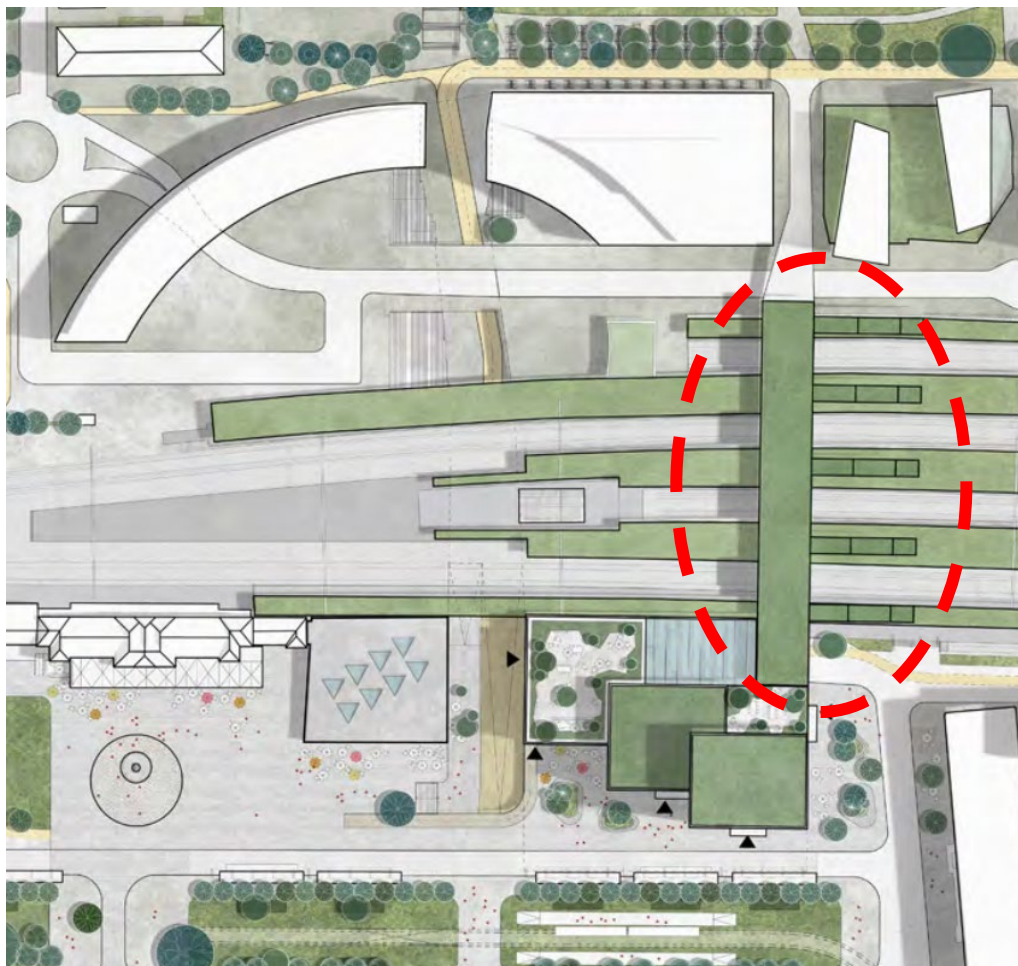
Varje mandatperiod tar kommunfullmäktige ställning till hur aktuell översiktsplanen är i en så kallad planeringsstrategi. Översiktsplanen ska alltid läsas tillsammans med den senaste planeringsstrategin. Planeringsstrategin godkändes av kommunfullmäktige 7 november 2023. Översiktsplanens ställningstaganden till markanvändningen, samt utveckling av den byggda miljön, bedömdes då vara tillräckligt aktuella för att översiktsplanen ska anses vara aktuell under innevarande mandatperiod. Den

planeringsinriktning som anges för området i översiktsplan 2016, bedöms fortfarande vara aktuell.

Utvecklingsplan för Uppsala C

Kommunstyrelsen antog den 15 juni 2022 Utvecklingsplan för Uppsala C. Utvecklingsplanen syftar till en långsiktig utveckling av Uppsala centralstation och omkringliggande ytor för att möjliggöra ett ökat kollektivt resande och förbättrad framkomlighet. En viktig del av utvecklingen är att skapa fler kopplingar genom staden.

I utvecklingsplanen föreslås en ny bro med plattformsanslutningar över järnvägsspåren i anslutning till det planerade nya stationshuset, vilken utgör den centrala kopplingen i utvecklingsplanen. Den nya bron förbinder ett nytt stationshus på västra sidan spårområdet med den östra sidan. Lyftpaket med hissar och rulltrappor förbinder bron med respektive plattform.

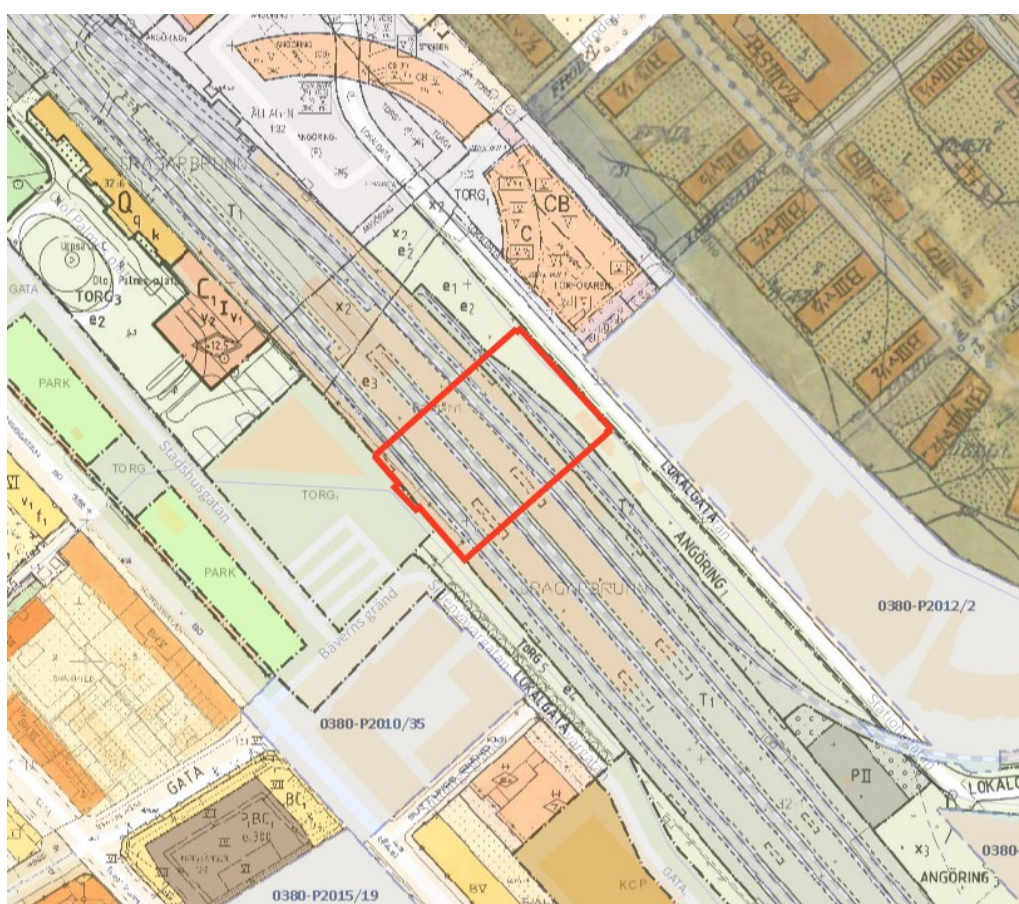


Figur 2. Urklipp från utvecklingsplanen för Uppsala C. Den föreslagna bron inom röd markering. Det nya stationshuset hanteras i en separat detaljplan.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av Detaljplan för Uppsala central, östra stationsområdet, som fick laga kraft 2004. De delar som berörs av planen är planlagda för järnvägstrafik, trafik med museijärnväg samt angöring.

Plan- och byggnadsnämnden beslutade 20 oktober 2022 att ge positivt planbesked för att inleda ett upphävande av delar av gällande detaljplaner, inom det område som omfattas av järnvägsplanen Järnvägsplan Uppsala C–Uppsala S, FSUK 003, inom området för Uppsala centralstation. Plan- och byggnadsnämnden beslutade 31 augusti 2023 om att utöka planområdet till att omfatta hela järnvägsområdet inom Uppsala kommun. Delar av planområdet omfattas av upphävandet av detaljplaner och delar av planområdet kan därför vara planlöst när detaljplanen antas.



Figur 3. Gällande detaljplaner. Ungefärligt planområde inom röd markering.

Andra kommunala beslut

År 2017 tecknade Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun ett avtal, det så kallade Uppsalapaketet. Uppsalapaketet innebär att Staten åtar sig att bygga ut Ostkustbanan till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, tillsammans med en station söder om Bergsbrunna. Staten åtar sig också att vidta åtgärder på Uppsala centralstation och för järnvägen i övrigt för att anpassa anläggningen till ytterligare två spår. Kommunen i sin tur åtar sig att uppföra 33 000 nya bostäder i Gottsunda, Ultuna och de sydöstra stadsdelarna.

Planens innehåll

Planens syfte

I och med Trafikverkets planerade utbyggnad av järnvägsanläggningen vid Uppsala centralstation uppstår ett behov av att kunna passera spårområdet samt att angöra plattformarna. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en bro över spårområdet, kallad Norra bron, vid Uppsala centralstation. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra ett antal lyftpaket som utgörs av hissar och rulltrappor och som ska ansluta till plattformarna. Norra bron är en del av utvecklingen av Uppsala C och ska bidra till att öka tillgängligheten inom stationsområdet.

Planens huvuddrag

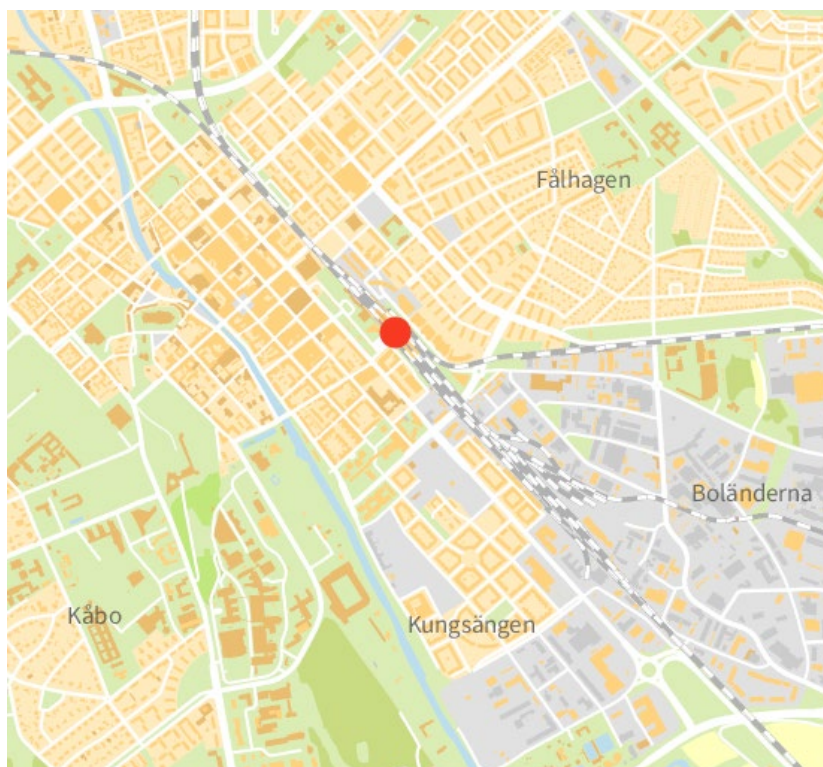
Planområdet är beläget i norra delen av stationsområdet vid norra delen av Uppsala C. Detaljplanen omfattar i huvudsak järnvägsmark och ska möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en gångbro, kallad Norra bron, över stationsområdet vid Uppsala C. Norra bron kommer att ansluta till ett nytt stationshus vid Uppsala C samt till Stationsgatan. Norra bron kommer att utgöra en huvudförbindelse till det planerade stationshuset och stationens plattformar, samt att fungera som en länk mellan stadens östra och västra sidor. Då Norra bron beräknas påbörjas innan stationshuset, hanteras bron och det nya stationshuset i separata planer.

Detaljplanen omfattar endast kvartersmark för järnvägsändamål. Inom hela planområdet medges att en plattformsförbindelse ovan spårområdet får ordnas. Detaljplanen medger också att plattformanslutningar i form av hissar och rulltrappor får uppföras samt att bron med dess tillhörande plattformanslutningar ska utformas med god arkitektonisk kvalitet.

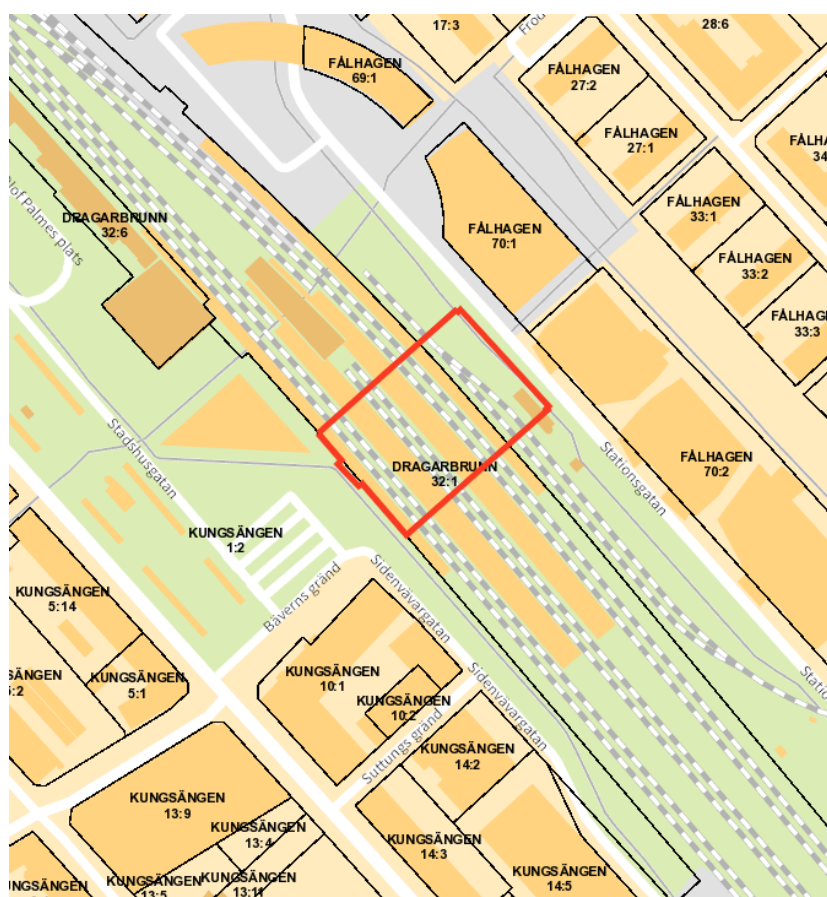
Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet är beläget i centrala Uppsala och omfattar en del av spårområdet vid Uppsala centralstation. Planområdet avgränsas av Stationsgatan på östra sidan om järnvägen och Sidenvärgatan och bussterminalen på västra sidan om järnvägen. Planområdet omfattar delar av fastigheterna Dragarbrunn 32:1 som ägs av Trafikverket samt Fålhagen 1:32 och Kungsängen 1:2 som båda ägs av Uppsala kommun. Planområdet omfattar en yta om cirka 4 800 kvadratmeter.



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



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

Allmän områdesbeskrivning

Planområdet omfattar en del av stationsområdet vid Uppsala centralstation. Centralstationsområdet är en viktig målpunkt i Uppsala och en stor mängd människor rör sig varje dag i området.

I närområdet kring Uppsala centralstation finns det kontor, bostäder, hotell och en stor mängd kommersiell service. Bebyggelsen i närområdet karaktäriseras både av äldre bebyggelse med höga kulturhistoriska värden och modernare arkitektur.

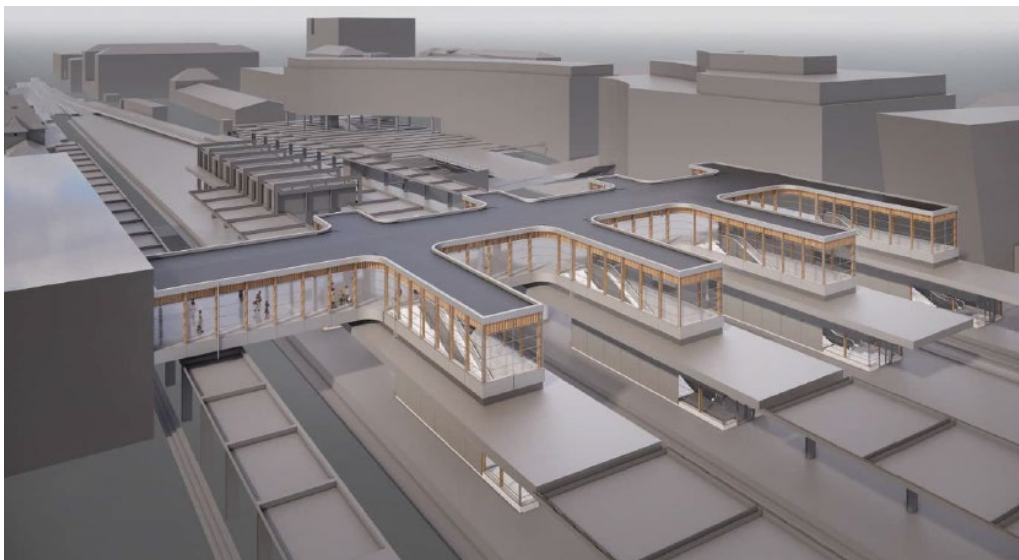
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

Norra bron blir en central koppling inom Uppsala centralstation som binder ihop de västra och östra sidorna av Uppsala över järnvägen och ökar tillgängligheten till stationen. Norra bron kommer att ansluta direkt till det nya stationshuset som Uppsala kommun planerar för, där det kommer finnas stationsfunktioner och kommersiella ytor.

Trafikverket har tagit fram ett gestaltungsprogram för Norra bron. Bron med dess plattformanslutningar ska gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet där stor omsorg ska ges utformningen.

Bron utgörs av en väderskyddad gångbro med fyra trapphus och fyra hisshus och ska gestaltas med ett designmässigt släktskap med stationsbyggnaden "mittskeppet" som utgör väderskyddet vid kopplingen från Centralpassagen till plattformarna. Släktskapet skall också finnas till den befintliga stationsbyggnaden. Norra bron skall tydligt vara en del av järnvägsanläggningen gestaltungsprogrammässigt. Plattformförbindelsen gestaltas med den tydliga horisontella takfot som är karaktäristisk inom stationsområdet idag. Takfoten utförs med förhöjd taksarg som döljer det låglutande taket. Även trapphusen är försedda med horisontell takfot vilket skapar luftiga och öppna rum med obruten och orienterande siktlinje i stadsbilden. De generösa rummen lämpar sig väl för en karaktärsfull belysning eller offentlig utsmyckning. Plattformförbindelsens fasader ska till stor del utföras genomsiktliga för att resenärer ska få en tydlig visuell kontakt och överblick över anläggningen.

Bron kommer att upplevas som en integrerad del av stationen tillsammans med befintliga plattformstak och byggnader.



Figur 6. Illustration av plattformsförbindelsen Norra bron sedd mot norr, Sweco.



Figur 7. Illustration av plattformsförbindelsen, Sweco.



Figur 8. Illustration av plattformsförbindelsens övre plan, Sweco.

Kulturmiljö

Planområdet ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården, Uppsala stad C40. Riksintressets motivering lyder ”Stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag”. Ett av flera uttryck för riksintresset är den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator, från torgrum och från Fyrisån. En viktig del av riksintresset är även stadens siluett sett från infarterna och vägar som passerar staden, med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken.

Stationsmiljön kring centralstationen bedöms ha höga kulturhistoriska värden och det ursprungliga stationshuset är byggnadsminnesförklarat. Inom planområdet består bebyggelsen idag av plattformstak samt Lennakattens stationsbyggnad. Den nya plattformsförbindelsen i form av en bro blir ett nytt inslag i stationsområdet som blir högre än dagens bebyggelse inom planområdet. Då bebyggelsen runt stationsområdet är högre än bron bedöms bron dock inte påverka några siktlinjer eller stadsbilden mer än inom stationsområdet, och bron bedöms därför inte riskera att påverka riksintresset för Uppsala stad negativt.

Bebyggelsen inom spårområdet består av plattformstak samt stationsbyggnaden ”mittskeppet” som leder till Centralpassagen. Denna uppfördes i samband med att stationsområdet byggdes om runt 2010. Detaljplanen bedöms inte påverka kulturhistoriska värden inom spårområdet. Det byggnadsminnesskyddade stationshuset är beläget cirka 100 meter från planområdet och bedöms inte heller påverkas negativt av den nya bron.

Stationsområdet är präglad av 2000-talets ombyggnation. Även om en ny bro blir ett nytt inslag i området så bedöms den inte påverka kulturhistoriska värden negativt.

Lennakattens stationshus, som uppfördes i början av 2010-talet, kommer att rivas som en konsekvens av breddningen av spårområdet då nya spår och plattformar kommer att anläggas inom den delen av stationsområdet. Lennakattens station kommer att flyttas till Bergsbrunnsparken.

Sammantaget bedöms detaljplanen inte påverka kulturhistoriska värden negativt.

Park och natur

Planområdet omfattar i huvudsak järnvägsmark och hårdgjorda ytor. Det finns inga naturvärden inom området. Längs Stationsgatan finns ett antal yngre träd som planterades i samband med att stationsområdet byggdes om på 2010-talet. Träden kommer att tas ned i samband med breddningen av spårområdet. Träden kommer att ersättas med nya träd utanför planområdet.

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

Järnvägsområde

Planområdet omfattar en del av Lennabanan och Lennakattens stationshus.

Gatunät

Planområdet ligger i anslutning till Stationsgatan som är en kommunal stadsgata.

Gång- och cykeltrafik

Parallellt med Stationsgatan löper en gång- och cykelbana och i anslutning till järnvägsområdet finns också cykelparkering.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i anslutning till Uppsala centralstation som betjänar pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Hållplatser för busstrafik finns längs med Stationsgatan.

Förändringar*Järnvägsområde*

I och med Trafikverkets utbyggnad av järnvägsanläggningen vid Uppsala C, tas ytor i anspråk som idag omfattar Lennabanan med stationshus samt cykelparkeringar och delar av cykelbanan längs Stationsgatan. Detta sker inom ramen för Trafikverkets järnvägsplan. Detaljplanen syftar till att säkerställa att en bro över med tillhörande plattformanslutningar kan uppföras över spårområdet.

Gatunät

Planområdet omfattar inga ändringar av gatunätet.

Gång- och cykeltrafik

Planområdet omfattar inga nya gång- och cykelstråk men den planerade bron kan förväntas fördela flödena mellan den tillkommande passagen och Centralpassagen. Detta kan bidra till att förbättrad framkomligheten för både gående och cyklister inom stationsområdet.

Räddningstjänsten/utrykningsfordon

Norra bron projekteras så att utrymning ska kunna ske utan räddningstjänstens medverkan. Utrymning sker till plattform och mot Stationsgatan därefter vidare bort från området. Utrymning ska kunna ske utan att passera det nya stationshuset.

Utrymning från plattformarna ska kunna ske utan att passera Norra bron, via Centralpassagen och Strandbodgatan. Räddningstjänsten kommer fortsatt kunna använda Centralpassagen och Strandbodgatan som angreppsvägar till plattformarna. Norra bron är en av flera förändringar av Uppsala centralstation i samband med utvecklingen av järnvägen och stationsområdet. I den fortsatta projekteringen bör helhetslösningen gällande brandskydd och räddningstjänsten analyseras vidare som en del av den övergripande utvecklingen av stationsområdet.

Tillgänglighet, användbarhet och delaktighet för personer med funktionsnedsättning

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, bland annat planeras för hissar vid plattformanslutningarna.

Sociala frågor

Uppsala centralstation är stadens och kommunens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik. Den är inte bara viktig för kommunen och dess invånare utan också för hela regionen. Resecentrum är grundläggande för att säkerställa en god tillgänglighet till staden och dess omland.

Detaljplanen bidrar till att öka tillgängligheten till stationen genom en ny bro, vilket blir ett alternativ till Centralpassagen. Bron kommer att utformas med en stor andel glaspartier för att upplevas trygg och bidra till en ökad orienterbarhet. Tillsammans med en genomarbetad belysning skapar brons utformning förutsättningar för en ökad trygghet vid passage till och från plattformarna.

Klimatfrågor

Detaljplanen är en av flera planer som syftar till att möjliggöra utvecklingsplanen för Uppsala centralstation och fyrspårsutbyggnaden som ska ge bättre förutsättningar för hållbart resande. Detaljplanen som sådan bidrar därmed till att minska klimatpåverkan.

Mark och geoteknik

På platsen består jordlagerföljden huvudsakligen av ett lager fyllning, därefter torrskorpelera ovan lera på friktionsjord på berg.

Fyllningens sammansättning och mäktighet varierar i området, huvudsakligen består den av friktionsjordmassor som stenig grusig sand och makadam. Även fyllning med lera och tegel har påträffats. Leran under fyllningen är 5-22,5 meter mäktig. Leran har överst en torrskorpa om en meter. Leran är delvis sulfidhaltig. Leran bedöms vara normal till något överkonsoliderad. Friktionsjordens tjocklek under leran varierar från två till fyra meter. Det förekommer både fasta och lösa partier och utgörs av morän och av grusig sand eller sandigt grus. Bergnivån är belägen 11 – 27 meter under markytan.

I systemhandlingen som tagits fram för den nya bron rekommenderas att bron grundläggs med pålar till fast botten eller berg. På grund av närhet till befintliga pålar rekommenderas borrarade stålörspålar.

Figur 9. Urklipp från SGU:s jordartskarta beigestreckat område är fyllning med underliggande lager av postglacial lera. Planområdet är markerat med röd linje.

Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten

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.

Föreslagen dagvattenhantering

Vid Uppsala centralstation finns dagvattenledningar i plattformarna som avleder dagvatten från taktytor och perronger. Taktytor avvattnas till ledningsnätet via stuprör. I samband med ombyggnationen kommer de befintliga dagvattenledningarna att sidoförflyttas så att de placeras på sidorna av de nya huskropparna. Taktytor avvattnas via stuprör och nya dagvattenbrunnar eller dagvattenrännor anläggs för att hantera vatten på perrongerna. De nya dagvattenledningarna ansluts till befintligt ledningsnät för vidare avledning.

Marken inom planområdet är idag till största delen hårdgjord. Detaljplanen innebär ingen ytterligare hårdgjord yta och detaljplanen bedöms därmed inte öka föroreningsbelastning gentemot idag. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka möjligheten att nå miljökvalitetsnormerna för ytvatten negativt.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom vattenskyddsområdet Uppsala- och Vattholmaåsarnas yttre zon. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas. Föreskrifterna 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.

Grundvatten förekommer i jordlager i marken i anslutning till aktuellt område. Markens översta jordlager utgörs av fyllning, i vilket grundvatten förekommer i ett öppet (övre) grundvattenmagasin. Under fyllning förekommer lera, under vilket ett relativt stort slutet (undre) grundvattenmagasin återfinns i friktionsjord.

Grundläggningsnivån för stöden vid Norra bron kommer att vara cirka +6,0 meter. Marken varierar från +6 meter till +7,8 meter från väster till öster sida, vilket innebär att det kommer att krävas schaktning på cirka 1–1,8 meter på öster sida. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna ska sökas hos länsstyrelsen.

Miljökvalitetsnormer för grundvatten

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) för grundvatten. Kemisk grundvattenstatus klassificeras utifrån de ämnen och ämnesgrupper som är upptagna i Sveriges Geologiska undersökning (SGUs) föreskrifter om miljökvalitetsnormer och statusklassificering för grundvatten (SGU-FS 2013:2). Föreskrifterna gäller för de grundvattenförekomster som vid kartläggning och analys har bedömts vara utsatta för risken att inte uppnå eller bibehålla god kemisk grundvattenstatus till nästföljande målar.

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

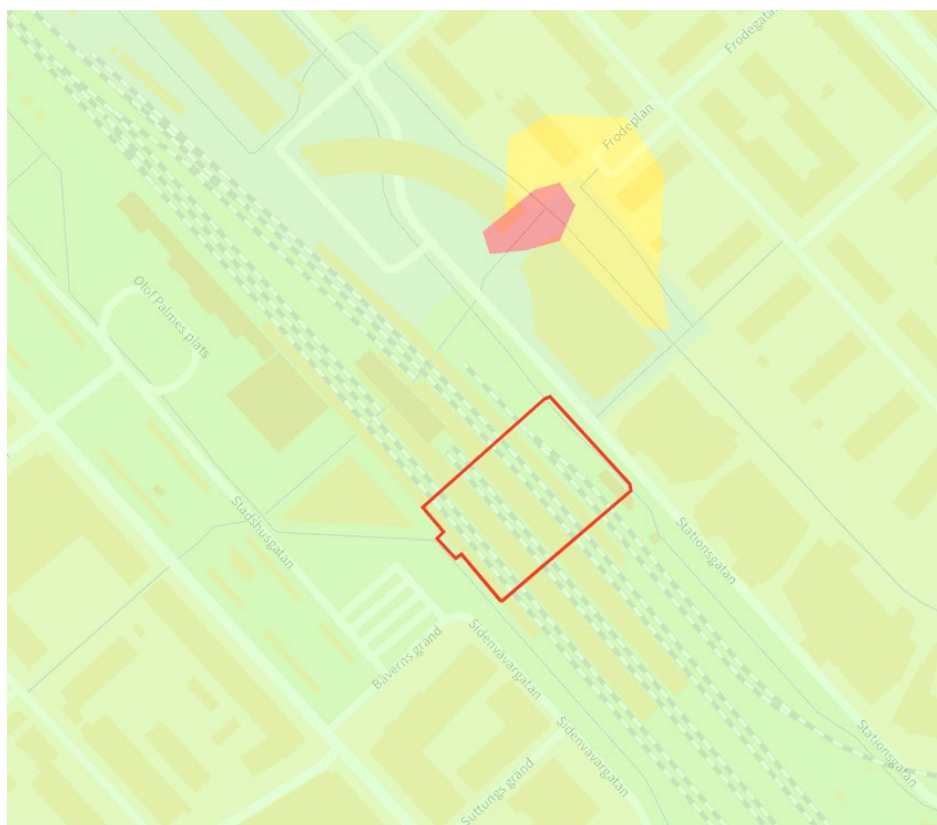
Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

Under 2017–2018 genomfördes en riskanalys av Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet med riskanalysen var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt för hela tillrinningsområdet, samt att framställa en känslighetskarta för bedömning av känsligheten för ett specifikt område med avseende på grundvattenskydd. Med känslighet avses hur känslig en specifik plats är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten så att den inte längre kan användas som resurs för dricksvattenförsörjning idag och i framtiden. De

hydrogeologiska förhållandena styr hur känsligt grundvattnet är för förorening och därmed vilken markanvändning som är lämplig eller olämplig för ett visst område. De hydrogeologiska förhållandena och känsligheten styr också vilka skyddsåtgärder som kan behövas för att minska sannolikhet och konsekvens för att en förorening når grundvattnet. Känslighetsklasserna är indelade i klasserna låg – måttlig – hög – och extrem, där platser inom extrem känslig zon är allra mest känsliga då de ligger direkt på åsen helt utan skyddande lerlager.

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

Planområdet ligger inom låg känslighet för grundvattnet, i en skala mellan låg, måttlig, hög och extrem känslighet. Planområdet ligger cirka 70 meter från ett område med hög känslighetsklass.



Figur 10. Känslighetskarta för Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (2023) med planområdet markerat med röd linje.

Föreslagna åtgärder

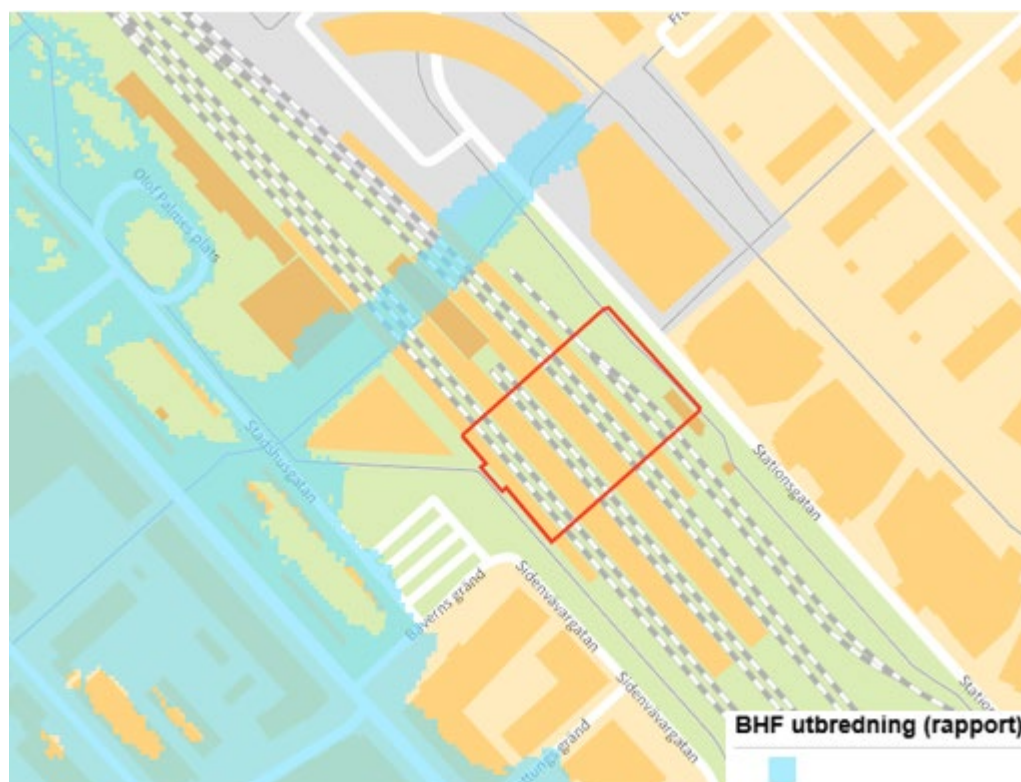
Planerad anläggning kan påverka grundvattnet där schaktning och andra markarbeten går ned i grundvattnet, eller under dess trycknivå. Följden blir att grundvatten kan behöva pumpas bort eller länshållas för att inte riskera att läcka in i vägportar och tunnlar. Planens genomförande bedöms medföra viss risk för negativ påverkan på MKN grundvatten och dispens från vattenskyddsföreskrifterna kommer att krävas. Det kan också komma att krävas tillstånd för vattenverksamhet.

Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

Översvämningsrisken ska alltid beaktas vid ny bebyggelse oavsett hur ofta översvämning kan förväntas. Samhällsfunktioner av betydande vikt och ny sammanhållen bebyggelse bör förläggas ovan nivån för ett beräknat högsta flöde (BHF).

Planområdet berörs inte av risk för översvämning enligt översvämningskartering.

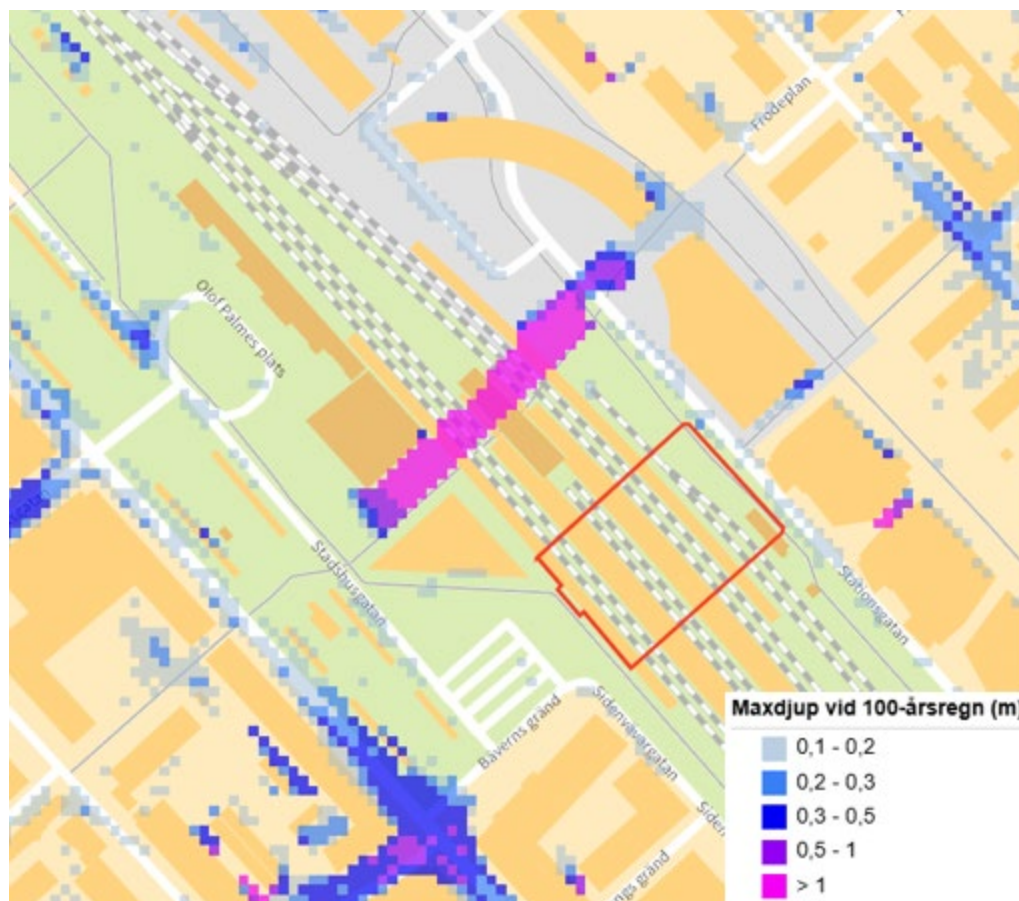


Figur 11 Område som förväntas att översvämmas vid ett beräknat högsta flöde redovisas i ljusblått. Planområdet markerat med röd linje.

Översvämningsrisk vid extrema regn

I ett förändrat klimat kan skyfallen bli vanligare och mer intensiva. Översvämning vid skyfall kan ha stor påverkan på framkomligheten och andra viktiga funktioner och strukturer i samhället. Dessutom kan det innebära stora kostnader på grund av skador på fastigheter och byggnationer. 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 (klimatfaktor 1,3).

Översvämningskarteringen visar på det område som skulle beröras vid översvämning av Fyrisån vid beräknat högsta flöde (det vill säga det högsta flöde som skulle kunna tänkas uppstå). Resultaten visar att vid beräknat högsta flöde skulle de planskilda passagera för Centralpassagen, Strandbodgatan och Kungsängsleden översvämmas. Vid ett så kallat 100-årsflöde (som statistiskt inträffar en gång på 100 år) skulle planområdet inte beröras alls.



Figur 12. Maximalt vattendjup (m) vid ett 100- årsregn. Karteringen är hämtad från Uppsala Vatten och avfall AB:s skyfallskartering. Planområdet visas med röd linje.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet är påverkat av trafikbuller från både väg och järnväg. Trafikbuller bedöms inte utgöra ett problem för planens genomförande eftersom detaljplanen inte möjliggör för någon bullerkänslig verksamhet.

Vibrationer

Planområdets närhet till Ostkustbanan kan innebära en vibrationspåverkan från järnvägstrafiken. Detaljplanen möjliggör dock inte för någon verksamhet som kan komma att störas av eventuella vibrationer.

Markföroreningar

Enligt länsstyrelsens EBH-stöd, som är en nationell databas, finns det ett objekt inom planområdet utan riskklass kopplat till Fålhagen 1:32. Att objektet är utan riskklass innebär att det inte är klassificerat för miljöföroreningar. Objektets primära bransch utgörs av impregnering av sliprar och stolpar, samt lagring av impregnerade sliprar/stolpar. Sekundär bransch innefattar oljedepå, verkstäder och övrig BKL 2

(branschklass 2 indikerar på en högre sannolikhet för kraftiga föroreningar från vissa typer av tidigare verksamheter). Objektet har åtgärdats till nivå känslig markanvändning. Med anledning av att objektet har sanerats till nivå känslig markanvändning bedömer stadsbyggnadsförvaltningen att ingen kompletterande provtagning behöver utföras inom ramen för den aktuella detaljplanen.

Markmiljötekniska undersökningar har genomförts av Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen inom och runt stationsområdet. Undersökningarna visar att det inte föreligger någon allvarlig föroreningssituation inom området. Under 2000-talet har stora delar av området runt stationen byggts om och flertalet föroreningar har sanerats. Bedömningen i Trafikverkets undersökning är att inget akut åtgärdsbehov föreligger men att ytterligare provtagningar och eventuella åtgärder ska genomföras inför byggnation.

Alla påvisade föroreningar ska omgående anmälas till Miljöförvaltningen, Uppsala kommun, i enlighet med Miljöbalken 10 kapitlet 11 §.

Luft

Kommunens kartläggning av luftföroreningar från 2020 visar att halterna av partiklar (PM10) och kväveoxid (NO₂) i området är låga. Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på luftkvaliteten i området.

Dags- och solljus

Detaljplanen innehåller inga ytor för stadigvarande vistelse. I och med att brons fasader till stor del ska utföras genomsläppliga, glasade partier, erhålls goda solljusförhållanden.

Magnetfält

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

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

Detaljplanen möjliggör inte för någon stadigvarande vistelse.

Risk

Planområdet påverkas av risk från järnvägen som är transportväg för farligt gods. Inom järnvägsområde finns också risk för urspärning.

Då detaljplanen avser en ny plattformsförbindelse är den nya bebyggelsen av sin natur placerad i anslutning till järnvägsspåren. Den nya byggnaden i form av en bro med plattformsanslutningar innehåller endast resenärsfunktioner i form av plattformsförbindelser. Det planeras inte för några andra funktioner som innebär någon verksamhet eller stadigvarande vistelse.

Brand

Släckning

Norra bron är belägen i direkt anslutning till Stationsgatan där det bedöms möjligt med branduppställning. Brandförsvaret kan därifrån direkt nå Norra bron. Det kommer fortsatt vara möjligt att nå samtliga plattformar via Centralpassagen.

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 hus som byggs med trästomme behöver vattentillgången till eventuella sprinklersystem säkerställas.

Utrymning

Utrymning av Norra bron ska kunna ske utan räddningstjänstens medverkan. Utrymningsvägarna utgörs av brons trappor till respektive plattform och Stationsgatan. Från plattform sker utrymning till det fria via stationsentréerna, antingen via Centralpassagen eller Strandbodgatan.

Klimatanpassning

Detaljplanen bidrar till klimatsäkring av Uppsala centralstation genom att tillföra en ny passage som går över järnvägen. Idag är det endast möjligt att passera stationsområdet under järnvägen. Vid ett genomförande av detaljplanen kommer det att vara möjligt att passera över järnvägen och nå samtliga plattformar i händelse av kraftiga regn eller översvämningar som kan påverka passager under järnvägen.

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten och kommer att anslutas till det kommunala vattennätet.

Brandvatten

Brandposter finns på befintliga plattformar. Nya plattformar kommer att förses med brandposter.

Dagvattenledningar

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvattenhantering.

Avfall

Bron bedöms inte ge upphov till avfall. Sophanteringen i området hanteras av respektive fastighetsägare och näringsidkare.

El

Planområdet ligger inom Vattenfalls försörjningsområde.

Värme

De delar av Norra bron som kräver uppvärmning kommer att förses med elvärme. Inom planområdet finns det befintliga värmeledningar och fjärrvärmeledningar ska förläggas i bron.

Motiv till detaljplanens regleringar

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

Användning av mark och vatten

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
T ₁	<i>Järnväg</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa området för järnvägsändamål. Området omfattar både spårområdet och den planerade plattformsförbindelsen över stationsområdet.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
f ₁	<i>Plattformstak och bro med plattformsanslutningar får uppföras.</i> Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en gångbro över spårområdet. Plattformsförbindelsen ska ansluta till det planerade stationshuset på den östra sidan och till Stationsgatan på den västra sidan. Bestämmelsen syftar också till att möjliggöra plattformstak samt plattformsanslutningar i form av ett antal hisshus och trapphus.

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
f_2	<i>Lägsta frihöjd över spår är +13,2 meter över angivet nollplan</i> Bestämmelsen syftar till att säkerställa tillräckligt utrymme i höjdlid för den spårbundna trafiken.
f_3	<i>Bro med tillhörande plattformsanslutningar ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet</i> Bestämmelsen syftar till att reglera bron och plattformsanslutningarnas gestaltning i sin helhet med utgångspunkt i det gestaltungsprogram som tillhör detaljplanen och de gestaltungsprinciper som beskrivs för plattformsförbindelsen i denna planbeskrivning.
$h_1 + 0,0$	<i>Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan</i> Bestämmelsen avser bron och dess plattformsanslutningar och syftar till att reglera den nya byggnadens höjd för att säkerställa att den anpassar sig den omgivande stationsmiljön.

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheten Dragarbrunn 32:1 som ägs av Trafikverket samt del av Fålhagen 1:32 och en mindre del av Kungsängen 1:2 som båda ägs av Uppsala kommun.

Gemensamhetsanläggningar

Planområdet omfattas inte av gemensamhetsanläggningar. Eventuellt kan det finnas ett behov av att tillskapa nya gemensamhetsanläggningar för tillkommande ledningar.

Servitut och rättigheter

Kungsängen 1:2 omfattas av ett servitut för stödmur inom planområdet.

Eventuellt kan servitut behöva bildas med syfte att kombinera markanvändningen för plattformsanslutningarnas hisshus och trapphus samt brostöd med tillhörande

grundläggning ovan och under järnvägsanläggningen. Servitutens ändamål skulle då vara att anlägga, nyttja, underhålla och bibehålla anläggningarna.

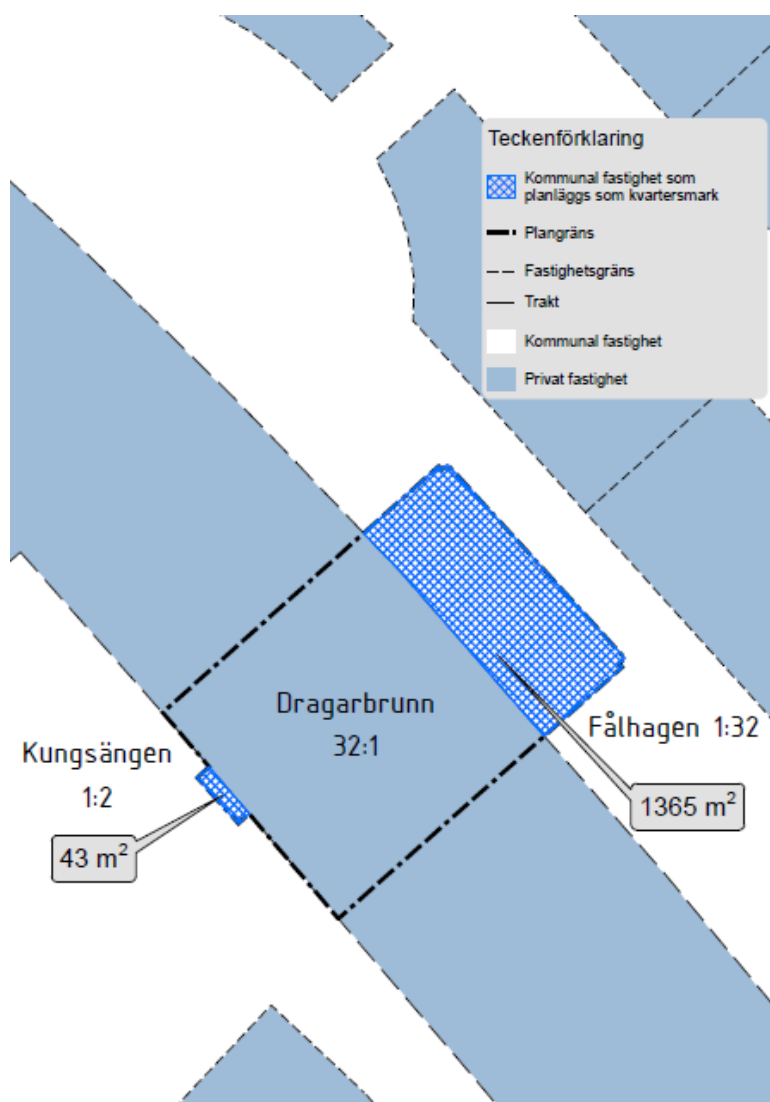
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

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

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en bro över spårområdet med tillhörande plattformanslutningar. Spårområdet ingår i Trafikverkets järnvägsfastighet. Fastigheten kommer att utökas för att inrymma den breddning av spårområdet som ingår i Trafikverkets järnvägsplan.

Den nya plattformsförbindelsen ska inrymmas i en egen fastighet som ska ägas av Uppsala kommun. Tredimensionell fastighetsbildning kommer därför att behövas för bron över spårområdet. De planerade plattformanslutningarna som också ska ingå i denna fastighet kan behöva servitut för att anlägga, nyttja, underhålla och bibehålla anläggningarna. Den östra plattformanslutningen kommer delvis vara belägen inom den befintliga kommunala fastigheten Fålhagen 1:32 och därmed krävs varken tredimensionell fastighetsbildning eller servitut för denna del. Detaljplanens förslag till fastighetsbildning samt behov av servitut kommer att fortsatt utredas under planarbetets gång.

Den mindre delen av fastigheten Kungsängen 1:2 som idag är planlagd som allmän plats, cykelparkering på mark och i garage samt hållplats, övergår till att bli kvartersmark för järnvägsändamål. En mindre del av Fålhagen 1:32 som idag utgörs av allmänplats, angöring, parkering för taxi, personbilar och bussar, busshållplatser med väderskydd, trädplanteringar, cykelparkering samt byggnad för museijärnväg och kiosk, övergår till att bli kvartersmark för järnvägsändamål.



Figur 13. Karta som redovisar kommunal mark som överförs till kvartersmark.

Fastighet	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvenser	Figur
Kungsängen 1:2	Del av Kungsängen 1:2 överförs genom fastighetsreglering till Dragarbrunn 32:1 samt ny kommunal fastighet.	Planläggs för kvartersmark T ₁ (Järnväg)	Blåskrafferat
Fålhagen 1:32	Del av Fålhagen 1:32 överförs genom fastighetsreglering till en ny fastighet som ska ägas av kommunen.	Planläggs för kvartersmark T ₁ (Järnväg)	Blåskrafferat

Tekniska frågor

Byggskedet

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

Ledningar

Följande kända ledningsägare finns inom eller i anslutning till planområdet:

- Bahnhof
- Uppsala kommun, Gatu och Trafikkontoret belysning
- Uppsala Vatten och Avfall AB
- Trafikverket
- Vattenfall AB Heat Nordic

Inom planområdets östra del finns ett antal ledningar identifierade, som måste flyttas vid ett genomförande av planen. Det handlar om vatten, spillvatten- och dagvattenledningar, belysningsledningar samt optoledningar. Inga ytterligare ledningar finns identifierade inom planområdet. Det är dock exploatörens ansvar i byggskedet att säkerställa att så är fallet.

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

Dagvattenhantering

Förslag till åtgärder för dagvatten inom planområdet finns beskrivet i avsnittet Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten.

Skydd av grundvatten

Den planerade anläggningen kan påverka grundvattnet där schaktning och andra markarbeten

går ned i grundvattnet, eller under dess trycknivå. Följden blir att grundvatten kan behöva pumpas bort eller länshållas för att inte riskera att läcka in i vägportar och tunnlar. Planens genomförande bedöms därmed kräva dispens från vattenskyddsföreskrifterna. Det kan också komma att krävas tillstånd för vattenverksamhet.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Planen bedöms vara ekonomiskt genomförbar. Ett medfinansieringsavtal har tecknats mellan Uppsala kommun och Trafikverket. I avtalet finns en fördelning av kostnader förknippade med genomförandet av detaljplanen, vilket inkluderar bygg- och anläggningsåtgärder. Kostnadsfördelningen kommer att kompletteras med ett eller flera genomförandeavtal mellan parterna. Kommunens del finansieras genom skattemedel.

Detaljplanen genererar inga intäkter.

Ledningar

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

Plankostnad

Uppsala kommun bekostar detaljplanearbetet.

Organisatoriska frågor

Tidplan

Antagandet av planen är planerat till tredje kvartalet 2026. Under förutsättning att detaljplanen inte blir överklagad får den laga kraft tidigast tre veckor efter planens antagande.

Etapputbyggnad

Plattformsförbindelsen planeras att byggas i samordning med Trafikverkets utbyggnad av spårområdet. Trafikverket har upprättat en preliminär utbyggnadsordning för projektet Fyra Spår Uppsala, inklusive planerade spåravstängningar. Vid stora delar av arbetet med byggnationen av Norra bron är spåravstängning nödvändig därav samordningen. Spåravstängningar sker med mycket lång framförhållning på nationell nivå då detta har en stor påverkan på hela trafikeringen i Mälardalen.

Den etappvisa byggnationen kommer att ske initialt från den östra sidan för att i steg två ske från den västra sidan. På den västra sidan krävs samordning med det planerade nya stationshuset till vilket bron skall anslutas mot.

Inom ramen för det övergripande arbetet med utvecklingen av Uppsala C pågår samordning av utbyggnadsordningen för samtliga delprojekt där Norra bron kommer vara ett av dessa delprojekt.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 120 månader, det vill säga 10 år, från det datum detaljplanen får laga kraft.

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken en detaljplan är tänkt att genomföras. Som huvudregel får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja under genomförandetiden. En detaljplan fortsätter att gälla även efter genomförandetidens slut fram till den dag kommunen gör en ny plan eller till dess planen ändras eller upphävs. Motivet för genomförandetiden är att genomförandetiden ger en skälig tid för utbyggnad av området.

Delar av planområdet kommer inte kunna byggas ut innan Trafikverket har slutfört arbetet med utbyggnaden av järnvägen inom planområdet.

Ansvarsfördelning

Enligt medfinansieringsavtalet ansvarar kommunen för projekteringen av plattformanslutningen medan Trafikverket ansvarar för utförandet. Gränsdragningar för ansvar och kostnader kommer att preciseras i ett genomförandeavtal mellan Uppsala kommun och Trafikverket. Kommunen kommer att ansvara för drift och underhåll av plattformsförbindelsen. Ansökan om tillstånd för vattenverksamhet ska hanteras av Trafikverket.

Eventuella omläggningar av ledningar samordnas av exploatör/fastighetsägare.

Huvudmannaskap

Detaljplanen innehåller inga ytor för allmän plats. Planområdet ansluter till allmän plats, lokalgata och torg som har kommunalt huvudmannaskap.

Genomförandeavtal

Uppsala kommun och Trafikverket ska ingå ett genomförandeavtal för hela järnvägssträckan där detaljplanen för Norra bron är ett delområde. Genomförandeavtalet ska innehålla precisering av ansvar och kostnader för genomförandet av detaljplanen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Miljöbalken

Stora delar av Uppsala omfattas av vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet miljöbalken. Ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifter, krävs till exempel om markarbeten planeras djupare än till en meter över högsta grundvattenyta, eller om markarbeten medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivå. Detaljplanen ligger inom vattenskyddsområdets yttre zon. Genomförande av detaljplanen som exempelvis innebär arbete för pålning kräver att dispens från vattenskyddsföreskrifterna söks hos länsstyrelsen. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Fyllning och byggande i vatten kan kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Planerad anläggning kan påverka grundvattnet där schaktning och andra markarbeten går ned i grundvattnet, eller under dess trycknivå. Följden blir att grundvatten kan behöva pumpas bort eller länshållas för att inte riskera att läcka in i vägportar och tunnlar. Att leda bort grundvatten är i regel en tillståndspliktig

vattenverksamhet, där tillstånd kommer att behöva sökas hos Mark- och miljödomstolen.

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

Övriga

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

Utredningar inför bygglovsprövning

Exploatörerna bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen.

Planens konsekvenser

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

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

Sammanfattning av undersökningen

En undersökning, daterad 2025-11-19, har upprättats. Undersökningen visar att detaljplanens miljöeffekter framför allt är kopplade till påverkan på miljökvalitetsnormerna (MKN) för grundvatten och att det kan krävas tillstånd för vattenverksamhet. Sammantaget bedöms dock ett genomförande av detaljplanen inte medföra risk för betydande miljöpåverkan.

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

Plan- och byggnadsnämnden beslutar om betydande miljöpåverkan innan granskning.

Miljöaspekter

Kulturmiljö

Detaljplanen berör ett riksintresse för kulturmiljövård eftersom planområdet ligger inom riksintresse för Uppsala stad. Detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset negativt.

Naturmiljö

Det finns inga identifierade miljövärden eller rödlistade arter inom planområdet. Detaljplanen bedöms inte påverka naturmiljön.

Rekreation och friluftsliv

Detaljplanen påverkar inga utpekade områden för rekreation och friluftsliv.

Mark och vatten

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde. Detaljplanen berör miljökvalitetsnormer för Fyrisån enligt miljöbalkens kapitel 5 eftersom Fyrisån tar emot dagvatten från planområdet. Detaljplanen berör vattenskyddsområde Vattholma- och Uppsalaåsen enligt 7 kapitlet i miljöbalken.

De föreslagna åtgärderna för dagvattenhantering bedöms inte påverka möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormerna för ytvatten. Detaljplanen kan, som en del av utvecklingen av Uppsala C, tillsammans med den utbyggnad av järnvägen som järnvägsplanen prövar, innebära kumulativa negativa effekter på grundvattnet om skyddsåtgärder inte vidtas. I den tillståndsprövning som ska göras ska skyddsåtgärder redovisas för att säkerställa att byggnationen inte påverkar miljökvalitetsnormerna för grundvattnet negativt. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka möjligheterna att följa miljökvalitetsnormerna för ytvatten eller grundvatten.

Hushållningsbestämmelser

Detaljplanen är en av flera som syftar till att möjliggöra utvecklingsplanen för Uppsala centralstation och fyrspårsutbyggnaden som ska ge förutsättningar för hållbart resande, fler bostäder, samt näringslivs- och arbetsplatstillväxt.

Hälsa och säkerhet

Buller

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

Risk

Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka risker kopplade till transport av farligt gods som sker längs Ostkustbanan. Detaljplanen möjliggör inte någon markanvändning som bedöms vara störningskänslig eller en plats där människor vistas mer än tillfälligt.

Luft

Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på luftkvaliteten i området.

Markföroreningar

Enligt länsstyrelsens EBH-stöd finns det ett objekt utan riskklass kopplat till Fålhagen 1:32. Objektets primära bransch utgörs av impregnering av sliprar och stolpar, samt lagring av impregnerade sliprar/stolpar. Sekundär bransch innefattar oljedepå, verkstäder och övrig BKL 2. Objektet har åtgärdats till nivå känslig markanvändning (KM).

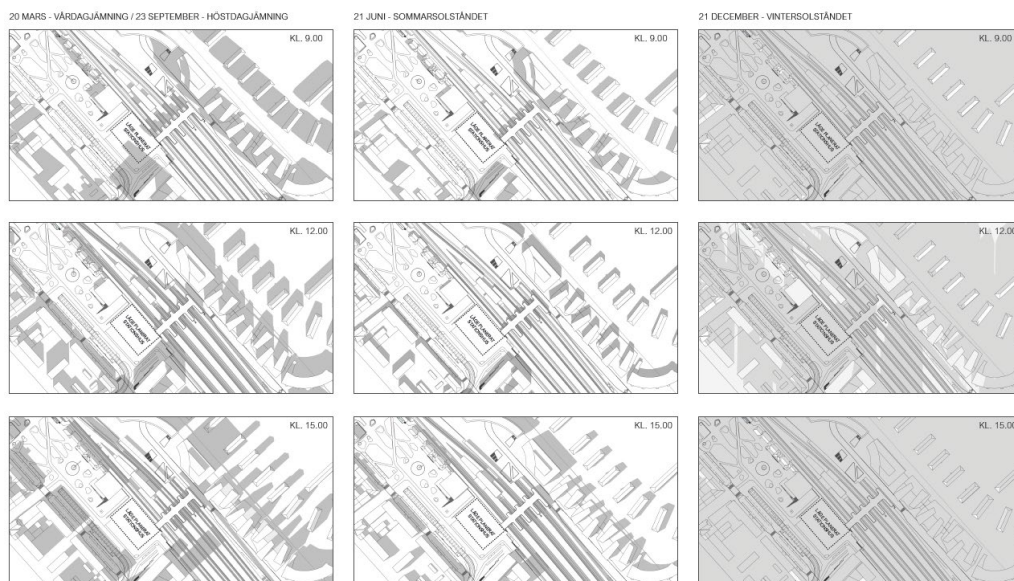
Elektromagnetiskt fält

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

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

Dags- och solljus

En solljusstudie har tagits fram av kommunen som visar att den planerade plattformsförbindelsen har en låg omgivningspåverkan med avseende på beskuggning.



Figur 14. Solljusstudie, Studio land

Sociala aspekter

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av Uppsala C som ger fler människor möjlighet att åka kollektivt och cykla. Resecentrum är grundläggande för att säkerställa en god tillgänglighet till staden och dess omland. Detaljplanen bidrar till att öka tillgängligheten till stationen genom en ny bro, vilket blir ett alternativ till Centralpassagen. Bron kommer att utformas med en stor andel glaspartier för att upplevas trygg och bidra till en ökad orienterbarhet. Tillsammans med en genomarbetad belysning skapar brons utformning förutsättningar för en ökad trygghet vid passage till och från plattformarna vid Uppsala centralstation.

Barnperspektiv

Inom ramen för järnvägsplanen har Trafikverket tagit fram en barnkonsekvensanalys som även omfattar området för detaljplanen.

Järnvägen bidrar till barns självständiga mobilitet då barn har möjlighet att resa med tåg till olika målpunkter inom regionen. Järnvägen bildar samtidigt en barriär i stadslandskapet i centrala Uppsala. Barnen har målpunkter på båda sidor om järnvägen, och rör sig både längs och passerar järnvägen i sin vardag.

Målpunkterna utgörs framför allt av lekplatser, idrottsplatser, naturområden, skolor, bostäder och andra aktivitetsplatser. Resecentrum utgör i sig också en viktig målpunkt för barn och unga som ska resa med tåg eller buss samt som mötesplats.

I barnkonsekvensanalysen framkom att barnen upplevde att platser vid Uppsala Centralstation och Centralpassagen är otrygga, obehagliga, skräpiga, röriga och att det rör sig mycket folk. De påtalade också trafiksäkerhetsrisker mellan cyklister och gående Centralpassagen.

Den planerade bron kan förväntas fördela flödena mellan den tillkommande passagen och Centralpassagen. Detta kan bidra till att förbättra framkomligheten för barn som cyklar och går genom Centralpassagen samt öka trafiksäkerheten.

Trafik

Detaljplanen berör riksintresset för järnväg, Ostkustbanan, eftersom planområdet omfattar järnväg. Ostkustbanan ingår i TEN-T nätet (transeuropeiska transportnätet) och det strategiska godsnetet. Ostkustbanan är också central för långväga persontransporter till och från Norra Sverige. Därtill är banan, särskilt mellan Stockholm och Uppsala viktig för dagligt resande, regionförstoring samt för kollektiva transporter till och från Arlanda. Banan sträcker sig mellan Stockholm och Sundsvall.

Detaljplanen berör riksintresset för järnväg, Uppsala C. Riksintresset omfattar stationsanläggningen, det vill säga perronger och spårtillfarter till stationsområdet i tillräcklig omfattning för att säkerställa anläggningens kapacitetsgränser. Uppsala C tillgodoser resandeutbyte för internationell/nationell trafik samt för regional/lokal trafik. Stationen ingår även i det funktionsanpassade nätet.

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

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

Miljöbalken

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

Detaljplanen berör riksintresset kulturmiljö. Detaljplanen bedöms inte medföra någon skada på kulturmiljön 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 Vattholmaåsarna. Om ett genomförande av planen kräver dispens från vattenskyddsföreskrifterna ska det i dispensansökan föreslås skyddsåtgärder för att inte riskera grundvattenkvaliteten negativt. Under föreutsättning att gällande föreskrifter följs bedöms det inte ska någon negativ påverkan. Planen bedöms därmed vara förenlig med miljöbalkens kapitel 7.

Detaljplanen berör inte miljöbalkens kapitel 8, det vill säga skydd för biologisk mångfald.

Medverkande

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

Situationsplan, illustrationer och tekniska utredningar har gjorts av Studio Land och Sweco.

Planhandlingarna har utarbetats av planarkitekt Camilla Björk. Dessutom har följande tjänstepersoner inom stadsbyggnadsförvaltningen deltagit:

Jesper Magnusson, planarkitekt

Lena Mattsson, kartingenjör

Emelie Arnoldsson, konsult mark- och exploatering

Fredrik Helander, projektledare

Trifa Björklund Molud, mark- och exploateringsingenjör

Stadsbyggnadsförvaltningen

Elin Hedström
planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd

2026-01-22