

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:  
PBN 2025-000751

Handläggare:  
Camilla Björk, 018-726 15 80

# Planbeskrivning Ny bro vid Uppsala centralstation

Standardförfarande



Figur 1. Illustration av den nya plattformsförbindelsen Norra bron.

Det här är ett förslag till detaljplan

GRANSKNINGSHANDLING

# Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan? .....	4
Planprocessen.....	4
Handlingar .....	6
Granskningshandlingar.....	6
Tidigare ställningstaganden .....	6
Översiktsplan .....	6
Utvecklingsplan för Uppsala C.....	7
Detaljplaner.....	8
Järnvägsplan.....	8
Andra kommunala beslut .....	8
Riksintressen .....	9
Planens innehåll.....	10
Planens syfte .....	10
Planens huvuddrag.....	10
Planområdet .....	10
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning .....	13
Kulturmiljö .....	16
Park och natur.....	17
Trafik och tillgänglighet.....	17
Social hållbarhet.....	21
Klimatfrågor .....	22
Mark och geoteknik .....	22
Vattenmiljö.....	23
Hälsa och säkerhet .....	27
Teknisk försörjning .....	30
Motiv till detaljplanens regleringar.....	32
Användning av mark och vatten.....	32
Genomförandefrågor.....	34
Fastighetsrättsliga frågor .....	34
Tekniska frågor .....	37
Ekonomiska frågor .....	38
Organisatoriska frågor.....	38
Prövning enligt annan lagstiftning .....	40
Planens konsekvenser.....	41

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel .....	41
Miljökonsekvenser .....	41
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	43
Sociala konsekvenser .....	44
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken .....	46
Översiktsplanen .....	46
Miljöbalken.....	46
Medverkande.....	47

# 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, trappor 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.

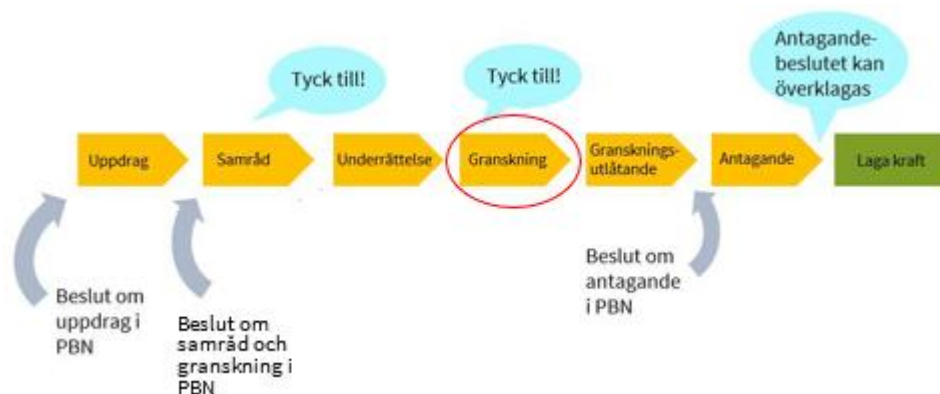
Plankartan är den handling som är juridiskt bindande och anger vad som till exempel ska vara allmän plats, kvartersmark, hur bebyggelsen ska regleras med mera. Plankartan ligger till grund för kommande bygglovprövning.

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:



## Ändringar efter samråd

### Utredningar

- Följande utredningar har tillkommit efter samrådet och planbeskrivningen har kompletterats utifrån resultaten:
  - PM Gångflöden Förstudie Broar Uppsala C, 2023
  - Uppsala C-Norra bron Sammanställning utredningar och skisser, 2026
  - PM Risk, Trafikverket, 2025

### Plankarta

- Plankartan har ändrats med avseende på bestämmelsen  $f_1$  som kompletterats med att även tillhörande grundläggning får uppföras.

### Planbeskrivning

- Avsnittet *Stadsbild, bebyggelse och gestaltning* har kompletterats med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt illustrationsplan och illustrationer av brons utbredning och koppling till Stationsgatan. Informationen om brons utformning har förtydligats.
- Avsnittet *Trafik och tillgänglighet* har förtydligats med avseende på nulägesbeskrivning samt planerade förändringar och kompletterats med illustrationer över befintligt gång- och cykelnät samt framtida gång- och trafikflöden i Uppsala C.
- Planbeskrivningen kompletteras med en övergripande skrivning om brottsförebyggande åtgärder.
- Avsnittet *Social hållbarhet* har kompletterats med avseende på trygghetsfrågor samt utifrån ett äldreperspektiv.
- Avsnittet *Mark och geoteknik* har kompletterats med avseende på skred och stabilitet.
- Avsnittet *Översvämning* förtydligas med avseende på påverkan vid ett 100-årsregn.
- Avsnittet *Risk* har kompletterats med avseende på risker kopplade till transport av farligt gods.
- Avsnittet *Klimatanpassning* har kompletterats med avseende på risk för urbana värmeöar.
- Avsnittet *Teknisk försörjning* har kompletterats med avseende på brandvatten.
- Planbestämmelsen  $f_1$  med tillhörande motivtexter har kompletterats i avsnittet *Användning av mark och vatten*.
- Avsnittet *Genomförandefrågor* har kompletterats med avseende på servitut och rättigheter, konsekvenser för fastigheter inom planområdet, tekniska frågor, organisatoriska frågor samt prövningar enligt annan lagstiftning.
- Avsnittet *Planens konsekvenser* har kompletterats med avseende på naturmiljö, klimatpåverkan samt hälsa och säkerhet.
- Avsnittet *Sociala konsekvenser* har kompletterats med avseende på trygghet samt barn-, äldre- och tillgänglighetsperspektivet.
- Avsnittet *Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken* har kompletterats med avseende på planens förenlighet med miljöbalken.
- Mindre ändringar av redaktionell karaktär.

# Handlingar

## Granskningshandlingar

### Planhandling

- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning
- Samrådsredogörelse webbversion
- Samrådsredogörelse fullständig version\*

### 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
- Fastighetsförteckning\*
- PM Gångflöden Förstudie Broar Uppsala C, 2023-12-22
- Solstudie, 2025-12-08
- Uppsala C-Norra bron Sammanställning utredningar och skisser, 2026-06-01

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

- PM Risk, Trafikverket, 2025-04-16
- 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](http://www.uppsala.se/ny-bro-vid-Uppsala-centralstation). Handlingar markerade med \* finns inte på webbplatsen på grund av dataskyddsförordningen (GDPR).

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

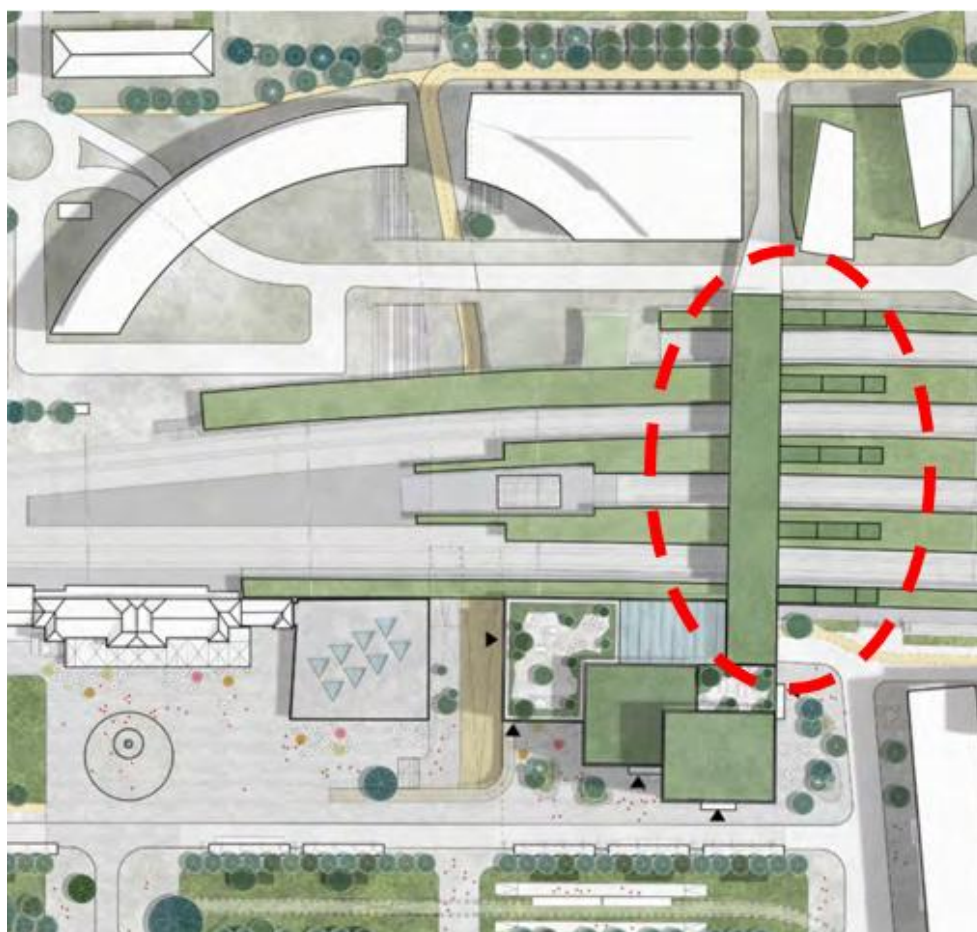
I Uppsala kommuns översiktsplan från 2016 framgår det att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet och att tillgängligheten behöver vara hög till platser som många behöver nå. Uppsala C är en viktig knutpunkt för hela kommunen och områden runt stationen definieras som stråk och plats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

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. 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 plattformanslutningar 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.

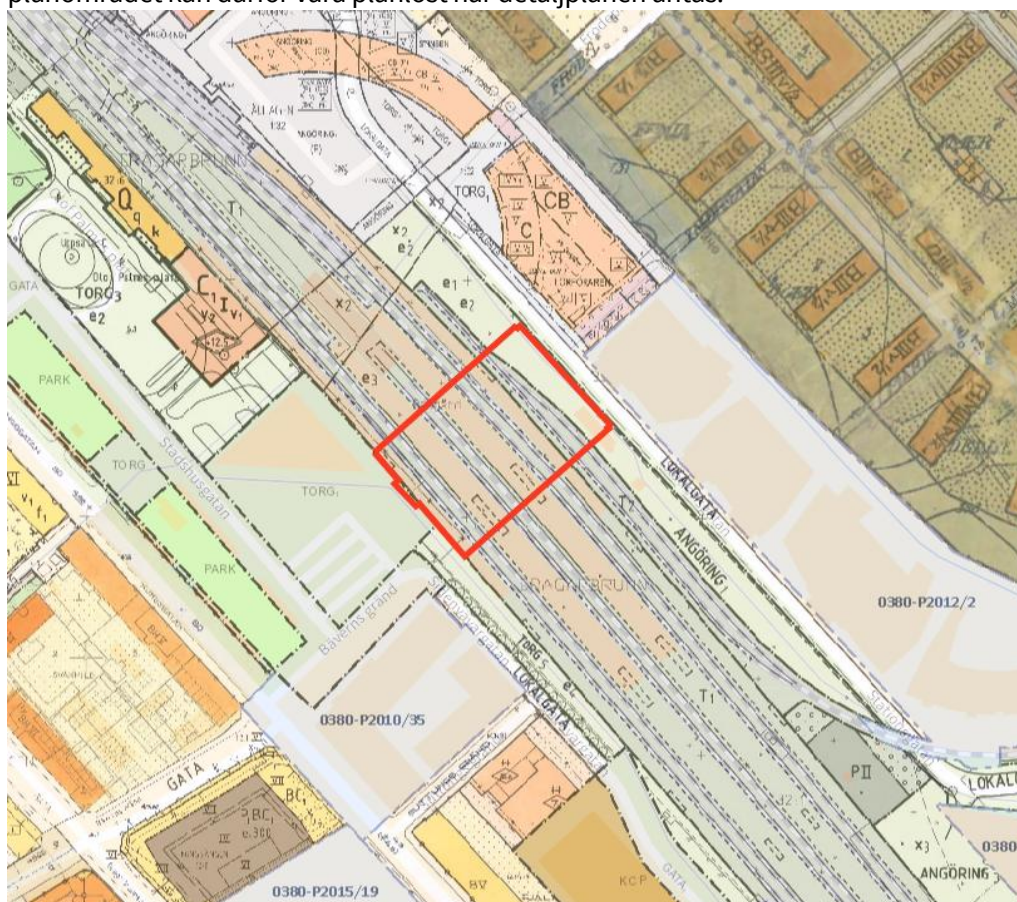


Figur 2. Urklipp från utvecklingsplanen för Uppsala C. Den föreslagna bron inom röd markering. Det nya stationshuset hanteras i en separat detaljplan.

## Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av Detaljplan för Uppsala central, östra stationsområdet, som fick laga kraft 2004 (0380-P2004/38). 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.

## Järnvägsplan

Trafikverkets arbete med den första järnvägsplanen för Fyra spår Uppsala pågår. Järnvägsplanen omfattar delsträckan ”Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation” och ska möjliggöra en utbyggnad av järnvägsanläggningen från två till fyra spår. Järnvägsplanen innebär också att Uppsala Centralstation kommer att byggas ut.

## 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.

## Riksintressen

Detaljplanen berör riksintresse för kulturmiljövård, 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.

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 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

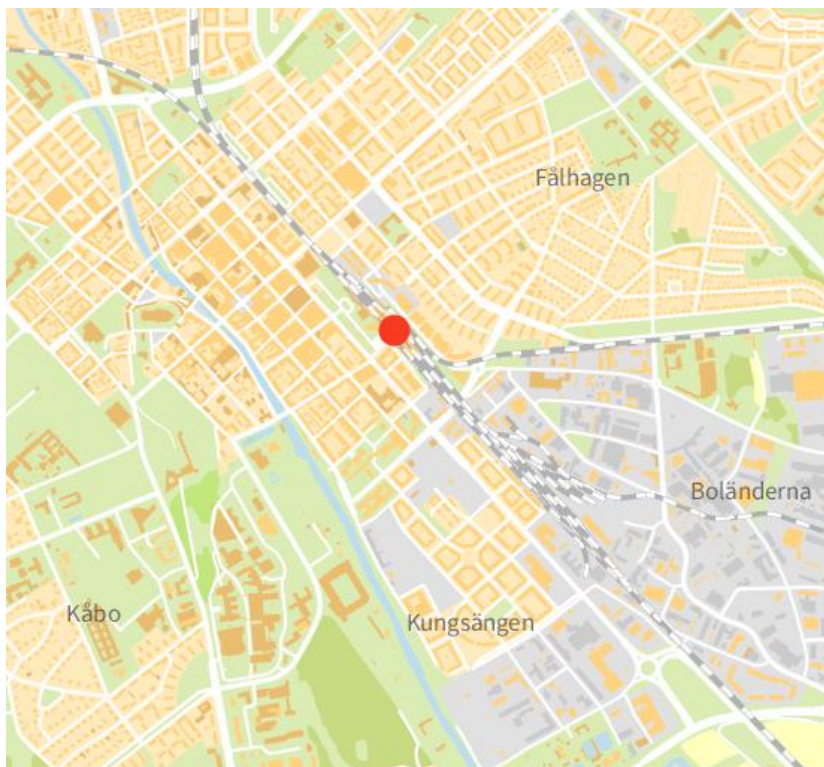
Planområdet är beläget i norra delen av stationsområdet vid norra delen av Uppsala C. Detaljplanen omfattar i huvudsak järnvägsmark och ska möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en gångbro, kallad Norra bron, över stationsområdet vid Uppsala C. Norra bron kommer att ansluta till ett nytt stationshus 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, trappor och rulltrappor får uppföras samt att bron med dess tillhörande plattformanslutningar ska utformas med god arkitektonisk kvalitet.

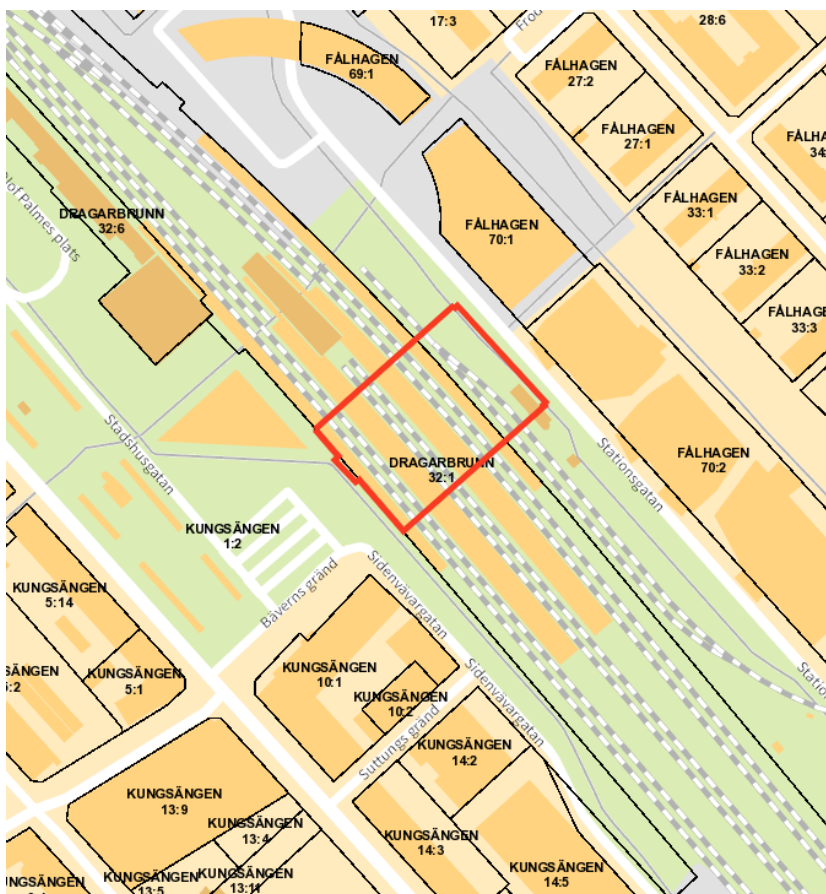
## Planområdet

### 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, samhällsservice och en stor mängd kommersiell service. Bebyggelsen i närområdet karaktäriseras både av äldre bebyggelse med höga kulturhistoriska värden och modernare arkitektur.



Figur 6. Planområdet sett från Stationsgatan.



Figur 7. Stadshusgatan med planområdet i bakgrunden.

## Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

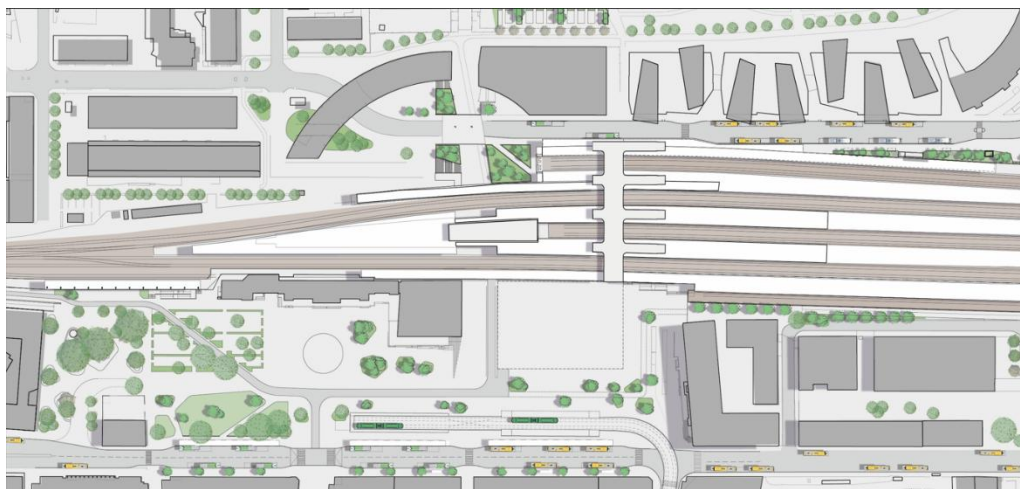
Arbetet med Norra bron vid Uppsala C har sin grund i ambitionen att stärka kopplingarna över spårområdet, förbättra tillgängligheten till stationens plattformar och skapa en tydligare och mer robust bytesnod mellan olika trafikslag i Uppsala.

Ett antal förslag till lokalisering och gestaltning har studerats under åren. Arbetet har utvecklats från tidiga diskussioner om behovet av att minska järnvägens barriäreffekt och skapa nya kopplingar över spårområdet, till mer konkreta studier av broförbindelse, stationsbyggnad, plattformskopplingar och möjliga framtida samband mot Frodeparken. Kommunen har tagit fram en sammanställning av det arbete som lett fram till det förslag som föreligger i detaljplanen.

### Lokalisering

I ett tidigt skede prövades flera principiella lösningar, däribland överdäckning, alternativa brolägen och en breddning av Centralpassagen. Dessa alternativ har successivt avfärdats utifrån tekniska, ekonomiska, funktionella och stadsbyggnadsmässiga skäl. En överdäckning bedömdes inte vara genomförbar inom ramen för projektets förutsättningar, medan en breddning av Centralpassagen inte bedömdes skapa den redundans och robusthet som krävs för framtidens stationsmiljö. Även andra möjliga brolägen har bedömts sakna tillräcklig koppling till stadens struktur, gång- och cykelstråk, kollektivtrafik samt framtida stationsfunktioner.

Norra bron har därefter utvecklats som en ny, tydlig koppling mellan den västra sidan av spårområdet, den nya stationsbyggnaden, plattformarna och den östra sidan av stationen. Bron bidrar till att minska järnvägens barriärverkan och stärker möjligheten att röra sig mellan stadens olika delar på ett tryggt, tillgängligt och orienterbart sätt. Genom att bron placeras i direkt anslutning till det nya stationshuset skapas goda förutsättningar för effektiva resenärflöden, förbättrad bytesfunktion och en mer sammanhållen stationsmiljö. En viktig utgångspunkt i arbetet har varit att skapa ökad redundans i stationsanläggningen. Dagens huvudsakliga kopplingar till spårområdet sker till stor del via passager under mark, vilket innebär en sårbarhet vid exempelvis skyfall eller tekniska driftstörningar. Norra bron kompletterar dessa befintliga kopplingar genom att tillföra en alternativ passage på en annan nivå, vilket stärker stationens robusthet och funktion över tid.



Figur 8. Illustrationsplan som visar plattformsförbindelsen Norra bron i Uppsala C, Studio Land.

Den föreslagna lokaliseringen av Norra bron bedöms också främja riksintresset för kommunikation, järnväg, i och med att bron placering stödjer stationsområdets

långsiktiga funktion, stärker sambanden mellan stadens östra och västra delar, möjliggör ett nära samspel med det nya stationshuset och bidrar till en mer robust, tillgänglig och framtidssäker stationsmiljö.

### *Gestaltning*

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.

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 och där det kommer finnas stationsfunktioner och kommersiella ytor.

Bron har dimensionerats utifrån gångflödesanalyser som kommunen tagit fram (PM Gångflöden Förstudie Broar Uppsala C, 2023) och kommer ha ett invändigt mått på 10 meter för att säkerställa plats och trygghet för ett stort flöde av resenärer. Bron är i sin helhet drygt 80 meter lång och cirka 15 meter hög. Brons höjd utgår från den frihöjd över spår som krävs för att säkerställa tillräckligt utrymme i höjddled för den spårbundna trafiken.

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.



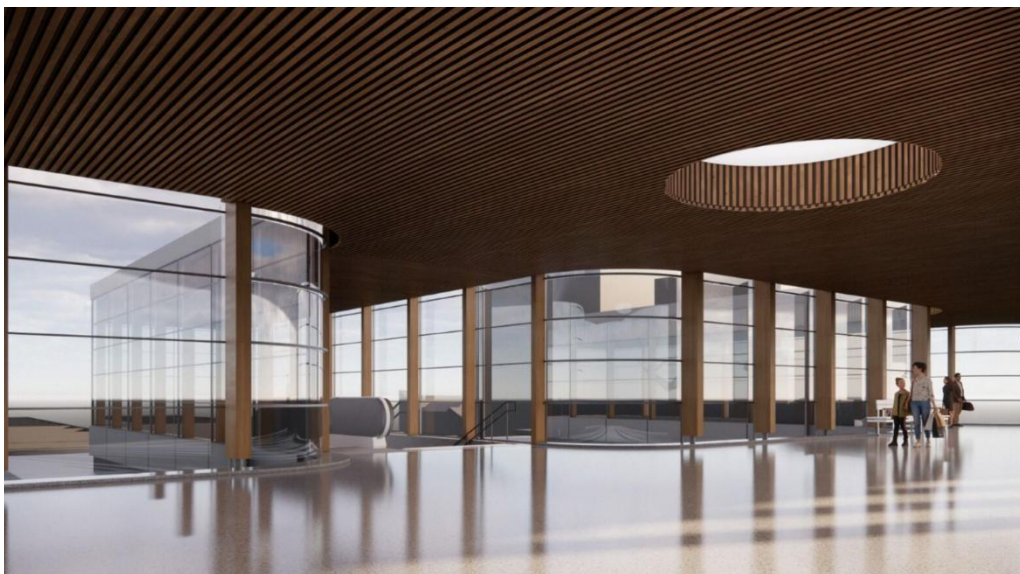
Figur 9. Illustration av den nya plattformsförbindelsen Norra bron, Sweco.



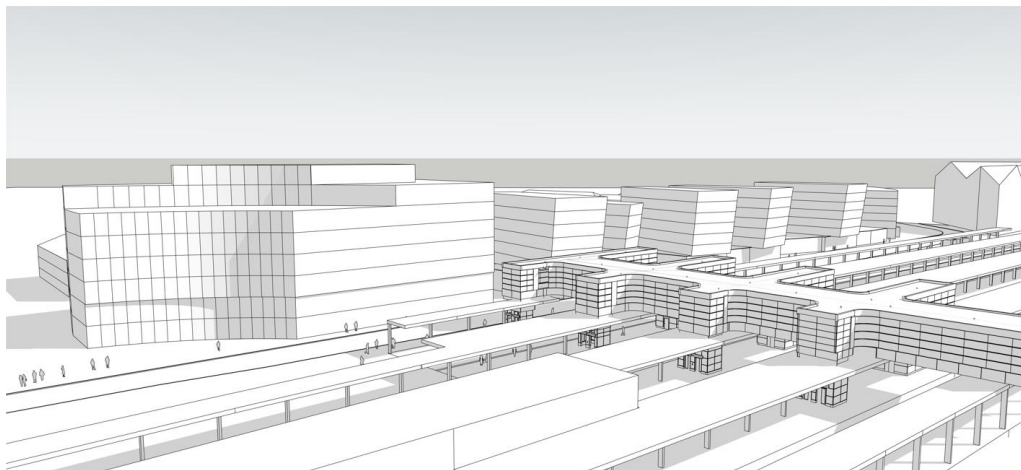
Figur 10. Illustration av plattformsförbindelsen, Sweco.



Figur 11. Illustration av plattformsförbindelsens övre plan, Sweco.



Figur 12. Illustration av plattformsförbindelsens övre plan, Sweco.



Figur 13. Illustration av plattformsförbindelsen Norra bron sedd mot sydöst, Studio Land.



Figur 14. Illustration av plattformsförbindelsens möte med Stationsgatan, Studio Land.

## 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 rivras 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 sträcker sig över spårområdet för Ostkustbanan vid Uppsala C. Uppsala C trafikeras av pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Planområdet omfattar också en del av Lennabanan och Lennakattens stationshus.

#### *Gatunät*

Planområdet ligger i anslutning till Stationsgatan som är en kommunal stadsgata. Gatan fungerar som en länk mellan de centrala delarna av Uppsala och stationsområdet. Stationsgatan trafikeras av personbilar, lokalbussar och person- och varutransporter till de verksamheter som ligger intill gatan. I anslutning till Centralgaraget finns plats för att hämta och lämna resande med tåg och buss.

Väster om planområdet går Stadshusgatan och Sidenvärgatan som båda ansluter till Kungsgatan. Stadshusgatan har en lokal funktion och är anpassad för gång-, cykel- och kollektivtrafik, med koppling till resecentrum och stadshuset. Sidenvärgatan är en lokalgata med begränsad trafik. Kungsgatan utgör ett centralt huvudstråk i Uppsala med både trafik- och stadslivsfunktioner. Gatan har hög tillgänglighet för samtliga trafikslag och fungerar som en viktig länk mellan resecentrum, stadskärnan och de södra stadsdelarna.

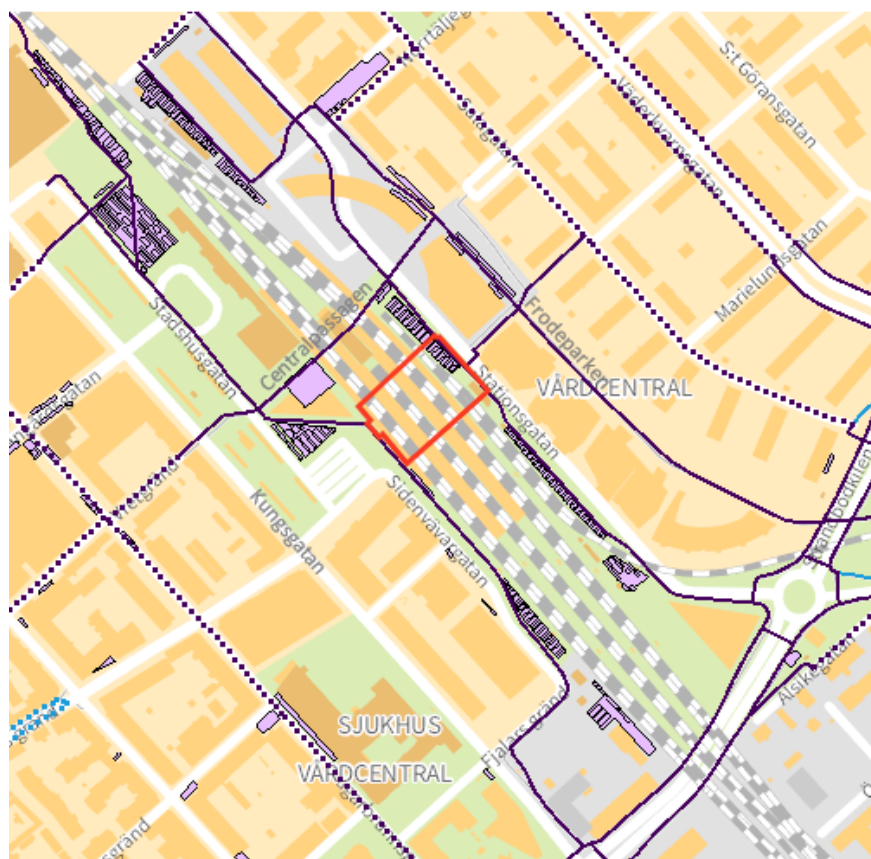
### Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafiken vid Uppsala resecentrum är mycket intensiv och präglas av stora, målpunktsstyrda flöden kopplade till kollektivtrafiken. Flödena är särskilt höga under rusningstid.

Stationsgatan har idag gångbanor på båda sidor av gatan samt cykelbana på den västra sidan mot spåren. Stationsgatan ingår i Uppsalas huvudcykelnät och separata cykelbanor finns längs stora delar av gatan. Gång- och cykeltrafiken är intensiv, särskilt i anslutning till resecentrum där stora flöden av pendlare och resenärer samlas. Parallellt med Stationsgatan går ett gång- och cykelstråk genom den närbelägna Frodeparken. Gång- och cykeltrafiken i Frodeparken är måttlig och utgörs av både genomgående rörelser och vistelse. Parken fungerar som ett attraktivt grönt stråk i centrala Uppsala och används som alternativ till mer trafikerade gator.

Centralpassagen, som ligger intill planområdet, är en av stadens allra mest intensivt använda miljöer för gång- och cykeltrafik. Den utgör den interna passagen genom resecentrum och binder samman stationsområdet med stadskärnan och de östra stadsdelarna. Centralpassagen fungerar som en huvudlänk för oskyddade trafikanter genom resecentrum. Här passerar dagligen stora flöden av resenärer som byter mellan tåg, buss, cykel samt gående.

Längs Sidenvärgatan går en gång- och cykelbana som utgör ett lokalt stråk i stadsdelen Kungsängen med koppling till närliggande bostadskvarter och övergripande cykelnät.



Figur 15. Kartutdrag som visar gång- och cykelbanor i mörklila och cykelparkeringar i ljuslila med planområdet redovisat i rött.

### *Kollektivtrafik*

Planområdet ligger i anslutning till Uppsala centralstation som betjänar pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Kungsgatan, Stadshusgatan och Stationsgatan utgör ett centralt kollektivtrafikstråk i direkt anslutning till Uppsala resecentrum. Längs båda gatorna passerar ett flertal stadsbusslinjer med hög turtäthet. Kungsgatan trafikeras också av regionbussar. Vid Vaksala torg finns ytterligare hållplatser som trafikeras av både stadsbussar och regionbussar.

### *Parkering och angöring*

Nordväst om planområdet finns möjlighet kort- och långtidsparkering i Centralgaraget.

I anslutning till planområdet finns ett cykelgarage och ytterligare cykelparkeringar återfinns längs med Stationsgatan och Stadshusgatan samt vid entreéer, perronger och busshållplatser i området.

## **Förändringar**

### *Järnvägsområde*

I samband med att två nya spår byggs mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm kommer fyra nya spår anläggas vid Uppsala C. I och med denna utbyggnad, 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. Lennakatten flyttas i och med detta till Bergsbrunnsparken. 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*

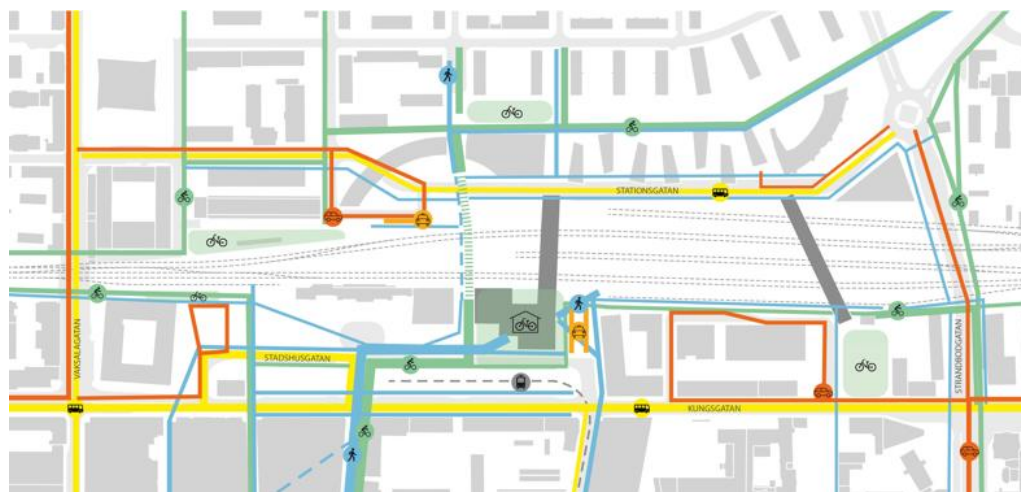
Planområdet omfattar inga nya gång- och cykelstråk. Det pågår ett övergripande arbete med avseende på framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C, se figur 16. På grund av Trafikverkets utbyggnad av spårområdet kommer dock cykelbanan längs med Stationsgatan att utgå och cyklisterna hänvisas till cykelbanan i Frodeparken. 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.

### *Kollektivtrafik*

Detaljplanen innebär inga förändringar vad gäller kollektivtrafik. Uppsala kommun planerar för att möjliggöra spårvägstrafik med ett hållplatsläge mellan Kungsgatan och Stadshusgatan. Kungsgatan tillsammans med Stationsgatan planeras för både region och stadsbussar med hållplatser på båda sidor längs med gatorna i anslutning till stationsområdet.

### Parkering och angöring

Detaljplanen innebär i sig inga förändringar av parkeringsmöjligheterna i området. I angränsande detaljplan för det nya stationshuset planeras ett cykelgarage i garageplan. Kommunens utveckling av Uppsala C innehåller cykelparkeringar på båda sidor spårområdet, dels vid Frodeparken och dels längs med järnvägen vid stadshuset.



Figur 16. Illustration av framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C.

### Räddningstjänsten/utryckningsfordon

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

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.

Tillgängliga angöringsplatser och parkeringsplatser för fordon planeras i anslutning till det kommande stationshuset och hanteras inte inom ramen för denna detaljplan. Parkeringsplatsen ska utformas och placeras så att det är möjligt för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga att självständigt använda parkeringsplatsen.

Ett gångstråk är tänkt att passera intill bron längs med Stationsgatan. Gångbanans bredd är 2 meter med goda förutsättningar att tillgänglighetsanpassas.

## Social hållbarhet

### Trygghet

En medborgardialog för ett tryggt resecentrum genomfördes 2023. Här framkom att det stora flertalet känner sig trygga runt resecentrum under dagtid men att många känner en otrygghet under kvällstid. Kvinnor som grupp upplevde en större otrygghet på platsen än män som grupp. Barn och äldre var de grupper som kände sig mest otrygga på och runt Resecentrum. En övervägande majoritet uppgav att de inte blivit utsatta för brott. Det man såg kunde öka känslan av trygghet var att det är mycket folk i rörelse, bra belysning och hög närvara av ordningsvakter.

Detaljplanen bidrar till att fler människor rör sig i området. Väl placerad belysning och utformning bidrar till att skapa trygga miljöer inom stationen. Detta regleras inte av detaljplanen.

### Barnperspektivet

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.

### Äldreperspektivet

Detaljplanen bidrar till att öka tillgängligheten till stationen genom en ny bro, vilket blir ett alternativ till Centralpassagen. Genom sin utformning kan stationen främja möjligheten för äldre att ta sig till och från perrongerna samt att nyttja stationen som en passage över spåren. Exempelvis kan detta ske genom att sittmöjligheter placeras i de allmänna utrymmena. Detta regleras inte av detaljplanen.

Enligt 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.

## Klimatfrågor

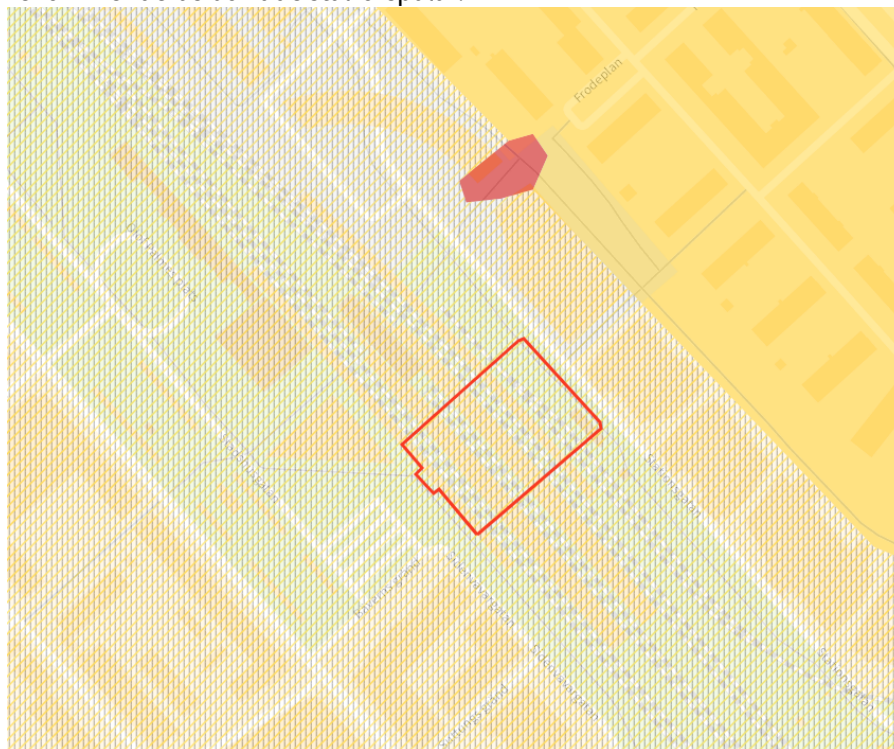
Den huvudsakliga användningen inom detaljplanen är kvartersmark för järnväg. Då stora delar av planområdet redan utgörs av järnvägsanläggning är det en effektiv resurshushållning att placera den tillkommande plattformsförbindelsen här.

## 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. Friktingsjordens 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 borrade stålörspålar.



Figur 17. Urklipp från SGU:s jordartskarta beige streckat område är fyllning med underliggande lager av postglacial lera. Planområdet är markerat med röd linje.

Området bakom Centralhuset ligger inom aktsamhetsområde för skred, enligt SIG:s kartlager *Förutsättningar för skred i finkorning jordart (SGU)*. Aktuell del av stationsområde är plant med marknivåer kring från +6 till +7,8 från väster till öster sida. Planerad Norra bro med grundläggningsnivå +6,0 rekommenderas att grundläggas med borrade stålörspålar. Djupa schakter för planerade brofundament kommer att utföras inom spont. Nuvarande markyta kommer att behållas. Borrade stålörspålar är nästintill inte massundanträngande och medför mindre vibrationer vid installation. Detta sammantaget gör att kommunen bedömer att totalstabiliteten inte kommer att påverkas vid anläggandet av Norra bron.

## Vattenmiljö

### 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 takytor och perronger. Takytor 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. Takytor 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 miljö kvalitetsnormerna för ytvatten negativt.

### Grundvatten

#### *Vattenskyddsområde*

Planområdet ligger inom vattenskyddsområdet Uppsala- och Vattholmaåsarnas yttre zon. Vattenskydds föreskrifterna 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 förkommer 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.

#### *Miljö kvalitetsnormer för grundvatten*

Det finns miljö kvalitetsnormer (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).

Miljö kvalitetsnormerna 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 miljö kvalitetsnormer 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.

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.

#### *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 Fyrisaån 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



sammanhållen bebyggelse bör förläggas ovan nivån för ett beräknat högsta flöde (BHF).

Planområdet berörs inte av risk för översvämning enligt översvämningskartering.



Figur 19. 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, se figur 20.



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 (NO<sub>2</sub>) 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. Kontaktledningar vid järnvägen genererar elektriska fält medan magnetiska fält endast förekommer när tåg passerar. Fälten är starkast närmast källan men avtar snabbt i takt med att avståndet ökar.

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

Detaljplanen möjliggör inte för någon stadigvarande vistelse.

### **Risk**

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

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.

Trafikverket har tagit fram en riskutredning inom ramen för järnvägsplanen (PM Risk, Sweco 2025). Utredningen fokuserar på risker som kan resultera i en betydande påverkan på tredjeman med avseende på urspårning och transporter av farligt gods.

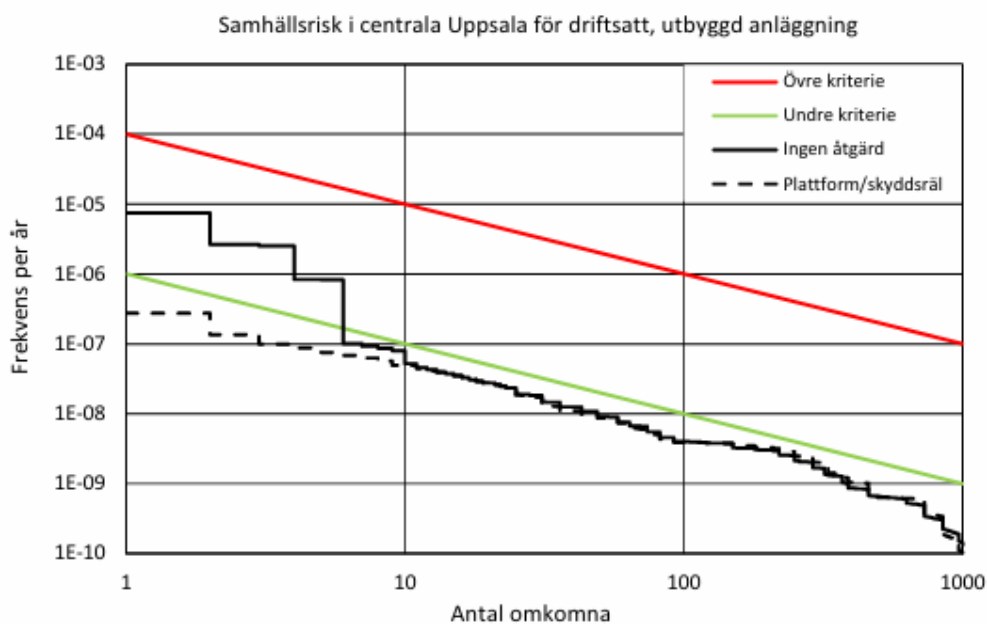
Utredningen identifierar olika olycksscenarier och innehåller en kvantitativ beräkning och en kvalitativ uppskattning av sannolikhet och konsekvens för respektive scenario. Analysen resulterar i en riskvärderingen som går ut på att avgöra om beräknade risker kan tolereras, om det finns behov av säkerhetshöjande åtgärder samt att verifiera olika alternativ. I kvantitativa riskanalyser använder man ofta ett begrepp som kallas ALARP (As Low As Reasonably Practicable). Det visualiseras ofta som ett spann eller utrymme i en graf. Om en risk befinner sig inom ALARP - spannet kan risken ofta bli acceptabel om man vidtar rimliga åtgärder som sänker risken till den acceptabla nivån.

Utredningen redovisar risker både på individnivå och samhällsnivå. Individrisk avser sannolikheten för att en enskild individ som vistas på en viss plats omkommer till följd av en olycka. Samhällsrisk beskriver risken för att en olycka medför konsekvenser för flera människor samtidigt och tar hänsyn till både olyckans sannolikhet och antalet exponerade personer. Tillsammans används individ- och samhällsrisk för att bedöma risknivåer och konsekvenser ur både individ- och samhällsperspektiv.

För verksamheter där risknivån ligger lågt i ALARP föreslås inga skyddsåtgärder då personer som vistas där förväntas vara vakna personer och möjligheten för dem att sätta sig i säkerhet bedöms vara god. För fastigheter med byggnader inom förhöjd individrisknivå kan det bli aktuellt med åtgärd för skydd mot urspårning i form av skyddsräll, vilket är fallet längs med spår 0.

Då farligt gods transporteras på spår 1 och spår 2, vilka båda har en plattform som skyddar mot urspårning och olyckor med farligt gods är risknivån låg på både östra och västra sidan om järnvägsanläggningen.

Riskutredningen konstaterar sammantaget att de skyddsåtgärder som föreslås utmed spåren innebär att individrisken blir acceptabel utmed hela sträckan som berörs av järnvägsutbyggnaden samt att samhällsrisknivån förbättras. Utbyggnaden av järnvägen bedöms därför medföra en förbättring vad gäller olycksrisker för tredje man.



Figur 21. Samhällsrisk i centrala Uppsala för driftsatt, utbyggd anläggning med plattform eller skyddsräll, samt utan sådana åtgärder.

## **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. Från plattform sker utrymning fortsatt 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.

Detaljplanen omfattar järnvägsområde med hårdgjorda ytor och risk för värmeöar har identifierats. Planområdet kommer fortsatt att utgöras av järnvägsmark vilket innebär att möjligheterna att tillföra mer grönska i området är begränsat. Bron planeras att till stor del utformas med en uppglasad fasad. Glaset ska utföras av ett genomfärgat tonat solskyddsglas, screentryckt eller på annat sätt förses med solskyddsåtgärd för att motverka solvärmelast och extremt höga temperaturer vid varma och soliga dagar.

## **Teknisk försörjning**

### **Vatten- och avlopp**

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

### *Brandvatten*

Brandposter finns på de befintliga plattformarna och nya plattformar kommer att förses med brandposter. Ledningsnätet inom stationsområdet är inte en del av den allmänna VA- anläggningen. Den berörda fastigheten har en upprättad förbindelsepunkt där vatten för normalförbrukning, dvs. 10 l/s, kan levereras även fortsättningsvis.

### **Dagvattenledningar**

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvattenhantering. Dagvattenledningarna tillhör Trafikverkets fastighet och Uppsala Vatten har endast servispunkter vid fastighetens östra gräns.

### **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 <sub>1</sub>	<p><i>Järnväg</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att säkerställa området för järnvägsändamål. Området omfattar både spårområdet och den planerade plattformsförbindelsen över stationsområdet.</p>

#### Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
f <sub>1</sub>	<p><i>Plattformstak och bro med plattformanslutningar och tillhörande grundläggning får uppföras.</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en gångbro över spårområdet med tillhörande grundläggning. Plattformsförbindelsen ska ansluta till det planerade stationshuset på den östra sidan och till Stationsgatan på den västra sidan.</p> <p>Bestämmelsen syftar också till att möjliggöra plattformstak samt plattformanslutningar, med tillhörande grundläggning, i form av ett antal hisshus och trapphus.</p>
f <sub>2</sub>	<p><i>Lägsta frihöjd över spår är +13,2 meter över angivet nollplan</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att säkerställa tillräckligt utrymme i höjddled för den spårbundna trafiken.</p>
f <sub>3</sub>	<p><i>Bro med tillhörande plattformanslutningar ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att reglera bron och plattformanslutningarnas gestaltning i sin helhet med utgångspunkt i det gestaltungsprogram som tillhör detaljplanen samt de gestaltungsprinciper som beskrivs för plattformsförbindelsen i denna planbeskrivning.</p>

**Planbestämmelse** $h_1+0,0$ **Beskrivning och motiv**

*Högsta nockhöjd är angivet värde i meter över angivet nollplan*

Bestämmelsen avser bron och dess plattformanslutningar och syftar till att reglera den nya byggnadens höjd för att säkerställa att den anpassar sig den omgivande stationsmiljön.

# Genomförande frågor

## 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 några gemensamhetsanläggningar.

### Servitut och rättigheter

Inom planområdet finns ett servitut som belastar Kungsängen 1:2 till förmån för Dragarbrunn 32:1, (0380-2015/287.1). Servitutet avser utrymme för befintlig tass till stödmur med tillhörande lättfyllnad. Servitutet ska beaktas vid kommande fastighetsbildning så att rätten att nyttja, bibehålla och underhålla anläggningen upprätthålls.

Inom planområdet finns ett befintligt avtal om lägenhetsarrende, *Lennakattensträckan Uppsala C inkl bro över Strandbodgatan* (KSN-2021-02670/1), som upplåtits för Lennakattens museijärnväg för den aktuella sträckan. Arrendet omfattar del av fastigheterna Fålhagen 1:32 och Boländerna 1:28. I och med flytten av Lennakattens station i samband med att Trafikverket bygger ut spårområdet vid Uppsala C, kommer arrendet att behöva anpassas och utökas för att omfatta tillkommande delar. Sådana justeringar hanteras i särskild ordning mellan Uppsala kommun och föreningen och påverkas inte direkt av detaljplanens genomförande.

Inom planområdet finns det befintliga värmeledningar och fjärrvärmeledningar ska förläggas i bron. Det krävs dock ingen ny ledningsrätt för ledningarna.

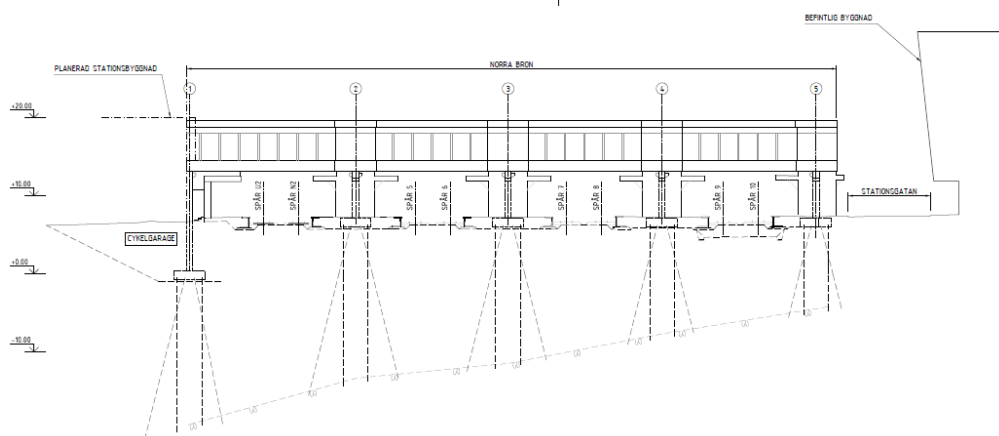
### Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av Uppsala kommun efter att bron med dess plattformanslutningar är färdigställd.

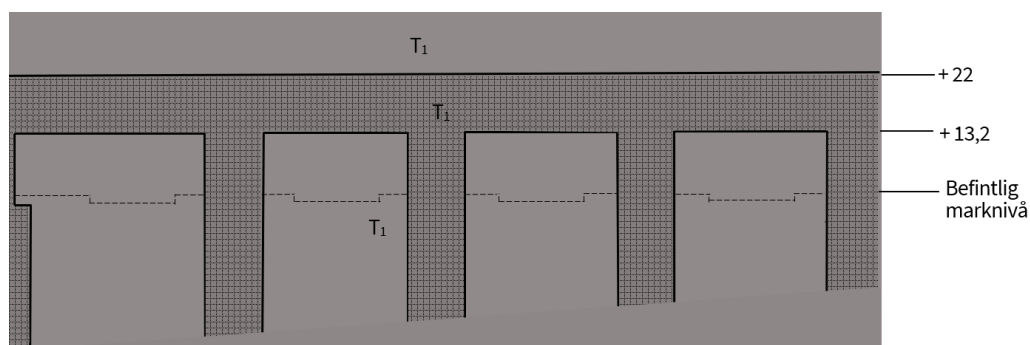
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en ny plattformsförbindelse i form av en bro över spårområdet med tillhörande plattformanslutningar. Spårområdet ingår i Trafikverkets järnvägsfastighet och fastigheten kommer att utökas för att inrymma den breddning av spårområdet som ingår i Trafikverkets järnvägsplan.

Den nya plattformsförbindelsen ska inrymmas i en egen fastighet som ska ägas av Uppsala kommun. Tredimensionell fastighetsbildning kommer därför att behövas för bron med dess plattformanslutningar samt för dess grundläggning. Fastighetens maximala utbredning i höjddled begränsas uppåt av en nockhöjd samt nedåt av brons lägsta frihöjd. Detaljplanen reglerar höjderna i förhållande till nollplanet och använder RH 2000 som höjdsystem. Med aktuella förhållanden rekommenderas att bron grundläggs med pålar till fast botten eller berg. Pålstopp bedöms från 11 m till 27 m

under befintlig mark. Jorddjupet varierar från väster till öster sida. Naturliga variationer av jorddjup till berg medför att pällängder kan komma att bli både längre och kortare än ovan beskrivet.



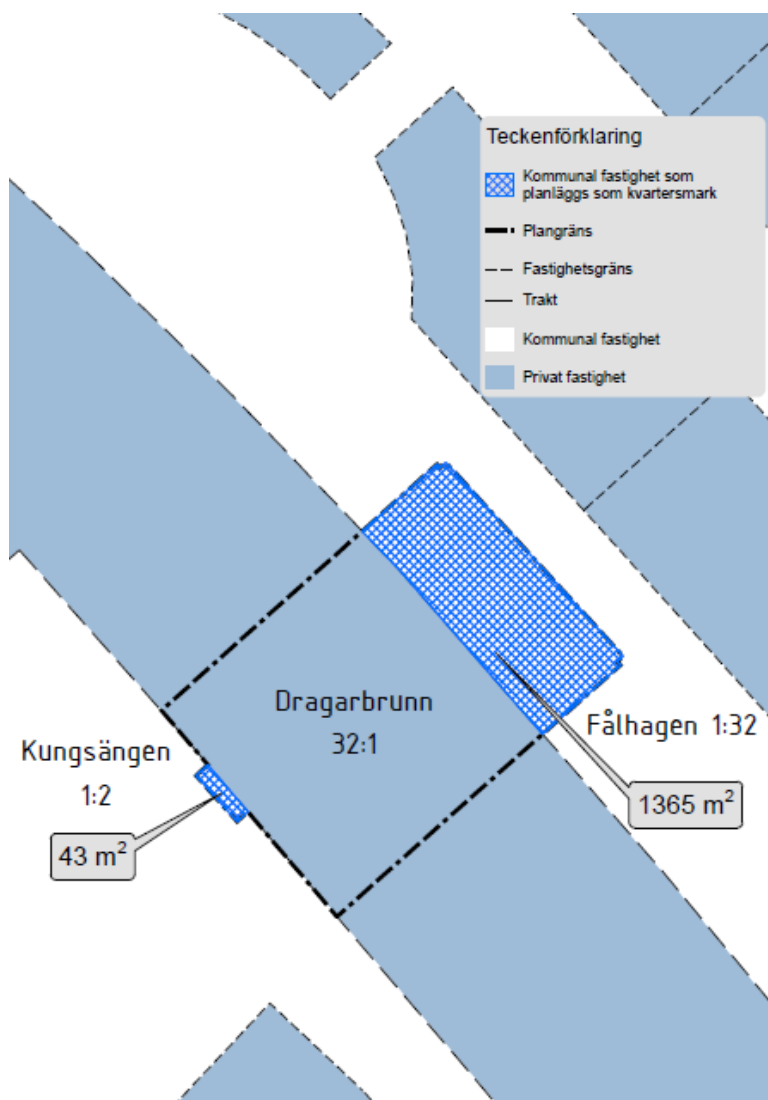
Figur 22. Sektion över plattformanslutningen sedd mot norr. Naturliga variationer av jorddjup till berg medför att pällängderna kan komma att bli längre eller kortare än beräknat.



Figur 23. Sektion som visar principen för tredimensionell fastighetsindelning av bron med dess plattformanslutningar och grundläggning. Kommunens fastighet har skrafferats. Trafikverkets järnvägsfastighet är gråmarkerad med plattformar och rälsöverkant illustrerade med streckad linje.

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.

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 24. 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 <sub>1</sub> (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 <sub>1</sub> (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 Eldistribution
- Vattenfall AB Heat Nordic

Inom planområdets östra del finns ett antal ledningar identifierade. 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.

Ledningarna måste flyttas på grund av Trafikverkets utbyggnad av spårområdet. Exploatören ska kontakta de berörda ledningsägarna i god tid. Utsättning av befintliga kablar ska begäras innan arbetena påbörjas. Befintliga anläggningar måste hållas tillgängliga för berörda ledningsägare under byggtiden.

### Vatten och avlopp

#### *Dricksvatten och spillvatten*

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för vatten och spillvatten.

#### *Brandvatten*

Det finns befintliga brandposter i höjd med bron både på sidan mot Kungsgatan och vid Stationsgatan som ägs av Uppsala Vatten. Ledningsnätet inom stationsområdet är inte en del av den allmänna VA- anläggningen. Den berörda fastigheten har en upprättad förbindelsepunkt där vatten för normalförbrukning, dvs. 10 l/s, kan levereras även fortsättningsvis.

### Dagvattenhantering

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

## Grundvatten

### *Villkor från dispenser och tillstånd*

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.

Temporär grundvattenbortledning för grundläggning av nya brostöd samt eventuell skyddsinfiltration under byggskede kräver 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.

Planarbetet har följande tidplan:

- Samråd: första kvartalet 2026
- Granskning: andra kvartalet 2026
- Antagande: tredje kvartalet 2026

Den nya bron beräknas påbörjas under 2028 underförutsättning att detaljplanen för laga kraft. Bron beräknas vara färdigställd i samband med att järnvägsutbyggnaden och det nya stationshuset har slutförts 2034.

### **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 plattformsanslutningen 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. Genomförandeavtalet anger att en tredimensionell fastighetsbildning ska ske för plattformsförbindelsen.

## 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 grundvattennivån. 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. Dispens söks av Trafikverket.

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. Tillstånd för vattenverksamhet söks av Trafikverket.

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.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att de mer omfattande kriterierna som listas i miljöbedömningsförordningen 10–13 § inte behöver beaktas då planområdet inte kommer tas i anspråk för åtgärder som listas i PBL 4 kap 34 § andra stycket. Stadsbyggnadsförvaltningen anser att förslaget till detaljplan inte är ett så kallat ”annat stadsbyggnadsprojekt” eftersom detaljplanen omfattar ett redan exploaterat område i centrala Uppsala och syftar till en utveckling av de markanvändningar som redan pågår.

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 delar kommunens bedömning och framför i sitt samrådsyttrande, daterat 23 mars 2026, att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

### Beslut om betydande miljöpåverkan

Uppsala kommun har den 14 april 2026 fattat beslutet om betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kapitel 7 §. Beslutet anger att genomförande av aktuell detaljplan inte medför betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens sjätte kapitel.

## Miljökonsekvenser

### Kulturmiljö

Detaljplanen berör 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.

Det finns ett antal yngre träd vid Stationsgatan som behöver flyttas i samband med breddningen av spårområdet. Trafikverket ansvarar för ny placering av 5 träd. De övriga träd som berörs ansvarar kommunen för. Det pågår ett arbete för att identifiera nya lokaliseringar för dessa träd som är tänkta att placeras på allmän plats där kommunen har rådighet över marken.

## Rekreation och friluftsliv

Detaljplanen påverkar inga utpekade områden för rekreation och friluftsliv.

## Mark och vatten

Detaljplanen ligger inom yttre vattenskyddsområde. Detaljplanen berör miljö kvalitetsnormer 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 miljö kvalitetsnormerna 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 miljö kvalitetsnormerna för grundvattnet negativt. Detaljplanen bedöms därmed inte påverka möjligheterna att följa miljö kvalitetsnormerna för ytvatten eller grundvatten.

## 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*

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.

## 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.

## Konsekvenser för hälsa och säkerhet

### Buller

Detaljplanen bedöms inte bidra till en ökning av bullervärdena i området. Under byggtiden kan närliggande bostäder påverkas av buller från byggarbetsplatsen samt transporter till och från området. Störningar under byggskedet styrs inte i detaljplan enligt plan- och bygglagen utan genom annan lagstiftning. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas. Eventuella begränsningar av arbetstiden styrs av riktvärden för exempelvis byggbuller.

### Elektriska och magnetiska fält

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

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

### 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. Den riskutredning som tagits fram konstaterar sammantaget att de skyddsåtgärder som föreslås utmed spåren innebär att individrisken blir acceptabel utmed hela sträckan som berörs av järnvägsutbyggnaden samt att samhällsrisknivån förbättras. Utbyggnaden av järnvägen bedöms därför medföra en förbättring vad gäller olycksrisker för tredje man.

### Luft

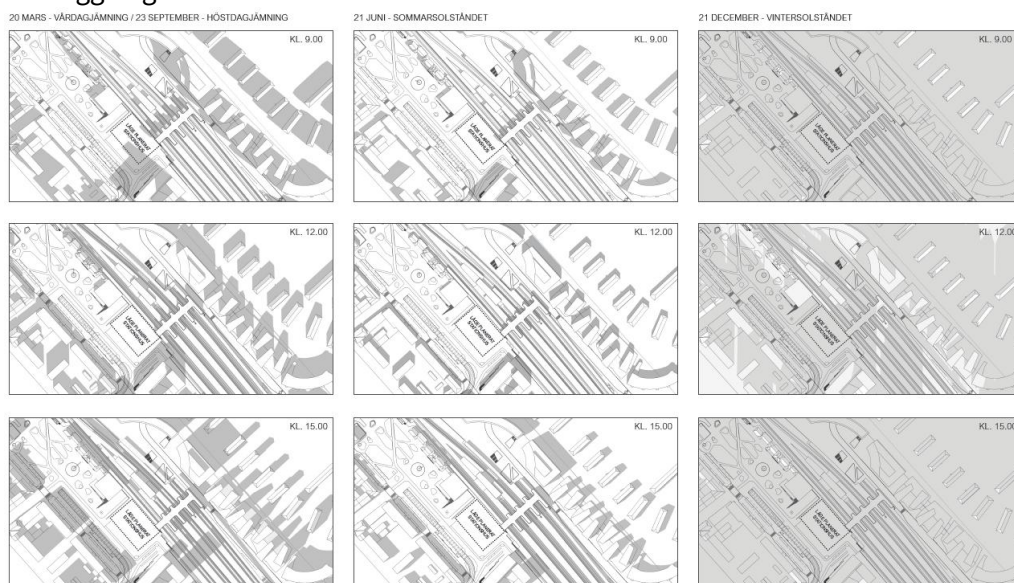
Detaljplanen bedöms inte ha någon negativ påverkan på luftkvaliteten i området.

### 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).

## 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 25. Solljusstudie, Studio land

## Sociala konsekvenser

### Sammanhållning

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 med dess omland. Med Norra bron skapas ytterligare en öst-västlig passage över spårområdet samtidigt som bron kan bidra till en överflyttning av gångflöden från Centralpassagen. Yta i Centralpassagen frigörs därmed till förmån för gående och cyklister som ska passera järnvägen i öst-västlig riktning. Norra bron minskar också den barriäreffekt som järnvägen utgör.

### Trygghet

Detaljplanen syftar till att skapa ytterligare en passage över spårområdet, vilket i sig kan göra att tryggheten ökar då det möjliggör en alternativ väg att ta sig över spåren. Fler människor kommer att röra sig i området, vilket kan bidra till ökad social kontroll och upplevd trygghet.

Detaljplanen möjliggör också en utformning av passagen som bidrar till att tryggheten ökar. Fasader utförs till stor del genomsiktliga för att ge resenärerna en tydlig visuell kontakt mellan olika delar av anläggningen och den omgivande staden. God överblick och effektiva siktlinjer bidrar till ökad orienterbarhet och trygghet och minimerar upplevelsen av otrygga och dolda tillhåll. Tillsammans med en genomarbetad belysning och möjlighet till kameraövervakning skapar gestaltningen av bron förutsättningar för en ökad trygghet vid passage till och från plattformarna vid Uppsala centralstation. Bron har också utformats för att förhindra suicid med en överbyggd icke öppningsbar konstruktion.

Kommunen jobbar kontinuerligt med brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete där samverkan sker med polisen och andra aktörer.

### **Barn-, äldre- och tillgänglighetsperspektivet**

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 cyklisterna 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.

Detaljplanen bidrar till att öka tillgängligheten till stationen genom en ny bro, vilket blir ett alternativ till Centralpassagen. Enligt 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.

# 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 riksintresse för kommunikation, järnväg. Norra bron bedöms bidra positivt till riksintresset genom att stärka Uppsala C:s funktion som kollektivtrafiknod.

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 förutsättning 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

Trifa Björklund Molud, mark- och exploateringsingenjör

Emelie Arnoldsson, konsult mark- och exploatering

Maria Råberg, projektledare anläggning

Camilla Lincoln, projektledare anläggning

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström

planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd 2026-01-22
- granskning 2026-01-22