

Plan- och byggnadsnämnden

Diarienummer:
PBN 2025-000636

Handläggare:
Jesper Magnusson

Planbeskrivning

Detaljplan för bro vid Vimpelgatan

Utökat förfarande



Figur 1 Ny bro sedd från Kungsgatan. Källa: Sweco

Det här är ett förslag till detaljplan

GRANSKNINGSHANDLING

Innehåll

Inledning.....	4
Sammanfattning.....	4
Vad är en detaljplan?	4
Planprocessen.....	4
Handlingar	7
Granskningshandlingar.....	7
Tidigare ställningstaganden	7
Översiktsplan	7
Innerstadsstrategin	8
Detaljplaner.....	9
Järnvägsplan.....	10
Andra kommunala beslut	10
Planens innehåll.....	11
Planens syfte	11
Planens huvuddrag.....	11
Planområdet	11
Stadsbild, bebyggelse och gestaltning	16
Kulturmiljö	21
Park och natur.....	26
Trafik och tillgänglighet.....	28
Social hållbarhet.....	38
Klimatfrågor	38
Mark och geoteknik	39
Vattenmiljö.....	40
Hälsa och säkerhet	45
Teknisk försörjning.....	48
Motiv till detaljplanens regleringar.....	49
Användning av mark och vatten.....	49
Genomförandefrågor.....	53
Fastighetsrättsliga frågor	53
Tekniska frågor	61
Ekonomiska frågor	63
Organisatoriska frågor.....	64
Prövning enligt annan lagstiftning	65
Planens konsekvenser	67
Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel	67
Miljökonsekvensbeskrivning, MKB.....	67

Miljökonsekvenser	68
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	73
Sociala konsekvenser	76
Trafik.....	76
Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken	77
Översiktsplanen	77
Miljöbalken.....	77
Medverkande.....	78

Inledning

Sammanfattning

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

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

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

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

Vad är en detaljplan?

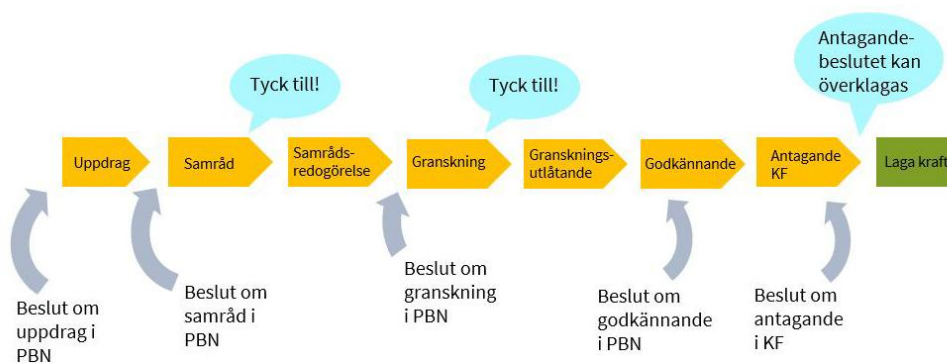
En detaljplan reglerar vad som får byggas inom ett område och hur mark och vatten ska användas.

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



Figur 2 Diagram som visar planprocessen vid utökat förfarande.

Ändringar efter samråd

Plankartan har ändrats så att:

- Användningen centrum på fastigheten Kungsängen 36:3 har utgått ur detaljplanen.
- Allmän plats på Kungsängen 36:3 har utgått ur planen och planområdet har därmed minskats ned.
- Justerad gräns för u-område på fastigheterna Kungsängen 35:1 och Kungsängen 35:3. Marken har också kompletterats med ett z-område för anläggningar under mark på Kungsängen 35:1.
- Z-område har lagts till på fastigheten Kungsängen 36:2 och Kungsängen 36:3 för att säkerställa att underjordiska konstruktioner som hör till bron kan uppföras inom fastigheten under mark.
- En mindre del av Kungsängen 35:7 planläggs som allmän plats GATA.
- Ny gatukoppling mellan Vimpelgatan och Kungsgatan har lagts till vilken planläggs som allmän plats GATA. Denna är i huvudsak placerad inom Kungsängen 35:1. Ett mindre intrång görs också på Kungsängen 35:3.
- Ett E-område har lagts till i Boländerna för att möjliggöra en transformatorstation.
- Ny gata på fastigheten Boländerna 22:7 har utgått.
- Villingegatan ändras från allmän plats till kvartersmark för industri.
- Minskat markanspråk för allmän plats på fastigheten Boländerna 16:8. Ett nytt u-område har lagts till på fastigheten.
- Planområdet utökas för att ta med en större del av Björkgatan norrut i syfte att kunna bredda gång- och cykelväg längs gatan. I samband med detta görs intrång på Boländerna 16:9 och Boländerna 16:10 i syfte att kunna genomföra breddningen.
- Plangräns mot järnvägen har justerats utifrån fastställandehandlingen för järnvägsplanen.
- Plankartans gränser har justerats utifrån utvecklad projektering. Justeringar har gjorts av både plangränser och användningsgränser.
- Brons sträckning över kvartersmark regleras som gata med vertikalt avgränsade bestämmelser (3D-reglering).
- Bestämmelse om att kvartersmark inom 30 meter från närmaste spårmitt inte ska utformas för stadigvarande vistelse har lagts till för att säkerställa tillräckligt riskavstånd från järnvägen.

Planbeskrivningen har ändrats så att:

- Planbeskrivningen har uppdaterats för att spegla de ändringar som gjorts av plankartan. Bland annat har stycket om skyddsrum utgått och illustrationer och beskrivningar har uppdaterats utifrån det reviderade förslaget.
- Avsnittet om förorenad mark har utvecklats då ytterligare provtagningar gjorts.
- Avsnittet om vatten har uppdaterats utifrån reviderad dagvattenutredning.
- Avsnittet om grundvatten har utvecklats.
- Avsnittet planens konsekvenser har kompletterats med en solstudie.
- Avsnittet om planens konsekvenser gällande mark och vatten har uppdaterats utifrån den uppdaterade miljökonsekvensbeskrivningen.
- Genomförandedelen har utvecklats och förtydligats.
- Det har förtydligats att Trafikverket ska söka tillstånd för vattenverksamhet.
- Redaktionella ändringar och förtydligande har gjorts.

Utredningar

- Trafikutredningen har uppdaterats utifrån det reviderade förslaget.
- Dagvattenutredningen har uppdaterats utifrån det reviderade förslaget.
- PM Markmiljö har uppdaterats med ytterligare provtagningar som gjorts.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats utifrån uppdaterade utredningar.

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.

- Miljökonsekvensbeskrivning, Sweco, 2025-05-16, reviderad 2026-04-17
- Fastighetsförteckning*
- PM markmiljö, Ramböll, 2025-04-02, reviderad 2026-03-03
- PM Geoteknik, WSP, 2025-04-01
- Dagvattenutredning, Bjerking, 2025-05-07, reviderad 2026-04-17
- Trafikutredning, WSP, 2025-05-12, reviderad 2026-03-28
- Kulturmiljöutredning, Sweco, 2025-04-07
- Gestaltningsprogram, Sweco, 2025-04-28, reviderad 2026-04-28

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

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

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

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

Varje mandatperiod tar kommunfullmäktige ställning till hur aktuell översiktsplanen är i en så kallad planeringsstrategi. Översiktsplanen ska alltid läsas tillsammans med den senaste planeringsstrategin. Planeringsstrategin godkändes av kommunfullmäktige 7

november 2023. Översiktsplanens ställningstaganden till markanvändningen, samt utveckling av den byggda miljön, bedömdes då vara tillräckligt aktuella för att översiktsplanen ska anses vara aktuell under innevarande mandatperiod. Vissa detaljer i översiktsplanen har dock bedömts inaktuella, vilka redovisas särskilt i strategin som också innehåller ett antal förtydliganden samt redovisning av förändrade förutsättningar och anspråk.

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



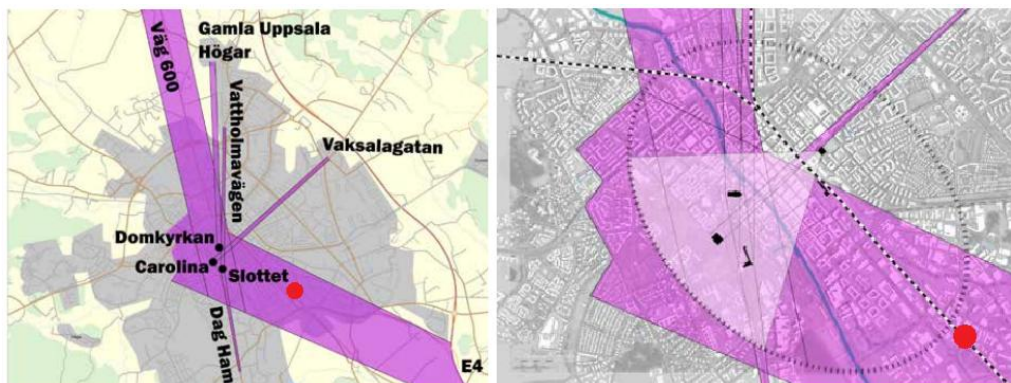
Figur 3 Precisering av ny planskild passage från planeringsstrategin.

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

Innerstadsstrategin

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

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



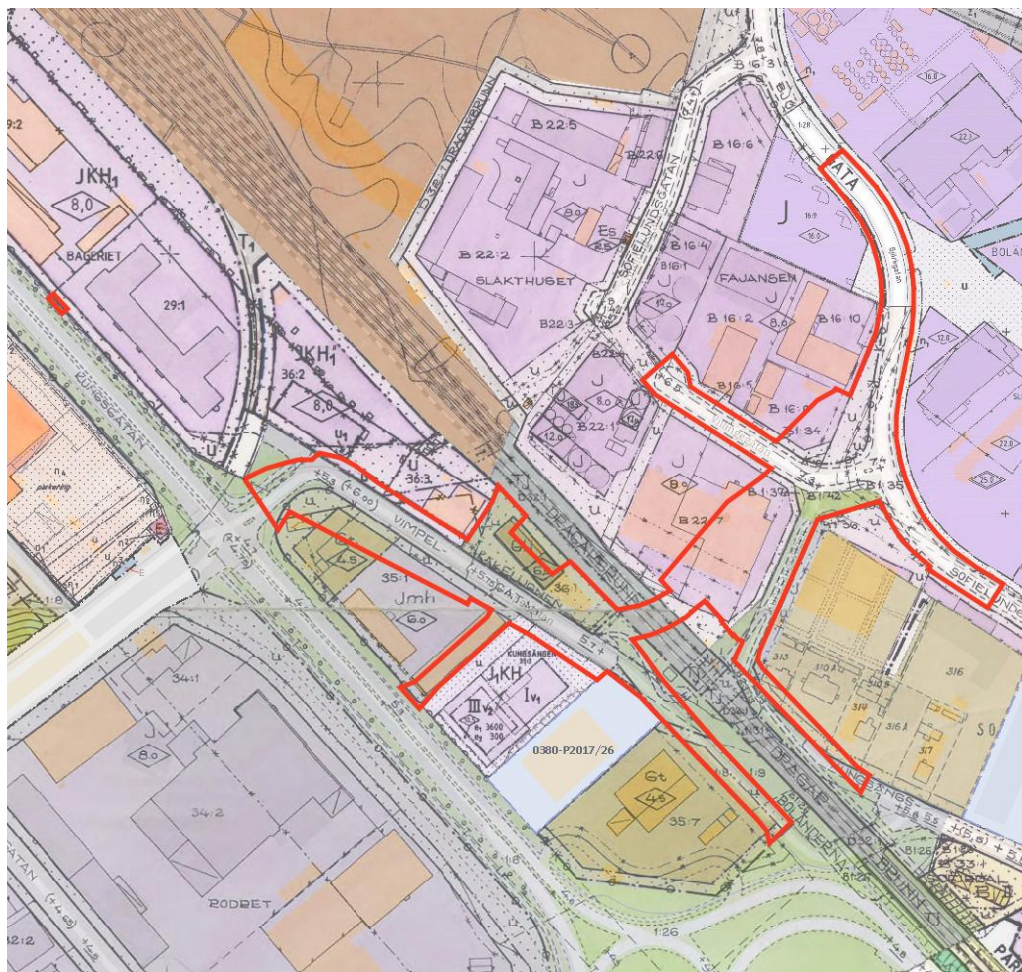
Figur 4 Illustration från Innerstadsstrategin över siktsektorerna i centrala Uppsala. Planområdets ungefärliga läge är markerat med röd cirkel.

Detaljplaner

Detaljplanen ersätter delar av följande detaljplaner:

- Kungsängens industriområde (0380-P89/24)
Området som berörs av detaljplanen är planlagt för industri, kontor och handel med skrymmande varor. Planen innefattar även U-område som berörs.
- Kungsängens industriområde (0380-581)
Området som berörs av detaljplanen är dels allmän plats planlagd som gata, dels kvartersmark planlagd för småindustri- och handelsändamål, garage- och handelsändamål samt bensinförsäljning samt specialområde planlagt för järnvägsändamål.
- Boländernas industriområde (0380-587)
Området som berörs av detaljplanen är allmän plats planlagd som gata samt kvartersmark planlagd för industri.
- Sofielund (0380-105)
Området som berörs av detaljplanen är planlagd som industri.
- Del av kvarteret Vimpeln (0380-P92/45)
Området som berörs av planen är planlagd som småindustri, kontor och handel.
- Detaljplan för kvarteret Slipern med flera (0380-P2002/37).
Området som berörs av detaljplanen är allmän plats gata samt kvartersmark för industri.

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



Figur 5. Gällande detaljplaner. Planområdet inom röd markering.

Järnvägsplan

Trafikverket arbetar med att upprätta en järnvägsplan för sträckan söder Bergsbrunna till Uppsala centralstation, vilket är en del av utbyggnaden av fyrspåret mellan Uppsala och länsgränsen till Stockholm. I detaljplanen planläggs den delen av bron som passerar över järnvägen som järnvägsändamål för att överensstämja med järnvägsplanen.

Andra kommunala beslut

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

Planens innehåll

Planens syfte

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

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

Planens huvuddrag

Detaljplanen är en del av utbyggnaden av järnvägen från två till fyra spår. Den möjliggör en planskild korsning i form av en ny bro över järnvägen som ersättning för Vimpelgatans plankorsning. Planområdet ligger i södra delen av Uppsalas innerstad och är beläget intill järnvägen i Kungsängen och Boländerna. Totalt omfattar planområdet cirka 26 500 kvadratmeter.

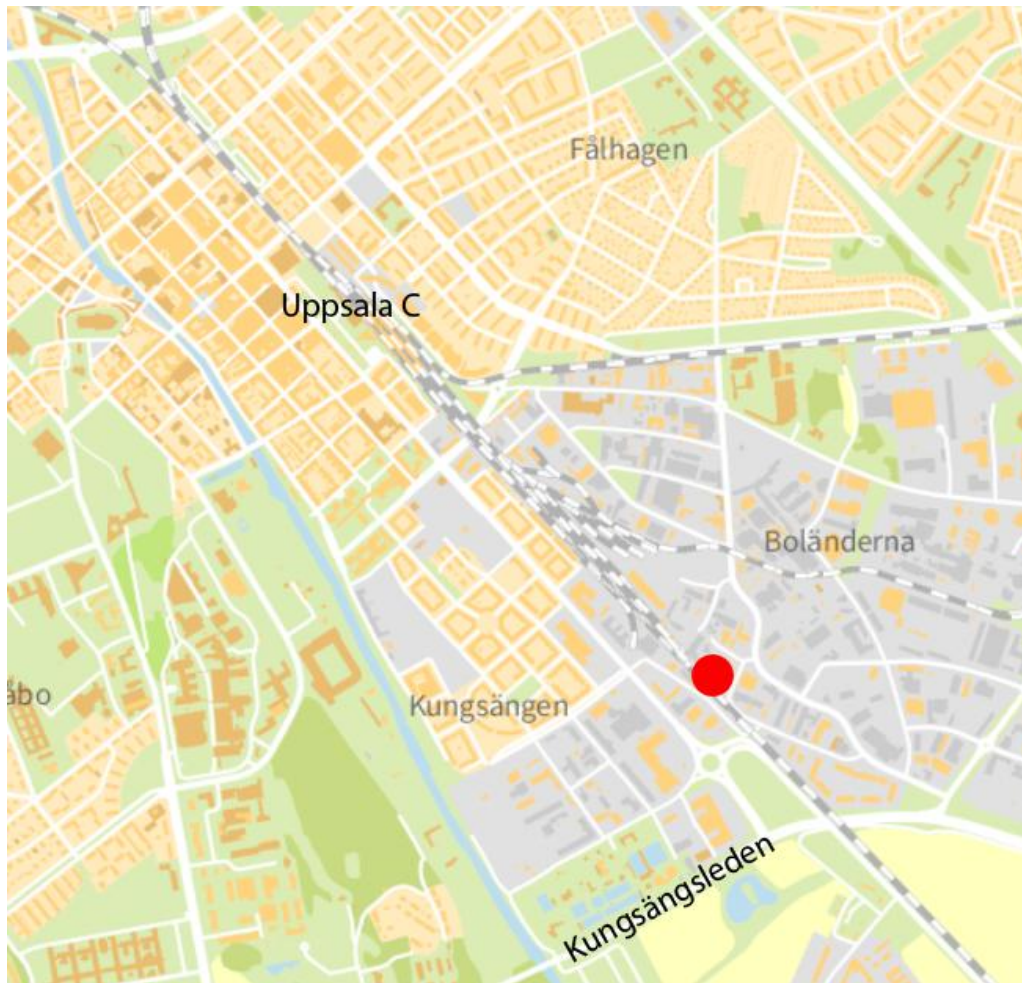
Planområdet utgörs i huvudsak av ny gatumark i form av en bro samt omkringliggande gatustruktur. Planen innehåller också ny parkmark. Detaljplanen innehåller också delar som planläggs som järnvägsområde samt industri och verksamheter, men ingen ny bebyggelse utöver den nya bron. En del av Vimpelgatans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

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

Planområdet

Geografiskt läge och areal

Planområdet omfattar cirka 26 500 kvadratmeter och är beläget i Kungsängen och Boländerna. Planen omfattar delar av kvarteren Kakelugnen, Vimpeln, Slakthuset, Bageriet och Sofielund samt gatumark.



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



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

Allmän områdesbeskrivning

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

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



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



Figur 9. Vimpelgatan i norrgående riktning.



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

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



Figur 11. Kungsängsvägen i norrgående riktning.



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



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



Figur 14. Villingegatan i norrgående riktning.

Stadsbild, bebyggelse och gestaltning

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

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

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

I samband med att bron byggs kommer ny grönska att tillföras i området. En ny gata tillkommer mellan Kungsgatan och Vimpelgatan som ersättning för befintlig infart till Vimpelgatan.



Figur 15 Illustrationsplan som visar nya bron samt närområdet. Svart linje är plangränsen. Källa Bjerking.

Ny bro

Ett gestaltningsprogram för bron har tagits fram av Sweco (2025). Bron innebär ett nytt inslag i stadsbilden vars upphöjda form kommer att vara synligare än befintlig plankorsning. Eftersom bron är högre än flera av de omkringliggande byggnaderna så kommer den att få en visuellt framträdande roll i stadsrummet, beroende på var den betraktas ifrån. I gestaltningsprogrammet beskrivs att bron utformas som en svepande och enkel form som mjukar upp siluetten genom att undvika skarpa skuggkontraster. Broräcken och suicidskydd utformas så att de samspelar med brons generella karaktär

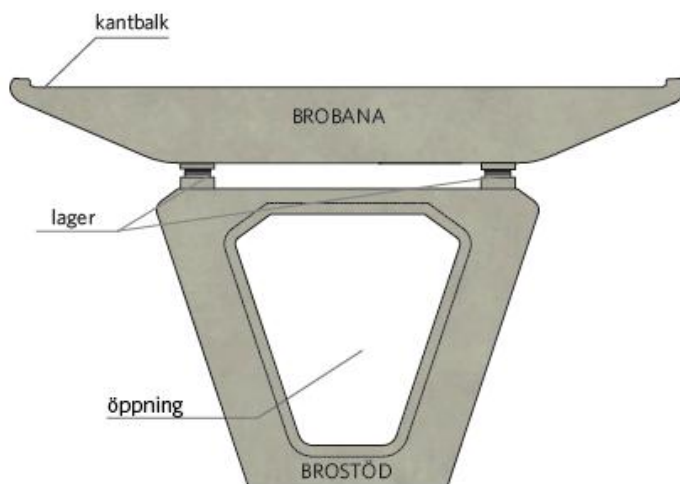
och utgör en del av den arkitektoniska helheten. Bron kommer få en höjd på cirka tio meter vid den högsta punkten över järnvägen.



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

Bron planeras att utföras som en spännarmerad plattbro i betong. Brobanan avses att få en triangulär form med en bred topp och smalare bas, se figur 17. I enlighet med brons gestaltungsprinciper om enkelhet och kraftfullhet så förbinds i förslaget brons kantbalk till broundersidan av ett lutande plan som bildar brons sida. Brons kantbalk ska vara kontinuerlig utan avbrott och har en rundning som sömlöst övergår i den lutande brosidan. Vid brons landfästen utformas stödmurarna med krönbalkar som visuellt utgör en förlängning av brons kantbalkar. Stödmurarna vid landfästena planeras att kläs med keramiska plattor.

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



Figur 17. Principsektion över bron. Källa: Sweco

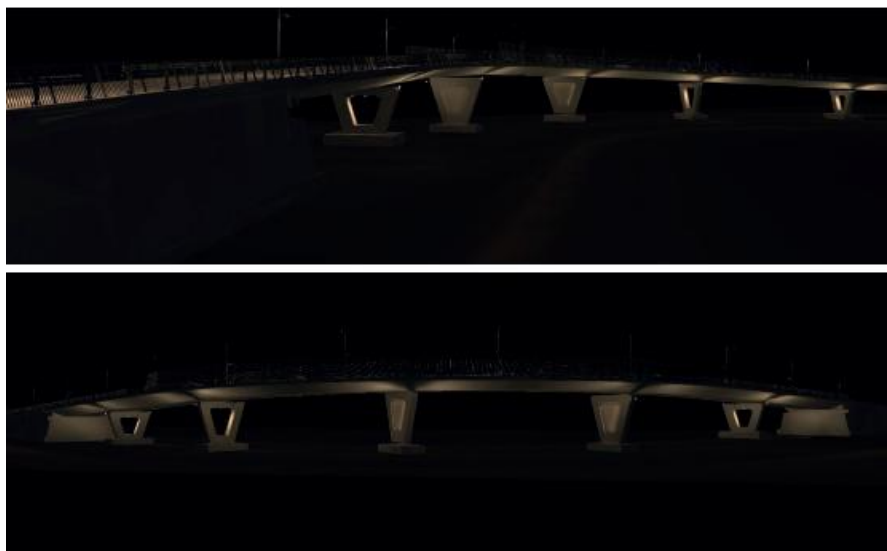


Figur 18. Visualisering av bron från Björkgatan. Källa: Sweco



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

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



Figur 20. Belysning av bron. Källa: Sweco

Boländerna 22:7

I Boländerna passerar bron över fastigheten Boländerna 22:7. Marken under bron kommer att kvarstå som kvartersmark och kan användas för exempelvis parkering eller upplag. Delar av fastigheten kommer att tas i anspråk för ny parkmark, ny gång- och cykelväg samt för brofästet. Efter planens genomförande kommer dock en stor del av fastigheten att kvarstå. För att säkerställa bebyggelsefritt avstånd mot bron reglerar detaljplanen att mark under och intill bron inte får förses med byggnad, så kallad prickmark. I övrigt kommer detaljplan 0380-587, *Detaljplan för Boländernas industriområde*, fortsatt att gälla för kvarvarande delen av fastigheten. Den detaljplanen medger att fastigheten får bebyggas för industriändamål och medger en högsta byggnadshöjd om åtta meter.

En ny kvartersgata kommer att anläggas på fastigheten för att möjliggöra tillfart till Villingegatan, som i samband med planens genomförande kommer övergå till kvartersmark. Den nya gatan kommer att ligga på kvartersmark inom befintlig plan och tas därför inte med i detaljplanen. En gemensamhetsanläggning eller servitut kommer att bildas för att säkerställa att de fastigheter som behöver nyttja gatan kommer kunna göra det.

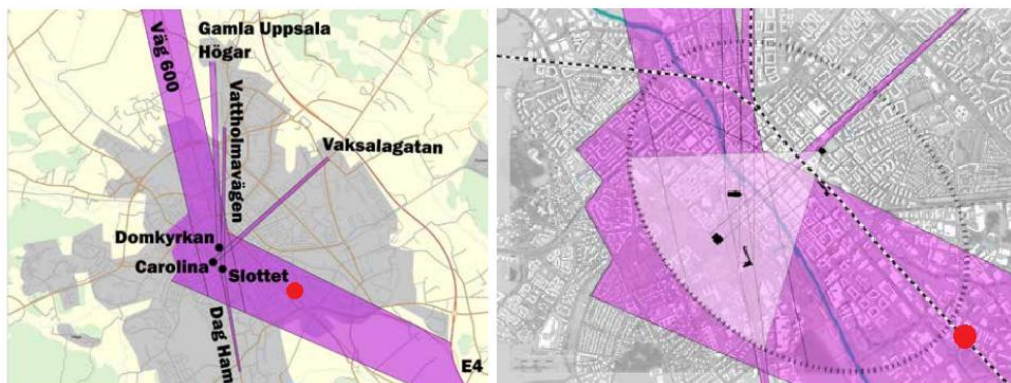


Figur 21. Situationsplan som visar en framtida byggnad på fastigheten Boländerna 22:7 enligt gällande detaljplan. Den nya kvartersgatan som går över fastigheten till Villingegatan samt del av vändplanen kan anläggas inom gällande plan på kvartermark och blir därmed inte allmän plats.

Kulturmiljö

Förutsättningar

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



Figur 22. Karta som visar siktsektorer. Planområdets läge markerat ungefärligt med röd cirkel.

Ny bro

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

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



Figur 23. Utblick in mot Uppsala från Kuggebrovägen. Källa: Sweco.

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



Figur 24. Utblick mot staden nära dagens plankorsning. Källa: Sweco



Figur 25. Vy från Vimpelgatans befintliga sträckning. Härifrån bedömer kulturmiljöutredningen att bronns höjd tävlar med domkyrkans torn. Källa: Sweco

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

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

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

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

Befintliga byggnader

Inom planområdet finns en byggnad på Kungsängen 36:1 som kommer att rivas. Därutöver finns en byggnad utanför planområdet på Kungsängen 36:3 vilken helt eller delvis kommer att rivas som en konsekvens av detaljplanen och genomförandet av den nya bron.

Byggnaden på Kungsängen 36:1 uppfördes 1959 som garage- och servicebyggnad. Fastigheten används för verkstad och bilförsäljning. Byggnaden behöver rivas både för att genomföra utbyggnaden av fyrspåret samt för att möjliggöra den nya bron och en ny sträckning för den kvarvarande delen av Vimpelgatan. Byggnaden har sedan den uppfördes både byggts ut och byggts om, vilket har gjort att den inte längre har kvar sin ursprungliga karaktär. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden och förutsätts rivas i sin helhet vid ett genomförande av detaljplanen.



Figur 26. Byggnad på Kungsängen 36:1 som avses att rivas.

På fastigheten Kungsängen 36:3, intill planområdet, finns en byggnad uppförd på 1980-talet som används som jaktbutik. Byggnaden kommer delvis att behöva rivas för att möjliggöra byggnationen av den nya bron. En del av byggnaden planeras att bevaras då den innehåller ett skyddsrum. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden.



Figur 27. Byggnad på Kungsängen 36:3 vilken delvis kommer att rivas.

På Boländerna 16:8 finns en byggnad uppförd på 1980-talet som kontor- och förrådsbyggnad. I samrådsförslaget var en förutsättning att byggnaden skulle rivas för att möjliggöra en ny vändplan för Villingegatan. Inför granskning har planområdet uppdaterats och detaljplanen styr inte vart en ny vändplan ska anläggas. Det är därför ingen förutsättning för detaljplanen att byggnaden rivas, men om vändplanen placeras på fastigheten behöver den högre delen av byggnaden på fastigheten rivas. Byggnaden har inga utpekade kulturhistoriska värden.



Figur 28. Byggnad på Boländerna 16:8.

Park och natur

Förutsättningar

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

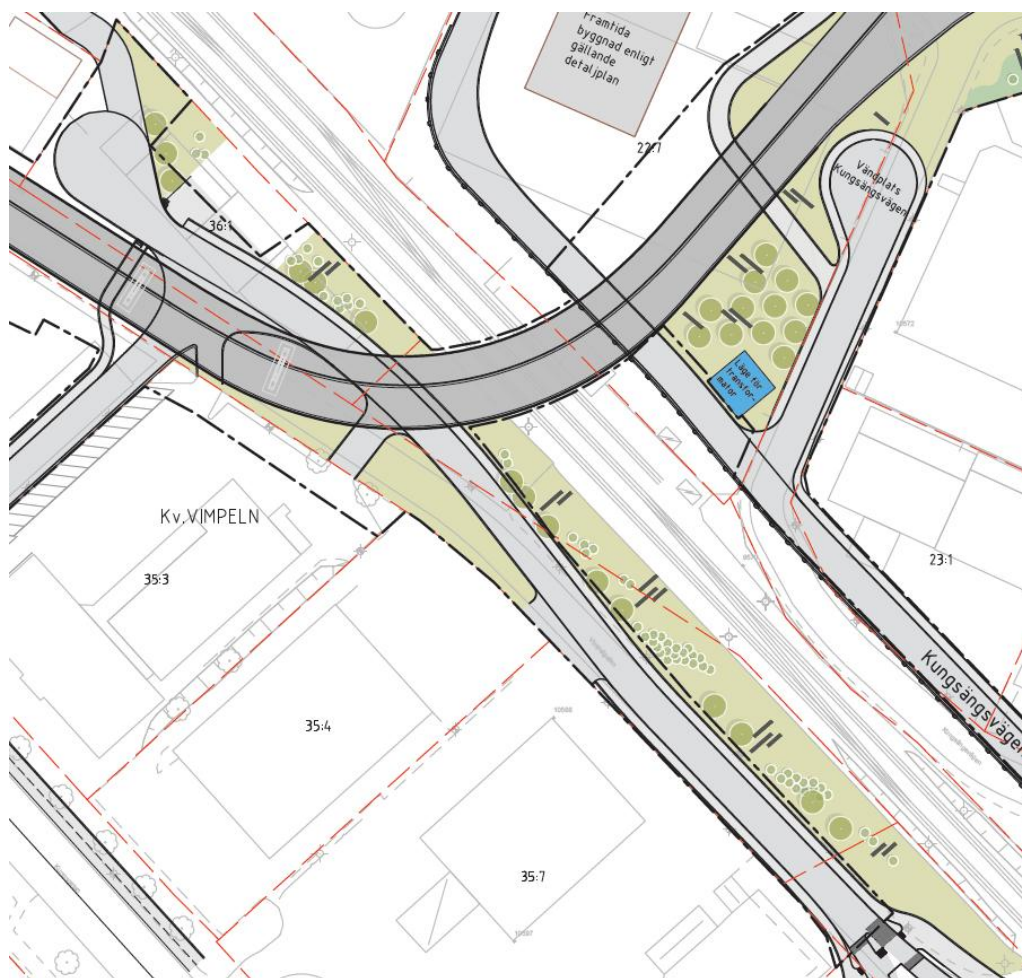
Förändringar

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

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

Den nya gatan mellan Vimpelgatan och Kungsgatan förutsätter att två alléträd tas ned. Nedtagna träd inom allén ska kompenseras med nya trädplanteringar i närområdet. Dispens ska sökas före detaljplanen antas.

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



Figur 29. Illustration över hur ny grönska skulle kunna anläggas längs Vimpelgatan i Kungsängen. Källa: Bjerking

I Boländerna skapas en ny parkyta mellan bron och Kungsängsvägen som planläggs som PARK. Här planeras för nya trädader för att öka krontäckningen i området. En ny gång- och cykelväg föreslås från Kungsängsvägen till Björkgatan som passerar under bron. Mellan gång- och cykelvägen och bron planeras för ytterligare grönska. Sammantaget bidrar planen till att öka andelen grönytor och höja krontäckningen inom planområdet. Behovet av underjordiska ledningar som passerar inom området begränsar dock hur mycket nya träd som kommer kunna planteras.



Figur 30. Illustration över ny grönska i Boländerna. Möjligheten till att plantera träd påverkas av underjordiska ledningar. Där det inte är möjligt att plantera träd kommer buskar och annan grönska att användas i stället. Källa: Bjerking

Trafik och tillgänglighet

Förutsättningar

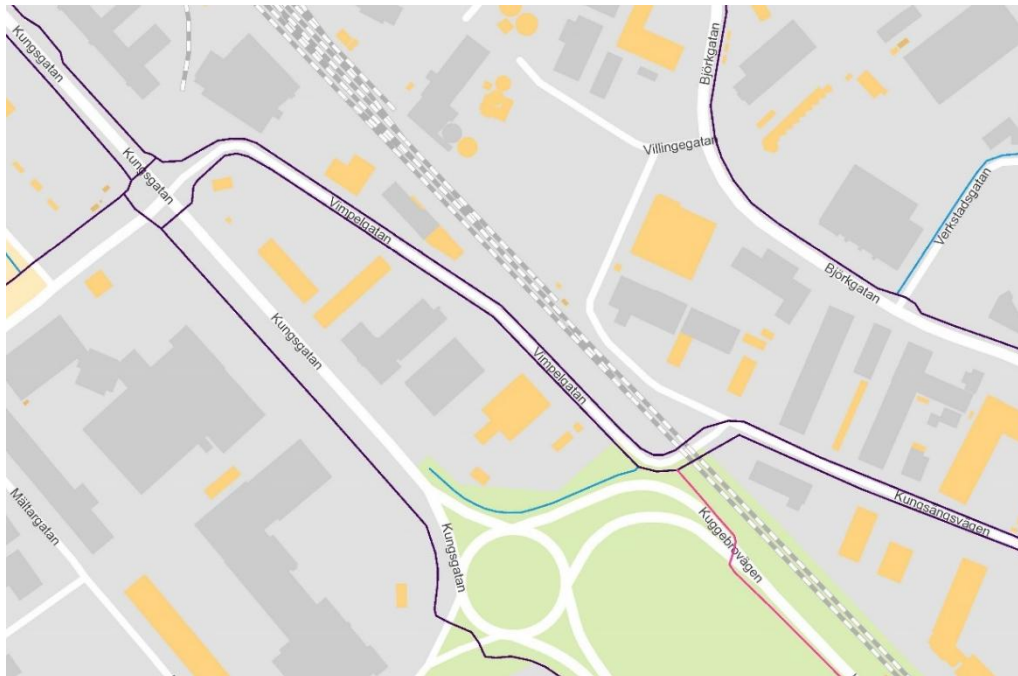
Gatunät

Vimpelgatan går från Kungsgatan i Kungsängen till Boländerna och passerar järnvägen i en plankorsning med bom. Gatan är utformad med dubbelsidig gång- och cykelväg och två körbanor för motorfordon, ett i vardera riktningen. Längs gatan finns flertalet in- och utfarter. I Boländerna ansluter Vimpelgatan till Kungsängsvägen. Kungsängsvägen går inom planområdet fram till Villingegatan. Villingegatan är cirka 150 meter lång och ansluter till Björkgatan i en T-korsning. På den östra sidan av järnvägen finns trottoar på båda sidor körbanan och cykelväg saknas.

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

Gång- och cykeltrafik

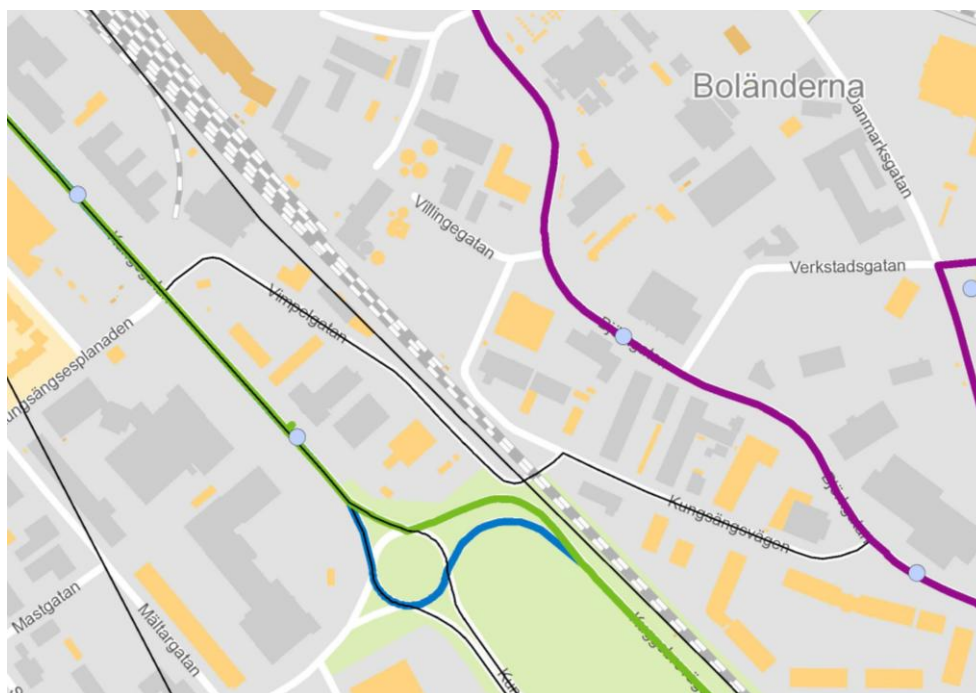
Gång- och cykelbana som är separerad med kantsten finns längs med Vimpelgatan. För att ta sig till den östra sidan järnvägen passerar man Vimpelgatans plankorsning. På den östra sidan av järnvägen finns gång- och cykelväg i södergående riktning, längs med Kungsängsvägen. I norrgående riktning finns enbart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



Figur 31. Karta över cykelnät.

Kollektivtrafik

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



Figur 32. Karta över busslinjenät. Färgerna representerar olika linjer. Punkterna är busshållplatser.

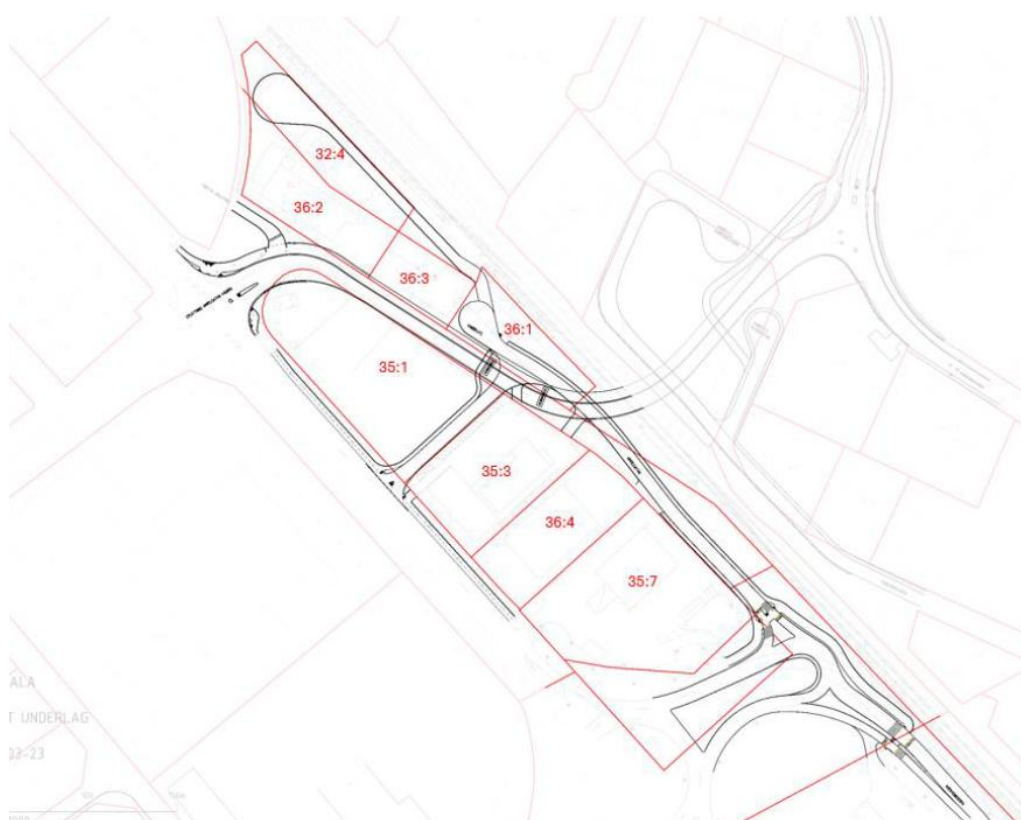
Förändringar

Gatunät

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

Den nya bron blir en ny koppling över järnvägen som ersätter Vimpelgatans plankorsning, med koppling mellan korsningen Kungsgatan/Kungsängsesplanaden i väster och Björkgatan i öster. Lösningen innebär att det i framtiden inte kommer vara möjligt att nå Vimpelgatan från dagens infart vid Kungsgatan eller via Kungsängsvägen. Den kvarvarande delen av Vimpelgatan kommer att få två nya anslutningar, en till Kuggebrovägen samt en ny gatukoppling till Kungsgatan.

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



Figur 33. Nytt gatunät i Kungsängen inklusive de två nya anslutningar som planeras till kvarvarande delen av Vimpelgatan. Källa: WSP

I Boländerna kommer bron att ansluta till Björkgatan i en signalreglerad korsning. Anslutningen innebär att Villingegatan och Kungsängsvägen inte längre kan ansluta till Björkgatan vid dagens korsning. Kungsängsvägen kommer i stället att avslutas i en vändplats. Eftersom järnvägsområdet breddas åt öster kommer Kungsängsvägen även att flyttas något österut. Villingegatan kommer efter planens genomförande inte längre att ansluta till Björkgatan eller Kungsängsvägen. Gatan kommer i stället att övergå till kvartersmark. Den kommer dock fortfarande ha funktion av gata för de fastigheter som

har sin utfart mot gatan. En ny koppling mot Kungsängsvägen kan anordnas i form av en kvartersgata på fastigheten Boländerna 22:7, vilken kan anläggas inom gällande detaljplan. En gemensamhetsanläggning eller servitut ska bildas för att säkerställa att fastigheterna vid Villingegatan kommer kunna nyttja kvartersgatan för in- och utfart.

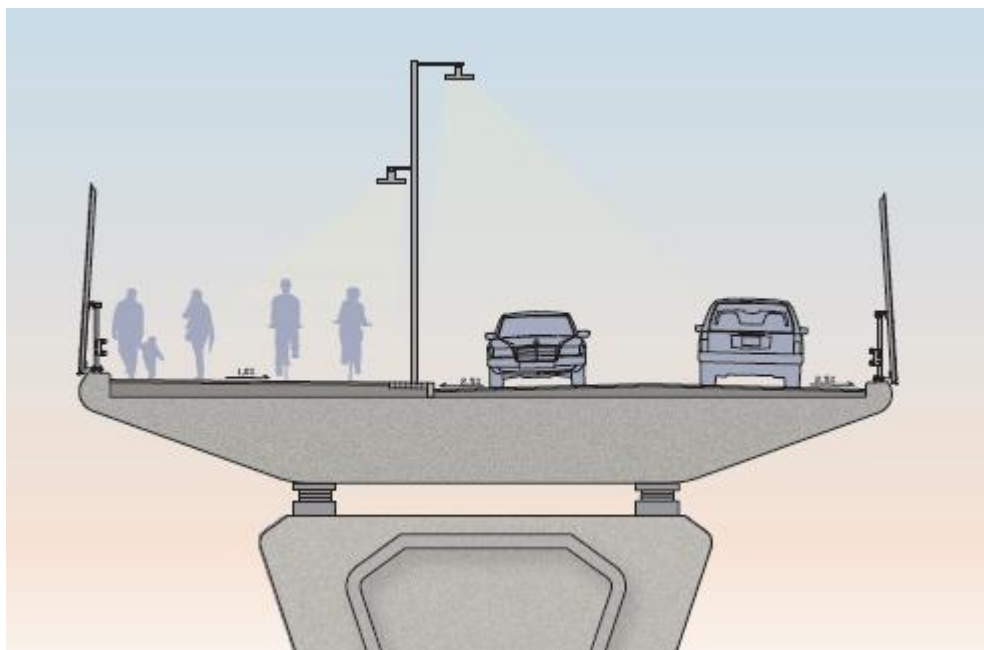


Figur 34. Nya gatusträckningar i Boländerna. Den nya gatan på Boländerna 22:7 utförs som en kvartersgata och planläggs därför inte som allmän plats. Källa: WSP

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

Gators utformning

Den nya bron kommer att utformas med ett körfält i vardera riktningen samt gång- och cykelbana längs bronns norra sida. Anslutningen mot Kungsgatan utförs med tre körfält mot korsningen för att säkerställa god kapacitet i trafiksystemet. Bron kommer få en lutning på 5 grader på bägge sidor om bronns högsta punkt. Belysningsstolpar placeras i mitten av bron. Vertikala broräcken placeras på kantbalkarna. Över järnvägen förses bron med suicidskydd vilka utförs svagt lutande.



Figur 35. Föreslagen brosektion. Källa: Sweco

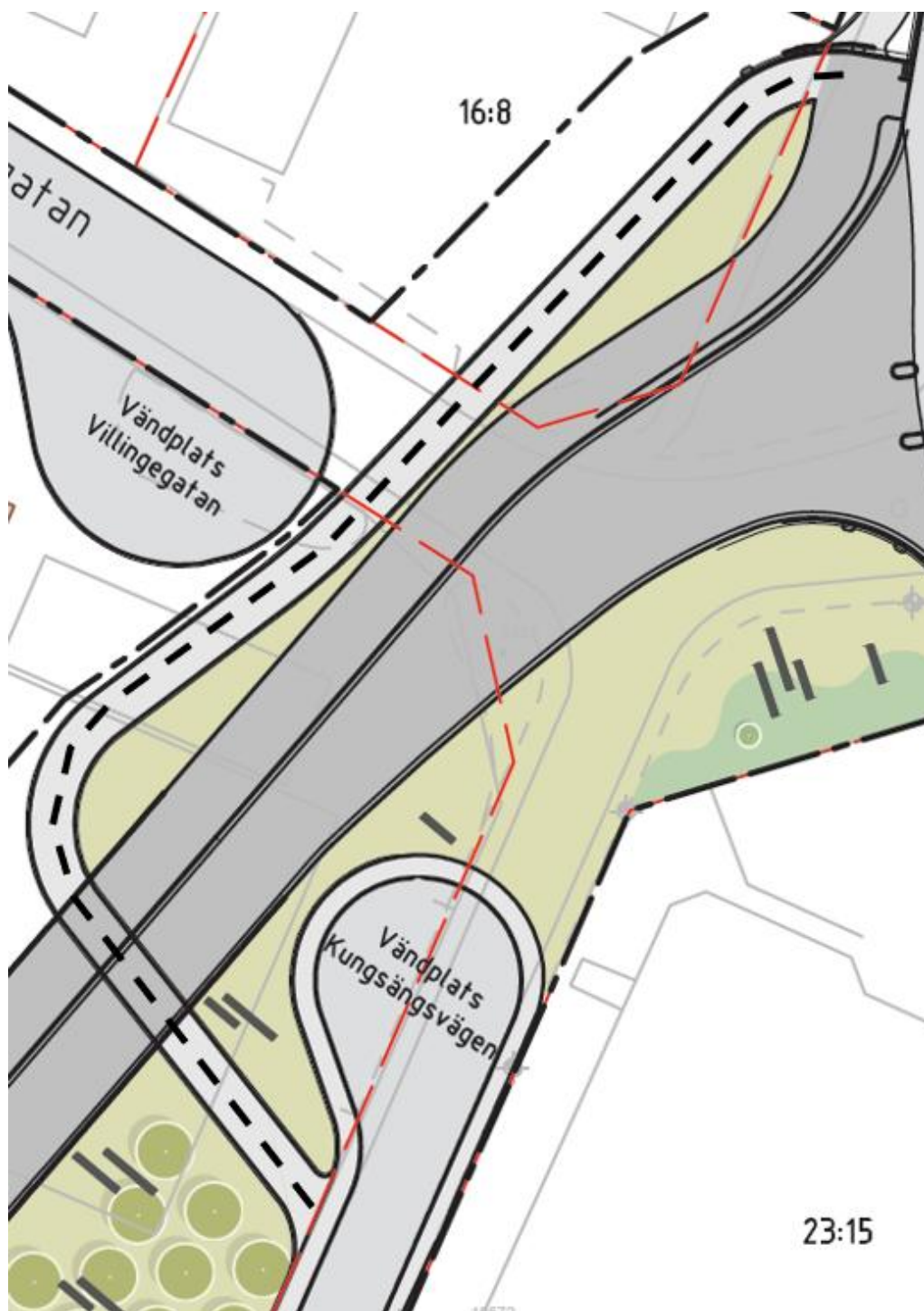


Figur 36. Visualisering av bron. Vy längs brobanan. Källa: Sweco

Gång- och cykeltrafik

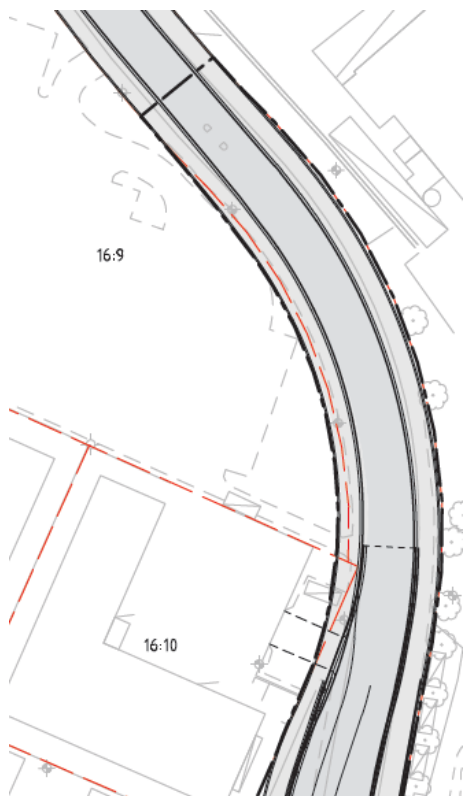
Bron utförs med gång- och cykelbana vilket bidrar till att det blir enklare att röra sig mellan Kungsängen och Boländerna. Då den kvarvarande delen av Vimpelgatan inte längre ansluter till Kungsgatan kommer det inte vara möjligt att nå Vimpelgatan direkt med cykel från Kungsgatan. Den cykeltrafik som kommer söderifrån och nyttjar Vimpelgatan för att komma till Kungsgatan kommer i framtiden att svänga ut tidigare på Kungsgatan, vid korsningen där Kuggebrovägen kommer ansluta till Vimpelgatan. I framtiden planerar Uppsala kommun för ett snabbcykelstråk förbi området. En sådan utveckling ingår inte i denna detaljplan. Den nya gatukopplingen som planeras mellan Vimpelgatan och Kungsgatan planeras att utföras med gångbana på gatans norra sida.

En ny gång- och cykelväg kommer att förbinda Björkgatan med den nya vändplatsen för Kungsängsvägen, vilket skapar en gång- och cykelkoppling under bron.



Figur 37. Ny koppling (svart streckad linje) från Björkgatan under bron. Källa: Bjerking

Gång och cykelbanan längs Björkgatans västra sida mot norr kommer att byggas om och breddas i samband med planens genomförande.



Figur 38 Illustration på Björkgatan efter ombyggnad där gång- och cykelbanan föreslås breddas.

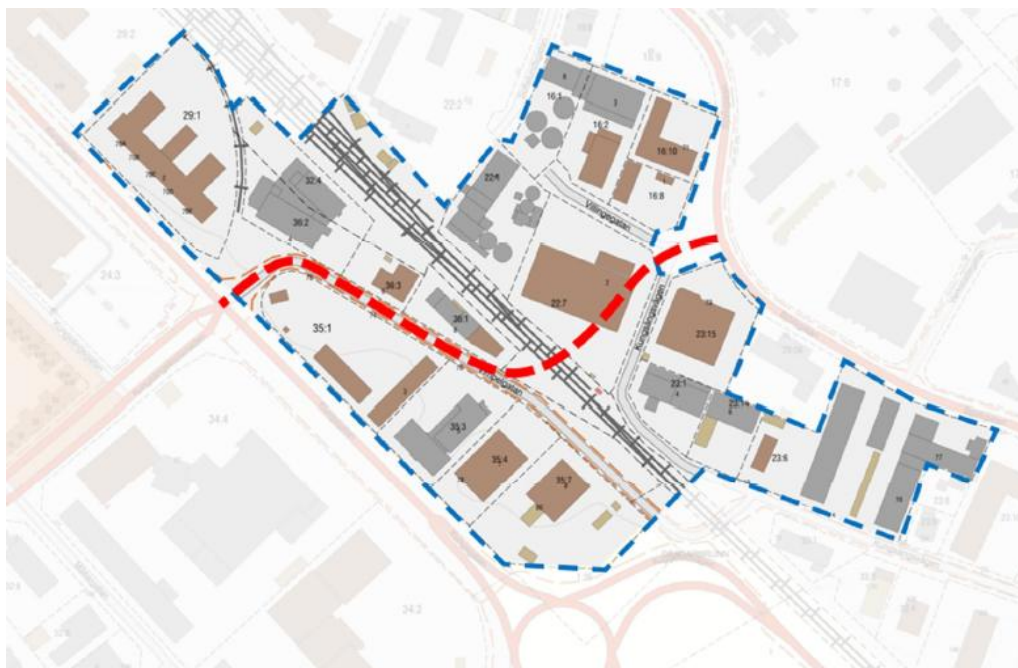
Kollektivtrafik

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

Parkering och angöring

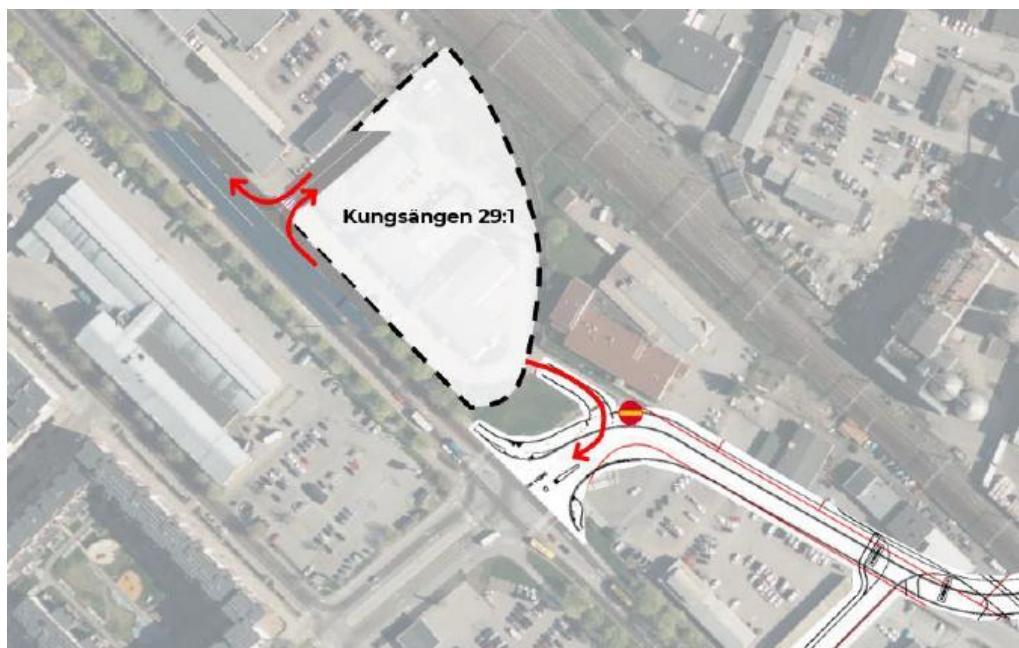
Ett genomförande av detaljplanen innebär ändrade förutsättningar vad gäller angöring till flera fastigheter. Detaljplanen ska säkerställa att fastigheter som berörs av planen fortsatt ska kunna angöras och användas för den verksamhet som bedrivs på respektive fastighet. Stadsbyggnadsförvaltningen har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

Inom ramen för den trafikanalys som WSP har utfört har de analyserat påverkan på fastigheterna inom och intill planområdet ur trafiksynpunkt. Vimpelgatan kommer efter planens genomförande inte längre att ansluta till Kungsgatan vid dagens korsning. Ny anslutning blir i stället till Kuggebrovägen samt en ny gata söder om dagens korsning. Sett till trafiksituationen på platsen bedöms de nya anslutningarna vara en bra lösning. Nedan följer en genomgång av de åtgärder, i form av flyttade in- och utfarter samt förändrade körvägar, som föreslås på de berörda fastigheterna. Sammantaget bedöms en acceptabel trafiksituation uppnås för de fastigheter som detaljplanen påverkar.



Figur 39. Fastigheter som kan få en trafikpåverkan av den nya detaljplanen och därför tagits med i trafikanalysen. Brons nya sträckning inom röd linje. Källa: WSP

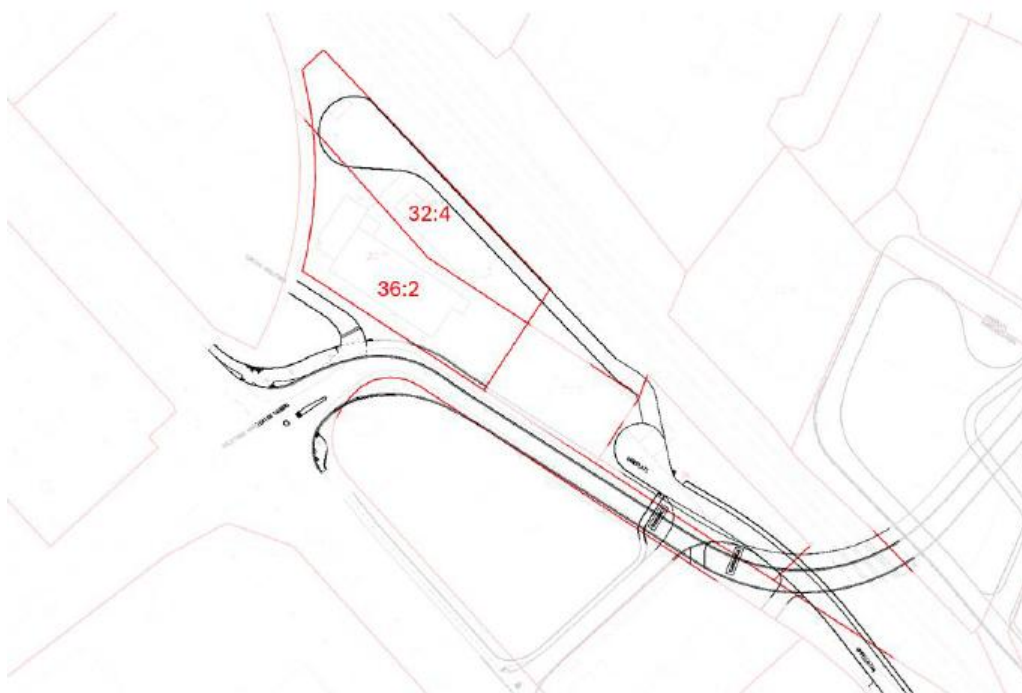
Utfarten från fastigheten Kungsängen 29:1 mot Vimpelgatan kommer i framtiden inte kunna nyttjas för svängrörelser åt alla håll, då en sådan utformning inte är lämplig med den nya bron. Fastigheten behöver därför en ny infart mot Kungsgatan. Då gällande detaljplan innehåller ett utfartsförbud mot Kungsgatan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



Figur 40. Anslutningsvägar till Kungsängen 29:1 med höger ut till Vimpelgatan och höger in/höger ut till Kungsgatan. Källa: WSP.

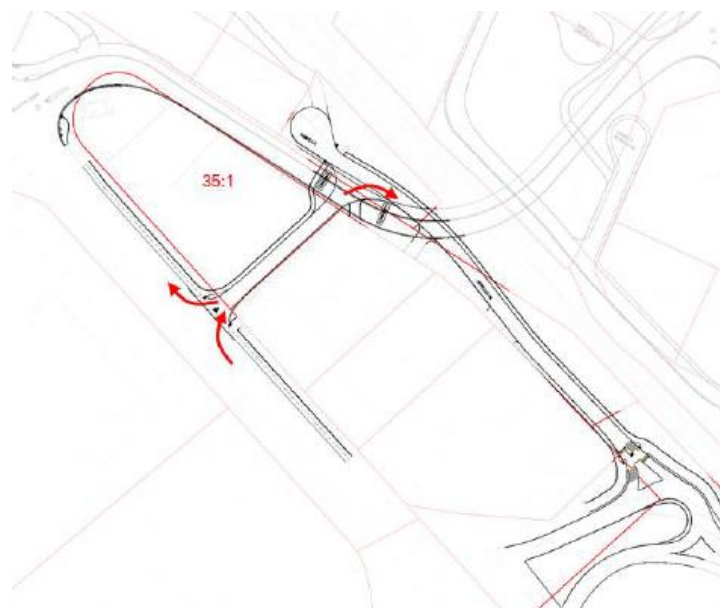
Fastigheterna Kungsängen 36:2 och 32:4, på vilka det bedrivs en tryckeriverksamhet, kommer inte kunna ha kvar sin nuvarande utfart mot Vimpelgatan. Fastigheterna

kommer ligga längst in på Vimpelgatan mot norr där en vändplats kommer att anläggas. Från Vimpelgatans vändplats kommer en ny anslutningsväg med en inre vändplats på kvartersmark att anläggas för att möjliggöra smidig manövrering av 24 meters lastbilskeppage. Den föreslagna lösningen innebär en förbättring av trafiksäkerheten jämfört med nuvarande situation eftersom risken för konflikter mellan tunga fordon och annan trafik minskar.



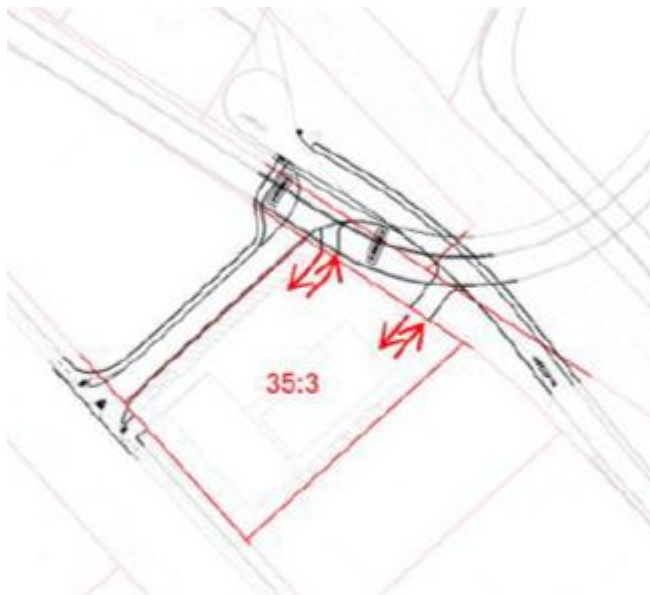
Figur 41. Illustration som visar ny infart till fastigheterna Kungsängen 36:2 och 32:4 Källa: WSP.

Fastigheten Kungsängen 35:1 kommer att anslutas till den nya gatan som löper till/från Kungsgatan. Den planerade in- och utfarten dimensioneras för möte mellan två 12-meters lastbilar vilket säkerställer god framkomlighet. Lösningen för fastigheten bedöms fungera bra ur trafiksynpunkt.



Figur 42. In- och utfart till gatan som löper till/från Kungsgatan. Källa: WSP.

Fastigheten Kungsängen 35:3 har idag två infarter. Fastigheten kommer fortsatt att ha två in- och utfarter vilka är dimensionerade för möte mellan två personbilar.



Figur 43. In- och utfart till Kungsängen 35:3. Källa: WSP

Fastigheterna Kungsängen 35:4 och Kungsängen 35:7 kommer att behålla sina nuvarande anslutningar till Vimpelgatan. Fastigheten Kungsängen 36:3 planeras att lösas in. Om anföringsbehov uppstår till fastigheten kommer det att kunna tillgodoses från den nya anslutningsvägen på fastighetens östra sida alternativt från Vimpelgatans vändplan.

I Boländerna sker flera förändringar av gatunätet i samband med att bron byggs. Villingegatan kommer inte längre att ansluta direkt till Kungsängsvägen och Björkgatan vid dagens korsning. Då gatan inte längre kommer ha direkt anslutning till dagens gatunät kommer gatan att ändras från allmän plats till kvartersmark, och gatan kommer i stället att vara en kvartersgata och inte allmän plats. En ny kvartersgata kan byggas på Boländerna 22:7 inom gällande detaljplan för att ansluta Villingegatan till Kungsängsvägen. En gemensamhetsanläggning eller servitut ska anordnas för att säkerställa att de fastigheter som har in- och utfart mot Villingegatan fortsatt kan nyttja gatan samt nå omkringliggande gatunät. I övrigt bedöms de fastigheter som ligger mot Villingegatan kunna ha kvar in- och utfarterna som idag.

Då järnvägen breddas kommer Kungsängsvägen att behöva justeras i sidled vilket innebär intrång på fastigheterna Boländerna 23:1 och 23:14. Fastigheternas in- och utfarter kommer dock att kunna kvarstå på ungefär samma platser som idag och planen får därmed ingen större påverkan på fastigheterna ur ett trafikperspektiv.

Räddningstjänsten/utryckningsfordon

Räddningstjänst och utryckningsfordon bedöms fortsatt kunna nå fastigheterna inom planområdet.

Tillgänglighet

Allmänna platser och områden för andra anläggningar än byggnader ska kunna användas av personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga i enlighet med 8

kapitlet 12 § plan- och bygglagen. Den nya bron och omgivande allmän plats ska därför utformas så att de uppfyller tillämpliga krav och riktlinjer på tillgänglighet.

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

Social hållbarhet

Sociala förutsättningar

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

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

Barnrättsperspektivet

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

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

Äldreperspektivet

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

Klimatfrågor

Planområdets användning och disponering

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

Bygg och anläggning

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

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

Transport

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

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

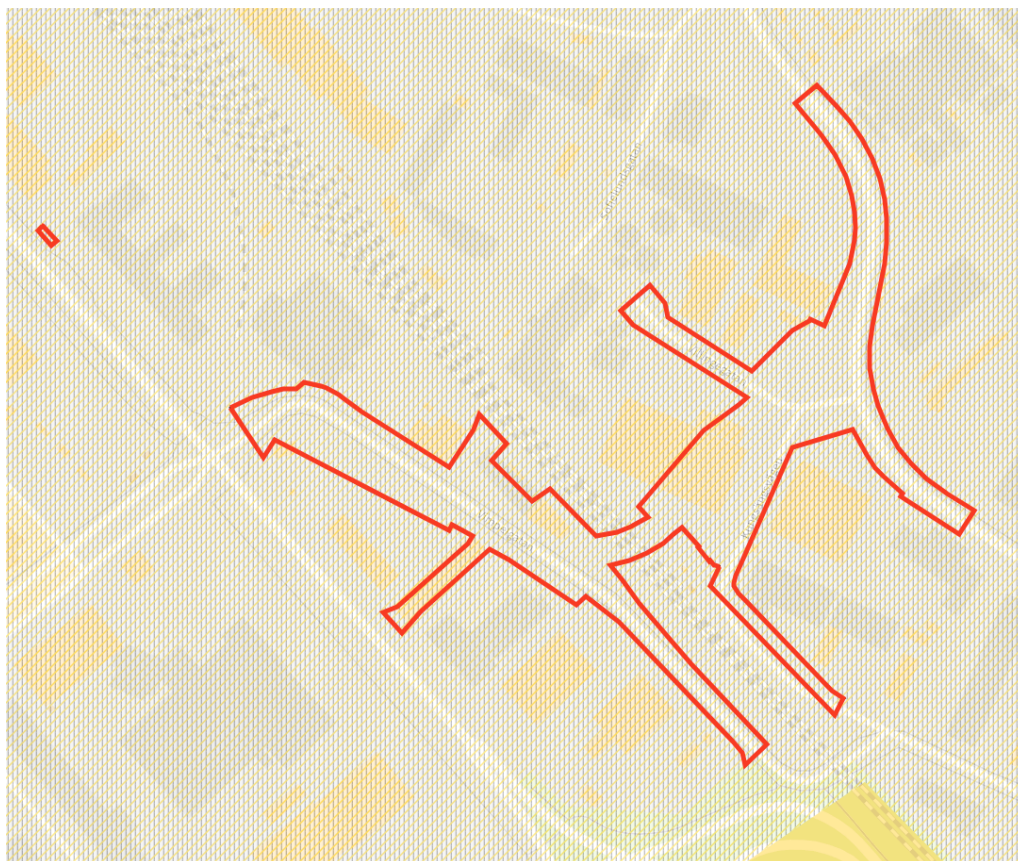
Mark och geoteknik

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

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

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

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



Figur 44. Utdrag från Sveriges geologiska undersöknings (SGU:s) jordkartskarta. Planområdet är markerat med röd linje. Enligt jordartskartan är grundlagret fyllning och underliggande lager postglacial lera.

Vattenmiljö

Ytvatten

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Planområdet avvattnas till Fyrisån. För Fyrisån finns miljö kvalitetsnormer för ytvatten som är juridiskt bindande och syftar till att förbättra kvaliteten i sjöar och vattendrag i Sverige. De bygger på EU:s vattendirektiv och regleras i Sverige genom Vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Vid den senaste statusklassningen 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. Uppsala kommun arbetar med lokala åtgärdsprogram (LÅP) för att förbättra vattenkvaliteten i kommunens ytvattenförekomster, däribland Fyrisån. För att minska spridning av skadliga ämnen via dagvatten är det viktigt att välja lämpliga material vid byggnation och använda rätt teknik i verksamheter.

Föreslagen dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking (2025, reviderad 2026) i samband med planarbetet. I en kravspecifikation som Uppsala Vatten och Avfall AB har formulerat ska lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas så långt det är möjligt, för att rena och fördröja vattnet innan det släpps ut på det kommunala nätet. Uppsala Vatten och Avfall AB:s krav är att detaljplanen inte får försämra dagvattensituationen jämfört med befintlig situation och om möjligt ska dagvattenhanteringen förbättras. För att inte öka flödet från planområdet krävs en total fördröjningsvolym om cirka 79 kubikmeter vilket är det som behövs för att inte öka flödet vid ett 30-års regn. Erforderlig fördröjningsvolym har även beräknats utifrån att 20 mm nederbörd ska fördröjas och renas från hårdgjorda ytor inom planområdet vilket resulterade i en fördröjningsvolym på 387 kubikmeter, detta är dock inte dimensionerande för projektet.

Dagvattnet från planområdet föreslås hanteras i en planerad dagvattendamm, Kungsängsdammen 2, som ska anläggas strax söder om planområdet. Dagvattendammen planeras och projekteras av Uppsala Vatten och från dammen kommer vattnet avledas till Fyrisån. Från planområdet planeras dagvatten avledas mot dagvattendammen i ledning i Vimpelgatan och söderut till en fördamm som planeras i grönyta vid rondellen mot Kuggebrovägen. Från fördammen avleds vatten till en ny damm söder om Kungsängsleden. Dagvattendammen och dess fördamm kommer att anläggas utanför planområdet. Dagvattendammen dimensioneras för att omhänderta 310 kubikmeter dagvatten från planområdet vilket motsvarar 80% av 20 mm nederbörd på hårdgjorda ytor inom planområdet. Dammen är den primära föreslagna lösningen för att hantera planområdets dagvatten, sekundärt finns det ytor inom planområdet för att ta hand om 79 kubikmeter dagvatten i skelettjorlar.

Föroreningsberäkningar visar en minskad mängd föroreningar som släpps ut till recipienten med föreslagen dagvattenhantering där dagvatten passerar minst ett renande steg. Med de föreslagna åtgärderna kommer föroreningsbelastningen att minska från området för samtliga ämnen. Detaljplanen kan därför bidra till att förbättra Fyrisåns möjligheter att uppnå miljö kvalitetsnormerna (MKN) då det idag saknas rening inom planområdet.

Grundvatten

Vattenskyddsområde

Planområdet ligger inom ett vattenskyddsområde för grundvattentäkterna i Uppsala- och Vattholmaåsarna, i dess yttre zon. Vattenskyddsföreskrifterna för området ska följas. Dessa innebär bland annat att markarbeten normalt inte får ske djupare än till 1 meter över högsta grundvattenyta och att markarbeten inte får medföra bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån. Dispens från vattenskyddsföreskrifterna krävs för planens genomförande. Då ett genomförande av detaljplanen innebär tillfällig bortledning av grundvatten kommer tillstånd för vattenverksamhet att sökas av Trafikverket.

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).

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

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

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 kemisk 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 Fyrisån och Tämnaren. På så sätt bibehåller Uppsala Vatten och Avfall AB en god vattenbalans i grundvattenmagasinet. Dessutom följer bolaget de villkor som anges i gällande vattendomar för både grundvattenuttag och infiltration.

Riskbedömning för Uppsala- och Vattholmaåsarna

En riskanalys har gjorts för Uppsala- och Vattholmaåsarnas tillrinningsområde (Geosigma, 2018). Syftet var att ta fram riktlinjer för markanvändning ur grundvattensynpunkt. Till utredningen hör även en karta som visar känsligheten för ett specifikt område, utifrån grundvattenskyddet (rev 2023). Med känslighet avses hur känslig en specifik plats är för att en marknära förorening ska nå grundvattenförekomsten så att den inte längre kan användas som resurs för dricksvattenförsörjning idag och i framtiden. Känsligheten styr både vilken markanvändning som är lämplig för ett visst område, och vilka skyddsåtgärder som kan behövas. Marken klassas i låg, måttlig, hög och extrem känslighet.

Planområdet ligger inom låg känslighet för påverkan på grundvattnet, vilket också bekräftats i de geotekniska undersökningar som genomförts.



Figur 45. Utdrag från riskanalys. Grön färg innebär låg känslighet för grundvattnet. Planområdet är markerat med röd linje.

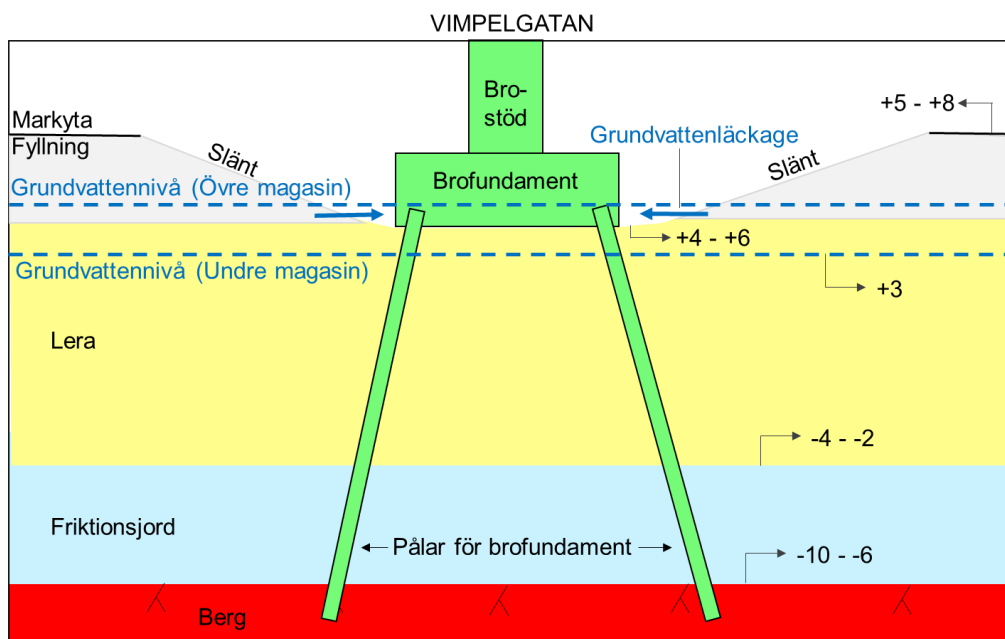
Föreslagna åtgärder

Planen omfattar en ny vägbro över järnvägen med sju brostöd och två tillfartsbankar. I byggskede krävs schakt för de två tillfartsbankarna och de sju brostöden. Schakt under grundvattennivån i övre magasin kan bli aktuellt. Länshållning av tillrinnande grundvatten kan komma att erfordras.

Schakt under grundvattennivån kan medföra temporär grundvattenbortledning i övre grundvattenmagasin. Vid länshållning kommer vatten i schakten behöva samlas upp och ledas bort, där del av länshållningsvattnet kan utgöras av grundvatten från fyllning.

Schakt för grundläggning av bron kommer inte beröra undre magasin då planerad schaktbotten ligger högre än lerans underkant. Grundvattenläckage från undre magasin via pålar som installeras genom leran bedöms inte heller bli aktuellt då schaktbottennivån även ligger högre än grundvattnets trycknivå i undre magasin.

En schematisk figur av schakt för brostöd visas i figur 46.



Figur 46 Schematisk bild av planerad grundvattenbortledning vid Vimpelgatan. Bilden visar ett brostöd som grundläggs med schakt med slänter. Källa: Trafikverket

Sammanfattningsvis bedöms den användning av marken som anges i planen inte innebära några större risker för grundvattnet. Efter att planen genomförts kommer dagvattnet att renas i högre grad än i befintlig situation. Tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas av Trafikverket för byggnationen av den nya bron och under byggnationen ska försiktighetsåtgärder vidtas för att säkerställa att grundvattnet inte påverkas negativt. Trafikverket kommer även att ansöka om dispens från vattenskyddsföreskrifterna. I samband med vattenskyddsdispens krävs att Trafikverket redogör för vilka försiktighetsåtgärder som behöver vidtas för att inte riskera att förorena grundvattnet under byggskedet. Innan pålning och spontning kommer provtagning och eventuell sanering av markytan utföras för att undvika att trycka ned ytliga föroreningar till undre grundvattenmagasin.

Översvämning

Översvämningsrisk från angränsande vattendrag.

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

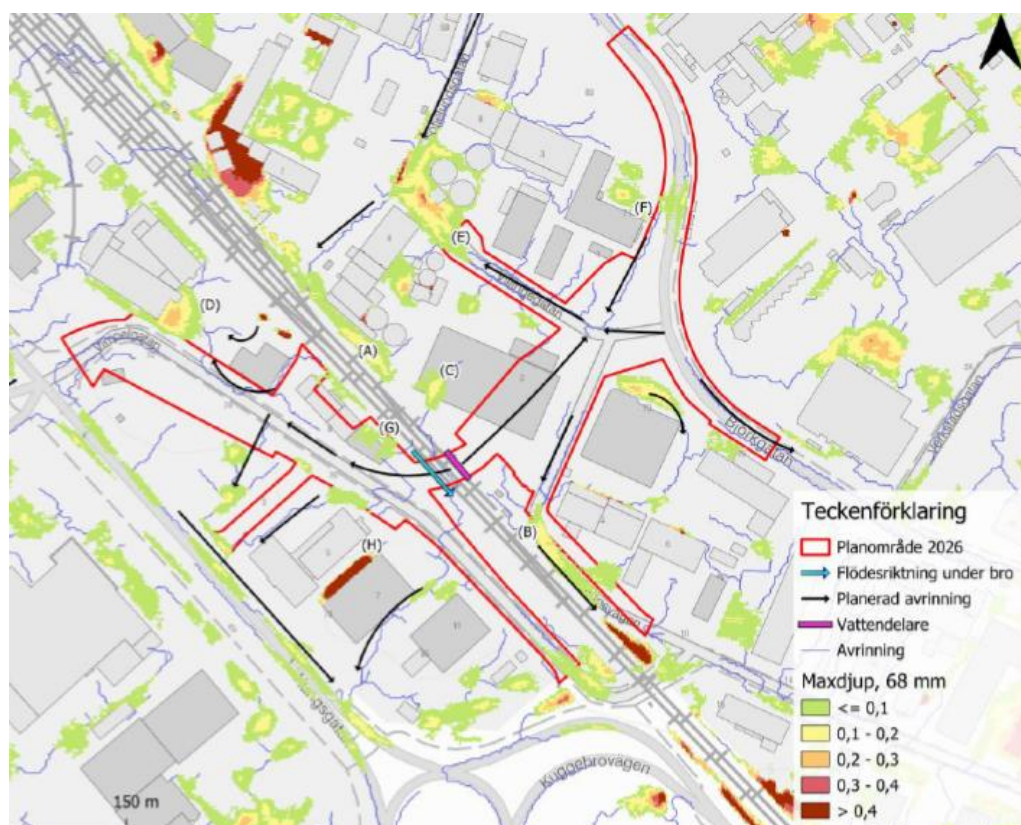
Översvämningsrisk vid extrema regn

I ett förändrat klimat kan skyfallen bli vanligare och mer intensiva. Översvämning vid skyfall kan ha stor påverkan på framkomligheten och andra viktiga funktioner och strukturer i samhället. Dessutom kan det innebära stora kostnader på grund av skador på fastigheter och byggnationer. 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). Enligt karteringen uppstår höga flöden från Sofielundsgatan mot Villingegatan samt vid Kungsängsvägen och Kungsgatan. Det finns ett flertal mindre lågpunkter där stående vatten har ett maxdjup på 0,1–0,2 meter och en större lågpunkt med maximalt vattendjup mellan 0,3–0,5 meter vid Kungsängsvägen, strax norr om dagens plankorsning.

En översiktlig skyfallsanalys har gjorts utifrån den nya höjdsättningen som detaljplanen ger upphov till. Generellt sker inga större förändringar på lågpunkterna men flödesriktningarna kommer att ändras. Flödesriktningarna delas upp vid bronns högsta punkt och har två riktningar, mot nordöst och mot nordväst. Lågpunkterna som förändras mest är G och H (se figur 50) där djup och utbredning blir större. Detta på grund av att en byggnad tas bort samt på grund av de ändrade flödesriktningarna. För att inte öka flödet vid ett 100-årsregn har ett planerat 100-årsflöde strypts till ett befintligt 100-årsflöde. Det motsvarar en fördröjningsvolym på cirka 140 kubikmeter. För att fördröja detta kan grönytan vid bron samt längs med järnvägen skålas något. Om ytorna sänks med 0,1 meter kan 140 kubikmeter omhändertas i grönytorna.

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



Figur 47. Översiktlig skyfallskartering utifrån planerad höjdsättning. Källa: Bjerking

Hälsa och säkerhet

Buller

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

Vibrationer

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

Markföreningar

Ramboll har tagit fram ett PM (2025, rev. 2026) som sammanställt information från genomförda undersökningar av föreningssituationen inom området. Inom planområdet finns det och har funnits flertalet olika industrier. Det rör sig bland annat om verkstadsindustrier, fordonsrelaterade verksamheter samt tillverkning av tegel och keramik. Genom området löper järnvägen vilken historiskt sett är en potentiell källa till förorening.

Jord- och grundvattenprovtagning har utförts av Sweco AB inom området som en del av framtagandet av järnvägsplanen för utbyggnaden av järnvägen. Vidare har även resultat från ett antal grundrör tillhörande Cytiva inhämtats, som är placerade på och i anslutning till deras fastighet på den östra sidan om järnvägen.

På östra sidan om järnvägen har 37 jordprovpunkter undersökts, varav majoriteten är i områdets norra del, samt att ett antal grundvattenrör installerats. I den norra delen har de högsta föroreningshalterna påträffats. I området har fyllnadsmaterial innehållandes diverse avfall påträffats, bland annat asfalt, aska, slagg, tegel, gjuterisand och metallskrot. Tungmetaller har påträffats i majoriteten av provpunkterna. I ett antal punkter har även aromatiska kolväten påträffats i halter över riktvärden för känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). Kring punkterna har även en lukt av petroleum förekommit. PAH-H har påträffats i halter över riktvärdet för MKM i fyllnadsmaterialet. PCB har påträffats i halt över riktvärdet för KM. PFAS har påvisats i detekterbara halter under gällande riktvärden. I två punkter i anslutning till nuvarande spårområde har PAH-H och bly påträffats i halt över MKM. I två punkter i området under brons sträckning har halter över MKM påträffats. I en av dessa har barium och bly påträffats över MKM. I ytterligare en punkt uppmättes bly över MKM. Längst söderut har inga föroreningshalter över MKM påträffats.

I grundvattenprov från övre magasinet har bly och nickel påträffats i förhöjda halter i en provpunkt. PAH:er har påträffats i prov från ett antal grundvattenrör. PFAS har påträffats i prov från övre grundvattenmagasinet. I områdets östra del varierar PFAS-halterna. Norr om planerad broanslutning i grundvattenrör tillhörande Cytiva har PFAS11 påträffats i halter på 26 000 nanogram/liter (ng/l) i undre magasin, och i provpunkt strax sydost om planerad broanslutning har halten PFAS11 uppmätts till 46 000 ng/l i övre magasin. Dock varierar halterna i uttagna prover i området, där PFAS11 även förekommer i betydligt lägre halter, där lägsta uppmätta halt är 18 ng/l i undre magasin och 35 ng/l i övre magasin.

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

På västra sidan järnvägen har 21 jordprovpunkter undersökts, varav majoriteten i den norra delen av området, samt att grundvattenrör installerats. I fyllnadsmaterialet har svart material, som bedömts vara aska eller gjuterisand, påträffats i området mellan Vimpelgatan och byggnaderna på fastigheterna Kungsängen 36:2 och 36:3. Tegel har även påträffats i fyllnadsmaterialet på västra sidan. I ett prov vid bensinstationen har

PAH-H påträffats i halt över MKM. I övrigt har inga halter över MKM har påträffats i jordprover, däremot förekommer tungmetaller i halter över KM i ett anta provpunkter.

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

Då området fortsatt kommer att utgöras av liknande markanvändning som idag, med undantag för tillkomsten av ett mindre grönområde, bedöms de provtagningar som gjorts vara tillräckliga. Påträffade föroreningar i halter över MKM avser PAH-H och metaller vilka bedöms som hanterbara i kommande schaktarbeten.

Luft

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

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

Mikroklimat

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

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 vid rälsen.

Risk

Detaljplanen ligger intill Ostkustbanan som är transportled för farligt gods. I planområdets närhet bedrivs också industriverksamhet som kan innebära riskkällor. Detaljplanen reglerar i huvudsak ny allmän plats och innebär ingen ny bebyggelse för stadigvarande vistelse. Detaljplanen planlägger kvartersmark för industri närmare än 30 meter från järnvägen. Denna mark tas med för att säkerställa bebyggelsefritt avstånd till bron och är inte avsedd att bebyggas. Marken får enligt detaljplanen inte förses med byggnad. Detaljplanen innehåller också en bestämmelse om att marken inte får utformas för stadigvarande vistelse.

Brand

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

Klimatanpassning

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

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

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

Teknisk försörjning

Vatten- och avlopp

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

Dagvattenledningar

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

Avfall

Ett genomförande av detaljplanen genererar inte något avfall. I detaljplanen säkerställs att det fortsatt kommer vara möjligt för angöring med avfallsbil till angränsande fastigheter.

El

En befintlig nätstation behöver flyttas. Detaljplanen säkerställer en ny placering för nätstation invid det nya parkområdet i Boländerna.

Motiv till detaljplanens regleringar

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

Användning av mark och vatten

Allmänna platser med kommunalt huvudmannaskap

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
GATA	<p><i>Gata</i></p> <p>Största delen av planområdet utgörs av gata. Här ingår både den nya bron samt nya och befintliga gatusträckningar inom planområdet. Nya gatuplanteringar och träd ingår också i användningen.</p>
PARK	<p><i>Park</i></p> <p>I Boländerna planeras en större sammanhängande grönyta med nya träd. Denna planläggs som park.</p>
GCVÄG	<p><i>Gång- och cykelväg</i></p> <p>I Boländerna planläggs för en ny cykelkoppling som binder ihop Björkgatan med Kungsängsvägen och som går under bron.</p>
GATA₁	<p><i>Gata mellan +10,5 och +30 meter över nollplanet</i></p> <p>Inom samma yta som industri planläggs allmän plats i höjddled för att möjliggöra ny gata på bro ovan kvartersmark. Se principillustration i figur 49 som visar den vertikala avgränsningen i relation till kvartersmarken.</p>
GATA₂	<p><i>Gata mellan +12 och +30 meter över nollplanet</i></p> <p>Inom samma yta som industri och järnväg planläggs allmän plats i höjddled för att möjliggöra ny gata på bro ovan kvartersmark. Se principillustration i figur 49 som visar den vertikala avgränsningen i relation till kvartersmarken.</p>
GATA₃	<p><i>Gata mellan +13,1 och +30 meter över nollplanet</i></p> <p>Inom samma yta som järnväg planläggs allmän plats i höjddled för att möjliggöra ny gata på bro ovan kvartersmark. Se principillustration i figur 49 som visar den vertikala avgränsningen i relation till kvartersmarken.</p>

Kvartersmark

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
E₁	<p><i>Transformatorstation</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att säkerställa en placering för en transformatorstation i Boländerna.</p>
J	<p><i>Industri.</i></p> <p>Fastigheten Boländerna 22:7 är planlagd för industriändamål enligt detaljplan 0380-587 och denna kommer fortsatt att gälla för del av fastigheten. Delar av fastigheten planläggs om för att reglera mark som inte får bebyggas, detta för att hålla ett tillräckligt bebyggelsefritt avstånd mot ny gata och bron.</p>
JKH₁	<p><i>Industri, kontor, detaljhandel med skrymmande varor</i></p> <p>En mindre del av fastigheten Kungsängen 29:1 tas med för att möjliggöra en ny in- och utfart från Kungsgatan. Mindre delar tas också med av fastigheterna Kungsängen 36:2 och 36:3 för att möjliggöra ett nytt z-område. Användningen överensstämmer med fastigheternas nuvarande användning.</p>
G₁	<p><i>Bensinstation</i></p> <p>Användningen överensstämmer med nuvarande användning på norra delen av fastigheten Kungsängen 35:1. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.</p>
J₁	<p><i>Småindustri med handel</i></p> <p>Användningen överensstämmer med nuvarande användning på södra delen av fastigheten Kungsängen 35:1. Med småindustri avses industrier som inte är störande för omgivningen. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.</p>
J₁K	<p><i>Småindustri med handel, Kontor</i></p> <p>Användningen överensstämmer med nuvarande användning på fastigheten Kungsängen 35:3. Med småindustri avses industrier som inte är störande för omgivningen. En del av fastigheten tas med för att planlägga för ett nytt u-område.</p>
T₁	<p><i>Järnväg. Under bro (GATA₂ och GATA₃) medges pelare.</i></p> <p>Detaljplanen planlägger den del av järnvägen som bron passerar över. Bestämmelsen medger också att bropelare för bron som passerar över järnvägen kan placeras inom användningsområdet.</p>

Planbestämmelse**Beskrivning och motiv****J₂***Industri. Under bro (GATA₁ och GATA₂) medges pelare.*

Bestämmelsen säkerställer att bropelare kan placeras på mark som i övrigt är planlagd som industrimark.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv****bro₁***Bro för fordons-, gång- och cykeltrafik.*

Bestämmelsen finns längs hela bron sträckning inom allmän plats och syftar till att den nya planskilda passagen ska utföras som en bro.

bro₂*Bro ska utföras med hög arkitektonisk kvalitet.*

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

bro₃*Bro med lägsta fri höjd om 4,5 meter.*

Bestämmelsen syftar till att det ska finnas en tillräcklig fri höjd under bron där gator eller infarter passerar under bron.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark**Planbestämmelse****Beskrivning och motiv***Marken får inte förses med byggnad*

Syftet med bestämmelsen är att reglera mark där byggnad inte får uppföras. På fastigheten Boländerna 22:7 syftar bestämmelsen till att reglera ett bebyggelsefritt avstånd till bron. På övriga fastigheter syftar bestämmelsen till att säkerställa att markreservat som planläggs för underjordiska ledningar eller konstruktioner inte bebyggs med byggnad.

u₁*Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar*

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

Planbestämmelse	Beskrivning och motiv
z₁	<p><i>Markreservat för allmännyttiga underjordiska konstruktioner</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att säkerställa att permanenta underjordiska anordningar och konstruktioner som hör till bron, så som utstickande pålar och sponter, kan anläggas inom kvartersmark under mark.</p>
m₁	<p><i>Ej stadigvarande vistelse (sekundär egenskapsbestämmelse)</i></p> <p>Bestämmelsen syftar till att marken inte ska utformas för stadigvarande vistelse för att säkerställa tillräckligt riskavstånd från järnvägen. Detta för att människor inte ska uppehålla sig permanent intill järnvägen. Bestämmelsen gäller kvartersmark som ligger inom 30 meter från närmsta spårmit.</p>

Genomförande frågor

Fastighetsrättsliga frågor

Markägoförhållanden

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

- Kungsängen 1:8, 29:1, 35:1, 35:3, 35:7, 36:1, 36:2, 36:3
- Dragarbrunn 32:1
- Boländerna 1:28, 16:8, 16:9, 16:10, 22:7, 23:1, 23:14, 23:15

Gemensamhetsanläggningar

Inom planområdet finns inga gemensamhetsanläggningar.

Villingegatan föreslås övergå från allmän platsmark till kvartersmark. Gatan kommer fortsatt att nyttjas av de fastigheter som använder gatan som tillfart i dagsläget. Ny anslutning mot Kungsängsvägen för berörda fastigheter kan anordnas på kvartersmark på fastigheten Kungsängen 22:7 vilken kan upplåtas och säkerställas som gemensamhetsanläggning eller med servitut. Detta förhållande regleras dock inte i detaljplanen. Då kommunen i dagsläget äger fastigheten och har rådighet över denna bedöms det dock finnas goda förutsättningar att anordna en utfart.

Servitut och rättigheter

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

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

Konstruktioner som hör till bron i form av pålar och spont kragar på ett antal platser ut under mark inom kvartersmark. För att säkerställa att konstruktioner som hör till bron kan placeras under mark på kvartersmark och att servitut kan bildas för detta reglerar detaljplanen att det ska finnas markreservat för underjordiska konstruktioner. Fastigheter som berörs framgår under rubriken *Konsekvenser för fastigheter inom planområdet*. Då det är konstruktioner under mark som avses kan ytan ovan mark fortsatt användas för berörd fastighets behov.

Inom planområdet finns flera servitut, vilka redovisas nedan, varav flertalet påverkas av detaljplanen. Eventuella ersättningar för dessa konsekvenser hanteras i samband med lantmäteriförrättningar om ingen överenskommelse redan finns.

Befintliga ledningar som påverkas av detaljplanen kommer att flyttas. Nya ledningsrätter för detta söks av ledningsägaren. Servitut som inte längre är aktuella kan utgå. Förmånsfastigheten kan ansöka om dödning av avtalsservitut hos inskrivningsmyndigheten.

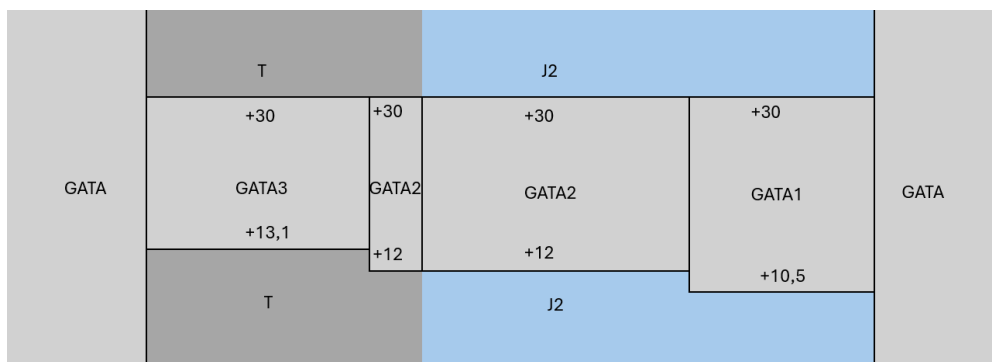
Akt nummer	Ändamål	Förmån	Last
0380-26/B77.1	Väg		Kungsängen 36:1
0380-37/B3.1	Väg		Kungsängen 36:1
03-IM1-74/260.1	Ledning	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Boländerna 23:1
03-IM1-75/9172.1	Servitut, kablar, mm	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Boländerna 23:14
03-IM1-77/7119.1	Servitut, ledning, mm	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Boländerna 22:7
03-IM1-78/33744.1	Servitut, kablar, mm	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Kungsängen 35:1
03-IM1-79/17259.1	Servitut, kablar, mm	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Boländerna 16:10
03-IM1-79/20014.1	Servitut, ledning	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Boländerna 16:8
03-IM1-79/58090.1	Servitut, fjärrvärme	Boländerna 13:5	Boländerna 16:10
03-IM1-82/4760.1	Servitut, kablar och ledningar	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Kungsängen 29:1
03-IM1-83/29581.1	Servitut, fjärrvärme	Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Kungsängen 36:2
03-IM1-83/55564.1	Servitut, ledning	Boländerna 13:5, Kungsängen 37:4, Kåbo 43:1	Kungsängen 36:2

03-IM1-86/74064.1	Servitut, fjärrvärme	Boländerna 13:5	Kungsängen 36:3
03-IM1-89/63981.1	Transformatorstation	Kungsängen 1:2	Boländerna 22:7
03-IM1-90/17533.1	Servitut, Fjärrvärmeledningar	Boländerna 13:5	Boländerna 23:14
03-IM1-92/33278.1	Servitut, Fjärrvärmeledningar	Boländerna 13:2	Kungsängen 29:1
03-JVG-IV:1A.2	Väg	Dragarbrunn 32:1	
D202000026784:1.1	Kraftledning	Fullerö 18:45	Kungsängen 36:3
D202000198649:1.1	Kraftledning	Fullerö 18:45	Kungsängen 1:8
D202200151437:1.1	Starkströmsanläggning	Enköping Rymningen 16:3	Kungsängen 1:8, Kungsängen 1:13
D202200264976:1.1	Kraftledning	Enköping Rymningen 16:3	Kungsängen 1:8, Kungsängen 1:13
D202300054053:1.1	Kraftledning	Enköping Rymningen 16:3	Boländerna 1:28

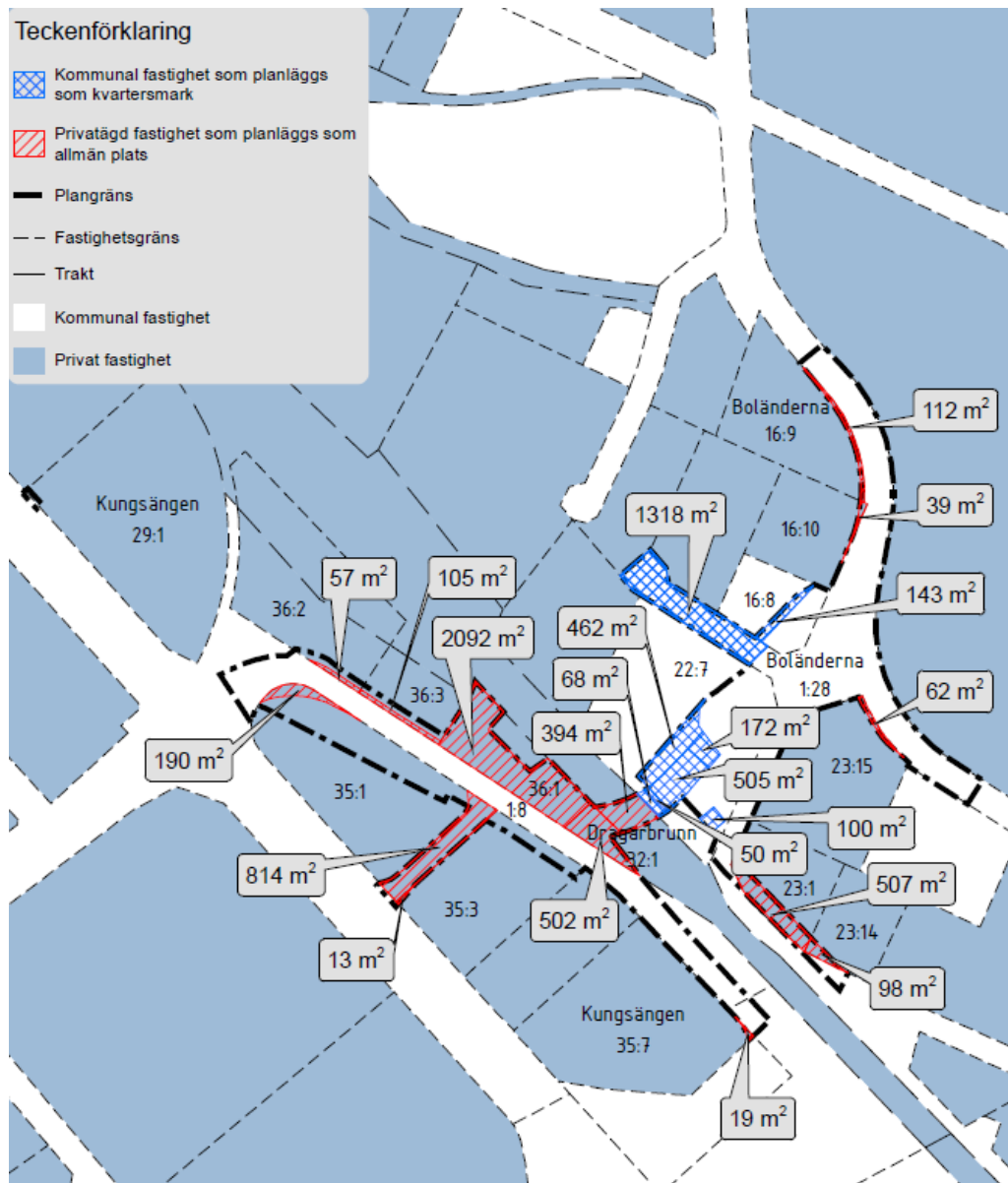
Konsekvenser för fastigheter inom planområdet

Detaljplanen utgör underlag för de fastighetsrättsliga åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande. Fastighetsbildning inom kvartersmark sker på initiativ av fastighetsägaren. Fastighetsbildning för genomförande av den allmänna platsen kan ske både av huvudmannen det vill säga Uppsala kommun och berörd fastighetsägare.

För den del av bron som passerar över kvartersmark kommer det bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning. Fastighetens maximala utbredning i höjdlid begränsas nedåt av brons lägsta fria höjd och uppåt av en höjd som bedöms rymma samtliga konstruktioner så som räcken och ljusanordningar som kan komma att uppföras på bron. Detaljplanen reglerar höjderna i förhållande till nollplanet och använder RH 2000 som höjdsystem. Detaljplanen medger att bropelare och dess konstruktioner kan placeras utanför fastighetsgränsen på underliggande kvartersmark.



Figur 48 Sektion som visar principen för tredimensionell fastighetsbildning av bron.



Figur 49. Karta som redovisar kommunal mark som överförs till kvartersmark respektive kvartersmark som planläggs som allmän plats.

Fastighet	Fastighetsbildning	Fastighetskonsekvenser
Kungsängen 1:8	Kungsängen 1:8 föreslås vara mottagande fastighet för markområden inom detaljplanen i Kungsängen, på västra sidan järnvägen, som planläggs för allmän plats. Åtgärden genomförs genom fastighetsreglering.	Planläggs för allmän plats GATA och härskande fastighet för de servitut som behövs för den allmänna platsens konstruktioner (z-områden)
Kungsängen 35:1	Del av Kungsängen 35:1 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8 för att möjliggöra den nya bron samt en ny gatukoppling mellan Vimpelgatan och Kungsgatan.	<p>De delar av fastigheten som överförs till Kungsängen 1:8 planläggs för allmän plats GATA. Den nya gata som föreslås på fastigheten mellan Vimpelgatan och Kungsgatan innebär en minskning av byggrätten på den del av fastigheten som får bebyggas för småindustri med handel om 643 kvadratmeter.</p> <p>På del av fastigheten planläggs också ett u-område. Den innebär en minskning av byggrätten på den del av fastigheten som får bebyggas för bensinmack med 479 kvadratmeter och en minskning av byggrätten på den del av fastigheten som får bebyggas för småindustri med handel om 487 kvadratmeter.</p> <p>Inom fastigheten kommer pålning och spont som hör till brons markfäste samt bropelare att göra intrång på fastigheten under mark. Dessa ligger också inom u-området.</p> <p>Detaljplanen innebär ändring av fastighetens angöringsmöjligheter. Detta redovisas i avsnittet <i>Trafik- och tillgänglighet</i>.</p>
Kungsängen 35:3	Del av fastigheten 35:3 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8.	<p>Del av fastigheten som överförs till Kungsängen 1:8 planläggs för allmän plats GATA.</p> <p>På del av fastigheten planläggs ett u-område. Ytan placeras på mark som enligt gällande detaljplan</p>

		<p>inte får bebyggas och påverkar därmed inte fastighetens byggrätt.</p> <p>Detaljplanen innebär ändring av fastighetens angöringsmöjligheter. Detta redovisas i avsnittet <i>Trafik- och tillgänglighet</i>.</p>
Kungsängen 35:7	Del av Kungsängen 35:7 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:26.	Den del av fastigheten som överförs till Kungsängen 1:26 planläggs för allmän plats GATA
Kungsängen 36:2	Del av Kungsängen 36:2 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8.	<p>Planläggs för allmän plats GATA.</p> <p>Inom fastigheten kommer pålning och spont som hör till brons landfäste att göra intrång på fastigheten under mark. Intrånget görs på mark som inte får bebyggas och bedöms inte påverka fastighetens användning. Intrånget planläggs som z-område för att säkerställa markanspråket under mark.</p> <p>Detaljplanen innebär ändring av fastighetens angöringsmöjligheter. Detta redovisas i avsnittet <i>Trafik- och tillgänglighet</i>.</p>
Kungsängen 36:3	Del av Kungsängen 36:3 överförs till Kungsängen 1:8.	<p>Planläggs för allmän plats GATA</p> <p>Inom fastigheten kommer pålning och spont som hör till brons landfäste att göra intrång på fastigheten under mark. Intrånget planläggs som z-område för att säkerställa markanspråket under mark.</p> <p>Fastigheten föreslås att lösas in som en del av planens genomförande för att säkerställa möjlig utbyggnad av bro, etablering samt angöring till omkringliggande fastigheter.</p>

Kungsängen 36:1	<p>Hela den del av fastigheten Kungsängen 36:1 som ingår i planområdet överförs till Kungsängen 1:8.</p> <p>Den kvarvarande delen av fastigheten som ligger utanför planområdet kommer att överföras till Trafikverkets järnvägsfastighet i samband med att järnvägsplanen genomförs, detta ligger utanför detaljplanen. Fastigheten kommer att avregistreras efter genomförd fastighetsbildningsåtgärd.</p>	Planläggs för allmän plats GATA
Dragarbrunn 32:1	Del av Dragarbrunn 32:1 överförs genom fastighetsreglering till Kungsängen 1:8.	<p>Planläggs för allmän plats GATA</p> <p>Angöringsväg till Kungsängen 36:2 och Dragarbrunn 32:4 kommer att anläggas på fastigheten på yta som är planlagd som industri inom gällande detaljplan. Servitut kan komma att upprättas för att säkerställa angöringsvägen.</p> <p>Den nya bron kommer att passera över fastigheten. Inom fastigheten kommer brostöd att placeras. Bron kommer att utgöra allmän plats och därmed urholka fastigheten.</p>
Boländerna 1:28	Boländerna 1:28 föreslås vara mottagande fastighet för markområden inom detaljplanen i Boländerna, på östra sidan järnvägen, som planläggs för allmän plats och allmän kvartersmark. Åtgärden genomförs genom fastighetsreglering.	Planläggs för allmän plats GATA, GCVÄG och PARK samt allmän kvartersmark E ₁

	En del av fastigheten, Villingegatan, planläggs för industriändamål och överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 22:7	Planläggs som kvartersmark för industri J.
Boländerna 16:8	Del av Boländerna 16:8 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28.	Planläggs för allmän plats GATA. På del av fastigheten planläggs ett u-område. Intrången innebär en sammanlagd minskning av fastighetens byggrätt med cirka 763 kvadratmeter.
Boländerna 16:9	Del av Boländerna 16:8 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28.	Planläggs för allmän plats GATA.
Boländerna 16:10	Del av Boländerna 16:10 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA. Fastigheten innehåller idag mark som är planlagd för allmän plats och stämmer således inte med detaljplanen. Efter genomförd reglering kommer fastigheten att överensstämma med gällande detaljplan.
Boländerna 23:15	Del av Boländerna 23:15 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA
Boländerna 23:1	Del av Boländerna 23:1 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA. Intrånget innebär en minskning av fastighetens byggrätt med cirka 200 kvadratmeter.
Boländerna 23:14	Del av Boländerna 23:14 överförs genom fastighetsreglering till Boländerna 1:28	Planläggs för allmän plats GATA Intrånget innebär en minskning av fastighetens byggrätt med 11 kvadratmeter.
Boländerna 22:7	Del av Boländerna 22:7 överförs genom	Planläggs för allmän plats GATA, GCVÄG och PARK

	<p>fastighetsreglering till Boländerna 1:28.</p> <p>Del av Boländerna 22:7 överförs genom fastighetsreglering till Dragarbrunn 32:1</p>	<p>samt allmän kvartersmark E₁</p> <p>Planläggs som kvartersmark för järnväg T₁</p> <p>Intrången innebär sammanlagt en minskning av fastighetens byggrätt med cirka 2670 kvadratmeter.</p> <p>Den nya bron kommer att passera över fastigheten. Inom fastigheten kommer ett brostöd att placeras. För att bebyggelse på fastigheten inte ska placeras för nära bron regleras att marken inom cirka 10 meter från bron inte får bebyggas. Bron kommer att utgöra allmän plats och därmed urholka fastigheten.</p>
--	---	--

Konsekvenser utanför planområdet

Detaljplanen innebär vissa konsekvenser för fastigheter utanför planområdet.

På Boländerna 17:6 kommer höjdanpassningar att göras för att anpassa marken till gatans nya nivå.

Boländerna 16:1, 16:2, 16:8 samt 22:1 nyttjar alla Villingegatan för angöring och leveranser. Då Villingegatan övergår från allmän plats till kvartersmark kommer gemensamhetsanläggning eller servitut upprättas för att säkerställa att samtliga berörda fastigheter vid gatan fortsatt kommer kunna nyttja Villingegatan.

På fastigheterna Dragarbrunn 32:1 och Kungsängen 36:3 avses en ny angöringsväg att anläggas för att säkerställa in- och utfart till fastigheterna Dragarbrunn 32:4 och Kungsängen 36:2.

Tekniska frågor

Byggskedet

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

Ledningar

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

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

Det kan finnas ytterligare ledningar som berörs av detaljplanen. Trafikverket ansvarar för samordningen med ledningsägare.

Detaljplanen innebär omfattande ledningsomläggningar då ledningar som går där bron ska anläggas behöver flyttas. Nya u-områden i Kungsängen och Boländerna säkerställer nytt läge för de ledningar som behöver flyttas.

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

Dagvattenhantering

En dagvattenutredning har tagits fram av Bjerking AB. Den föreslår åtgärder för att rena och fördröja dagvattnet inom planområdet, vilket finns beskrivet i avsnittet *Vattenmiljö – grundvatten och dagvatten*.

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

Dokumentation och kontroll

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

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

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

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

Kostnadsfördelning

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

Ledningar

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

Plankostnader

Uppsala kommun bekostar detaljplanearbetet.

Inlösen/ersättning av mark som övergår till allmän plats och allmän kvartersmark

Kommunen har en rättighet och skyldighet att lösa in mark som ska användas för allmän plats enligt bestämmelser i plan- och bygglagens sjätte kapitel. Ersättning ska utgå från reglerna i expropriationslagens bestämmelser i 4 kapitlet. Rättigheten och skyldigheten gäller även tillskapandet av rättigheter. För berörda fastigheter se avsnittet *Konsekvenser för fastigheter inom planområdet*.

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

Enligt 6 kapitlet 13 § PBL har kommunen rätt att lösa sådan mark som ska användas för annat än enskilt bebyggande, om användningen för det avsedda ändamålet inte kan anses säkerställd. Markägaren kan även begära att kommunen löser in sådan mark enligt 14 kapitlet 14 § PBL. Detaljplanen innehåller allmän kvartersmark i form av ett E-område för transformatorstation vilken kommer att och överförs till den kommunala fastigheten Boländerna 1:28. Eftersom marken är i kommunens ägo föreligger inga hinder att vid fastighetsbildning och eventuell försäljning hantera detta. E-området och nätstationens placering ligger i anslutning till allmän plats och bedöms inte riskera att utlösa några markanvändningskonflikter vid genomförandet. Nätstationen kommer att ägas av Vattenfall eldistribution men preliminärt inte bli en egen fastighet, utan säkras genom ledningsrätt. Detaljplanen innehåller också allmän kvartersmark för järnvägsändamål. Då mark som ska överförs till Trafikverkets fastighet för järnvägsändamål ägs av Uppsala kommun föreligger inga hinder för Trafikverket att utöka sin fastighet Dragarbrunn 32:1 enligt detaljplanen.

Skadeersättning och inlösen

I samband med att ett område som enligt en detaljplan varit avsett för allmän samfärdsdel ändras eller får ett annat höjdläge, har den som äger en fastighet som ligger intill området enligt 14 kap. 8 § PBL rätt till ersättning av väghållaren för den skada som genomförandet av den nya eller ändrade detaljplanen medför för ägaren.

För fastigheterna Kungsängen 36:2 och Dragarbrunn 32:4, vilka nyttjas som en enhet och på vilken det bedrivs tryckeriverksamhet, kommer den nuvarande in- och utfarten från Vimpelgatan att försvinna när detaljplanen genomförs. Denna skada föreslås hanteras genom att en ny in- och utfart kan anläggas söderifrån från kvarvarande delen av Vimpelgatan. Den nya infarten kommer att placeras på kvartersmark som idag tillhör Dragarbrunn 32:1. En ny vändplan anläggs på norra delen av fastigheten för att möjliggöra för lastbilar att vända på fastigheten. Se även avsnittet *Trafik- och tillgänglighet*. Byggnadens huvudentré flyttas norrut för att fortsatt vara synlig från Kungsgatan. Från fastigheten Kungsängen 36:3 adderas tillskottsmark som ersättning för parkeringsplatser som försvinner i samband med detaljplanens genomförande. Därmed kommer antalet parkeringsplatser för verksamheten inte att minska. Åtgärderna bekostas av kommunen som ersättning för den skada som den nya detaljplanen innebär för fastighetsägaren.

Organisatoriska frågor

Tidplan

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

Planarbetet har följande tidplan:

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

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

Genomförandetid

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

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

eller till dess planen ändras eller upphävs. Motivet för en kort genomförandetid är att det kan uppstå behov att göra förändringar i delar av området på grund av nya förutsättningar, eller tidsförskjutningar i angränsande projekt.

Ansvarsfördelning

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

Kommunen tecknar avtal med fastighetsägare för permanenta intrång som krävs för detaljplanens genomförande.

För tillfälliga intrång som behövs för detaljplanens genomförande kommer kommunen teckna avtal med fastighetsägare. För intrång som härrör för utbyggnad av järnvägsplan som samnyttjas för genomförande av detaljplan ansvarar Trafikverket med samverkan av kommunen.

Trafikverket ansvarar för att teckna avtal med ledningsägare.

Huvudmannaskap

Uppsala kommun är huvudman för allmän plats inom området.

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

Genomförandeavtal

Ett genomförandeavtal med Trafikverket upprättats och ska föreligga innan planen antas av kommunen. Syftet med avtalet är att reglera respektive parts ansvar för genomförande av projektering och byggnation av fordons- och gång- och cykelpassage över järnväg som ersättning för den befintliga plankorsningen vid Vimpelgatan, inklusive anslutningar till det befintliga gatunätet.

Prövning enligt annan lagstiftning

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

Miljöbalken

Dispens från biotopskyddet krävs för att ta ner alléträd enligt miljöbalken (1998:808). Om alléskyddade träd behöver tas bort ska en ansökan om dispens lämnas in till länsstyrelsen enligt 7 kapitlet 11§ miljöbalken.

Stora delar av Uppsala omfattas av vattenskyddsområde enligt 7 kapitlet miljöbalken. Ansökan om dispens från vattenskyddsföreskrifter krävs till exempel om markarbeten planeras djupare än till en meter över högsta grundvattenytan. Vanligtvis sker eventuell ansökan om dispens först i samband med projektering när grundläggningen eller andra tekniska lösningar är klarlagda.

Markarbeten som medför bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån kan kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kapitlet miljöbalken. Detaljplanen bedöms innebära temporär bortledning av grundvatten från övre magasin i byggskedet. I driftskede kommer ingen grundvattenbortledning eller grundvattennivåsänkning ske. Tillstånd för vattenverksamhet kommer att sökas av Trafikverket. Tillståndet prövas av mark- och miljödomstolen.

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

Övriga

Prövning enligt kulturmiljölagen (1998:950) krävs för att ta bort befintlig fornlämning. Om fornlämningar påträffas i samband med exploateringen ansvarar exploatören för anmälan till länsstyrelsen enligt 2 kapitlet 10§ kulturmiljölagen.

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

Nybildande av gemensamhetsanläggningar för angöringsvägar kräver prövning enligt anläggningslagen (1973:1149).

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

Utredningar inför bygglovsprövning

Exploatören bekostar de utredningar som är nödvändiga för bygglovsprövningen.

Planens konsekvenser

Strategisk miljöbedömning enligt miljöbalken 6 kapitel

När kommunen upprättar eller ändrar en detaljplan ska kommunen bedöma om detaljplanens genomförande kan antas medföra risk för betydande miljöpåverkan. Med utgångspunkt i miljöbedömningsförordningen 5§ (2017:966) finns det omständigheter som talar för att detaljplanens genomförande kan innebära risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken 6 kapitel 11§ behöver därför upprättas.

Om förslaget till detaljplan innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga större och särskilt komplexa projekt, kallas de för MKB-projekt, se plan- och bygglagen 4 kapitlet 34 §. Ett MKB-projekt är ett projekt som enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska miljöbedömas i en detaljplaneprocess där aspekterna i miljöbedömningsförordningen § 10–13 belyses. 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.

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen

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

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

Beslut om betydande miljöpåverkan

Plan- och byggnadsnämnden har fattat beslut om att genomförande av aktuell detaljplan medför betydande miljöpåverkan enligt miljöbalkens 6 kapitel (delegationsbeslut 14 april 2026).

Miljökonsekvensbeskrivning, MKB

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

Miljökonsekvenser

Kulturmiljö

Påverkan på kulturmiljövården

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

Planområdet ligger i den sydöstra siktsektorn av Uppsalas stadssiluett och riskerar att negativt påverka stadsbilden och de historiska landmärkena, som domkyrkan och universitetsbiblioteket. Den omkringliggande bebyggelsen är till övervägande del låg och Uppsala omgärdas av vidsträckta slätter. Det gör att bron med brostöden kan framstå som ett störande inslag, vilket kan försvaga både upplevelsevärden och pedagogiska värden. Framtagna fotomontage visar att bron kommer att dominera i den låga skalan och hamnar i blickfånget för den som kommer in till staden. För de vyer som är viktiga för riksintresset visar framtagna fotomontage att stadens siluett inte kommer påverkas nämnvärt av en ny bro, och att den inte har någon bestående inverkan på kulturmiljöns upplevelsevärden eller pedagogiska värden. Bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen görs dock utifrån vyer närmare planområdet.

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

Åtgärder

De åtgärdsförslag som kulturmiljöutredningen föreslår, det vill säga att bron bör ges ett modernt arkitektoniskt uttryck och ha en hög arkitektonisk kvalitet, har arbetats in på plankartan i form av en utformningsbestämmelse (**bro₂**) om att bron ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet.

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

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

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

Nollalternativ

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

Kumulativa effekter

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

Naturmiljö

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

Rekreation och friluftsliv

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

Mark och vatten

Påverkan på miljö kvalitetsnormer för grundvatten

Risken för spridning av föroreningar i samband med läckage eller spill av kemikalier i byggskedet är generellt sett låg inom planområdet om föreslagna skyddsåtgärder följs. Det beror på att marken till största del har ett visst naturligt skydd i form av lera ovan det undre grundvattenmagasinet. Risken för föroreningsspridning ökar vid schaktning som lokalt tar bort tätande marklager, likaså kan risken lokalt vara högre om tidigare exploatering medfört att leran är tunnare eller saknas på vissa platser inom området. Vid nedslagning av pålar och spont finns det risk att föroreningar från övre marklager förflyttas till det undre grundvattenmagasinet i friktionsjorden. Det nuvarande förslaget använder slagna pålar, vilka är massundanträngande och sluter därför i större utsträckning tätt mot leran än borrade pålar. Risken för att skapa rinnvägar genom leran bedöms därmed som liten och grundvattenpåverkan är därmed försumbar för såväl grundvattenbortledning som föroreningrisk.

För anläggandet av bron kommer temporär grundvattenbortledning i övre magasin samt eventuell skyddsinfiltration under byggskedet att bli aktuellt, vilket kan leda till en begränsad mobilisering av föroreningar i fyllningsjorden. Spridningen bedöms dock liten eftersom påverkan både i tid och rum är begränsad, och länshållningsvatten ska renas innan det släpps ut.

Trafikverket har en pågående tillståndsprocess för vattenverksamhet. Lokalt sänkta grundvattennivåer i det övre grundvattenmagasinet kan uppstå till följd av

bortledning, men effekterna kommer att vara begränsade då övre magasin bedöms ha begränsad utbredning och kan utgöras av flera separata grundvattenmagasin. Schakt för grundläggning kommer inte påverka undre magasin då planerad schaktbotten ligger högre än lerans underkant. Grundvattenläckage från undre magasin bedöms inte heller bli aktuellt då schaktbottennivå ligger högre än grundvattnets trycknivå i undre magasin. Det innebär att påverkan på grundvattennivåer kommer vara liten. I driftskede kommer ingen grundvattenbortledning eller sänkning ske.

Spridning av föroreningar i grundvattnet kan även ske vid pumpning av grundvatten. För att minska risken för föroreningsspridning rekommenderas att undersöka förekomsten av föroreningar i jord och grundvatten vid planerade schaktområden och vid behov sanera inför markarbeten. Miljökonsekvensbeskrivningen gör bedömningen att planens genomförande ger risk för små eller obetydliga konsekvenser för grundvattnet. Detta då schakt för grundläggning inte kommer beröra undre magasin och det bedöms inte heller bli aktuellt med grundvattenläckage eller föroreningsspridning till undre magasin. Detta säkerställs genom lösningar såsom att pålning kommer att ske från ren (vid behov sanerad) yta och att pålar vid behov tätas efter installation, för att minska risken för att det uppstår läckvägar mellan markyta och undre grundvattenmagasin. Utifrån de underlagsutredningar som gjorts görs bedömningen att effekten på MKN grundvatten som mycket liten eller obetydlig. Bedömningen förutsätter att åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen genomförs samt att tillstånd och dispenser erhålls.

Påverkan från översvämning och skyfall

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

För att inte öka flödet vid ett 100-årsregn behövs en fördröjningsvolym om 140 kubikmeter vilket kan göras genom att skåla grönytor vid bron och järnvägen. Dessa anläggningar är dock inte inkorporerade i plankartan och enligt miljökonsekvensbeskrivningen återstår det därmed risker kring genomförandets påverkan på grundvatten beroende på känsligheten i marken där åtgärderna ska vidtas. Det innebär därmed risker i detta skede att åtgärderna inte genomförs på det sätt som står i utredningen. Det kan innebära risker för industribyggnaderna vid lågpunkterna. Risken för att spridning av föroreningar vid skyfall till undre grundvattenmagasinet bedöms dock som minimalt. En positiv effekt är framkomligheten över järnvägen som med brolösningen förbättras avsevärt jämfört med nuläget. Planförslagets konsekvenser avseende översvämning och skyfall är uppdelat i två olika bedömningar, den ena avseende risker för föroreningsspridning till grundvatten samt översvämning i lågpunkter vid översvämning och den andra avseende framkomlighet över järnväg vid skyfall.

Det undre grundvattenmagasinet bedöms ha ett mycket högt värde med anledning av att planområdet ligger inom vattenskyddsområde och föroreningpåverkan på detta till följd av extrema skyfallshändelser bedöms som mycket känsligt. Dagvatten- och skyfallsutredningen visar att genomförandet av planen kan innebära viss negativ påverkan på omkringliggande områden. För att inte förvärra situationen föreslås åtgärder som inte är inkorporerade i plankartan eller säkerställda att de är

genomförbara och det innebär en risk i detta skede att de inte genomförs på det sätt som föreslås i utredningen. Mycket känslighet avseende översvämning i kombination med mycket liten negativ effekt riskerar att ge små negativa konsekvenser. Om åtgärderna säkerställs finns möjlighet till neutrala konsekvenser jämfört med nuläget.

Gällande konsekvenser av skyfall för framkomlighet över järnvägen bedöms områdets känslighet för översvämning som hög. Det beror på att järnvägen utgör en barriär i tätorten och att passagen över järnvägen används av samhällsviktiga funktioner som räddningstjänst och sjukvård. Planens genomförande bedöms ge en måttligt positiv effekt på möjligheten att ta sig fram vid skyfall. Det beror på att bron som detaljplanen möjliggör innebär en mindre risk för hinder vid en översvämning, jämfört med nuläget eller jämförelsealternativet med vägtunnel under järnvägen.

Åtgärder

För att minska risken för spridning av föroreningar och öka möjligheten för grundvattenförekomsten att uppnå MKN är det viktigt med rening av läns hållningsvatten under bygg- och anläggningsskedet samt rening av dagvattnet under framtida drift av planområdet. I samband med markarbeten rekommenderas kompletterande provtagningar av jord och asfalt, och vid behov sanering, innan djupare markarbeten påbörjas samt att tätningsalternativ för pålarna genomförs för att minska risken att föroreningar läcker ner i undre magasin. För detaljprojektering bör geotekniska sonderingar utföras vid exakta lägen för samtliga brostöd, stödmurar och spontlinjer. Då planområdet ligger inom vattenskyddsområde måste arbetet utföras enligt gällande föreskrifter för vattenskyddsområdet. Inom ansökan för vattenverksamhet behöver byggaktören (Trafikverket) vidare utreda och klarlägga riskerna kopplat till påverkan på grundvattnet och hur dessa förebyggs, exempelvis kopplat till det som nämns i vattenskyddsområdets föreskrifter.

För att inte öka flödet ut från planområdet vid ett skyfall (100-årsregn) föreslås åtgärder för att fördröja 140 kubikmeter vatten. I kommande skede föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen bland annat att säkerställa så mycket som möjligt av skyfallshanteringslösningar i plankartan. Efter att placering av åtgärder är fastställda bör en riskbedömning avseende grundvattenpåverkan göras.

Gällande miljökonsekvensbeskrivningens åtgärdsförslag så kommer fortsatt projektering av allmänna platser att göras utifrån dagvattenutredningens förslag på hantering av skyfall, för att säkerställa att situationen vid skyfall inte förvärras för omgivningen. Då marken där åtgärder för skyfallshantering föreslås utgörs av allmän plats har kommunen rådighet över denna och kan säkerställa att åtgärderna genomförs.

Nollalternativ

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

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

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

Kumulativa effekter

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

Kommunens övergripande skyfallshantering ger förutsättningar att hantera skyfallssituationen med ett helhetsgrepp och det finns möjlighet att ändra flödesvägar och lågpunkter så att översvämningssituationen förbättras. För att säkerställa att det sker behöver dock ytorna för omhändertagande av skyfall säkerställas i planhandlingarna och gärna plankarta.

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

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

Detaljplanens klimatpåverkan

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

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

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

Åtgärder för att minska klimatpåverkan

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

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

Hushållningsbestämmelser

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

Samlad bedömning miljöaspekter

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

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

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

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

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

Elektriska och magnetiska fält

Detaljplanen möjliggör ett område för elnätsstation. Det finns inga bostäder i närheten av elnätsstationen. Elsäkerhetskraven anger att minsta avstånd mellan en nätstation och närmsta brännbara byggnadsdel ska vara minst 5 meter. Detta avstånd bedöms vara tillräckligt för att också elektromagnetiska fält från nätstationen ska ha avklingat till att understiga rekommenderade 0,2 mikrotesla.

Risk

Planområdet ligger intill Ostkustbanan som är transportled för farligt gods. I närhet till planområdet bedrivs även industriverksamhet som kan utgöra en risk. Detaljplanen möjliggör i huvudsak för allmän plats och inte ny bebyggelse avsedd för stadigvarande vistelse. Detaljplanen bedöms därför inte möjliggöra för verksamheter som kan ha negativa konsekvenser ur riskhänseende. Den nya bron ersätter befintlig plankorsning, vilket minskar risken för olyckor vid passage över järnvägen.

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

Luft

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

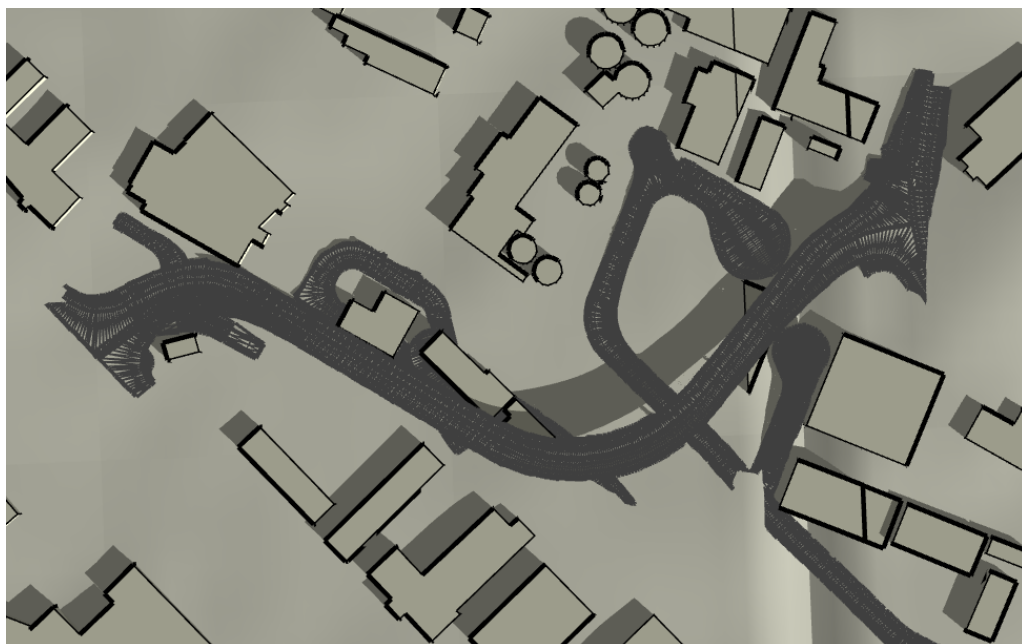
Den föreslagna anläggningen bedöms inte medföra någon risk för att miljökvalitetsnormerna för *Luft* och miljömålet *Frisk luft* överskrids.

Markföroreningar

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

Dags- och solljus

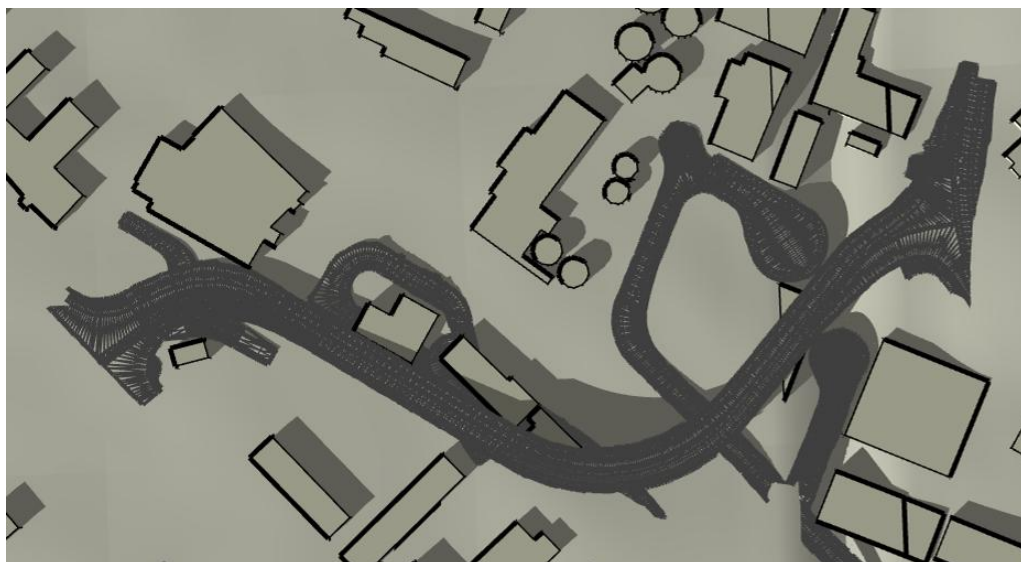
Det finns inga bostäder i brons närhet som påverkas av eller blir skuggade av bron. Den nya bron får en begränsad påverkan på omkringliggande bebyggelse, då skuggor från bron inte faller på kvarvarande bebyggelse varken i Boländerna eller i Kungsängen. Nedanstående illustrationer visar hur skuggor från bron faller vid vårdagsjämningen.



Figur 50 Skuggning från bron 21 mars 09:00



Figur 51 Skuggning från bron 21 mars 12:00



Figur 52 Skuggning från bron 21 mars 15:00

Sociala konsekvenser

Trygghet

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

Barnperspektiv och barnrättsperspektiv

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

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

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

Trafik

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

Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken

Översiktsplanen

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

Miljöbalken

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

Detaljplanen berör riksintresse för kulturmiljövården då den ligger inom en av de siktlinjer som är viktiga för riksintresset Uppsala stad. Den nya bron bedöms inte påverka riksintresset då den inte blir synlig i de siktlinjer som är viktiga för riksintresset. Detaljplanen berör riksintresse för Ostkustbanan. Detaljplanen bidrar till att möjliggöra en utbyggnad av Ostkustbanan. Detaljplanen bedöms sammantaget vara förenlig med miljöbalkens kapitel 3 och 4.

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

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 7 eftersom den ligger inom yttre vattenskyddsområde för kommunens vattentäkt i Uppsala- och Vattholmaåsarna. Ett genomförande av planen kommer att kräva dispens från vattenskyddsföreskrifterna. I dispensansökan kommer skyddsåtgärder att föreslås för att inte riskera grundvattenkvaliteten negativt.

Detaljplanen berör miljöbalkens kapitel 8, det vill säga skydd för biologisk mångfald, då träd som omfattas av det generella biotopskyddet för alléträd berörs. Dispens för att avverka träden kommer att sökas. I dispensansökan redovisas för föreslagna kompensationsåtgärder.

Detaljplanen berör miljöbalken 11 kapitel 3 § då detaljplanen bedöms innebära temporär bortledning av grundvatten. Tillstånd för vattenverksamhet ska sökas då åtgärden innebär tillståndspliktig vattenverksamhet.

Medverkande

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

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

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

Louise Andersson, miljösamordnare

Sebastian Nordman, planarkitekt

David Fors, mark- och exploateringsingenjör

Camilla Lincoln, projektledare

Ida Gustafsson, konsult, projektledare (Forsen)

Åsa Brantberger, konsult, projektledare (Forsen)

Anders Håkman, trafikplanerare

Helena Brämerson Gaddefors, gestaltningssamordnare

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström

planchef

Beslutad av plan- och byggnadsnämnden i Uppsala kommun för:

- samråd 2025-06-12
- granskning 2026-05-21