

Plan- och byggnadsnämnden  
Samrådsredogörelse

Datum:  
2026-04-15

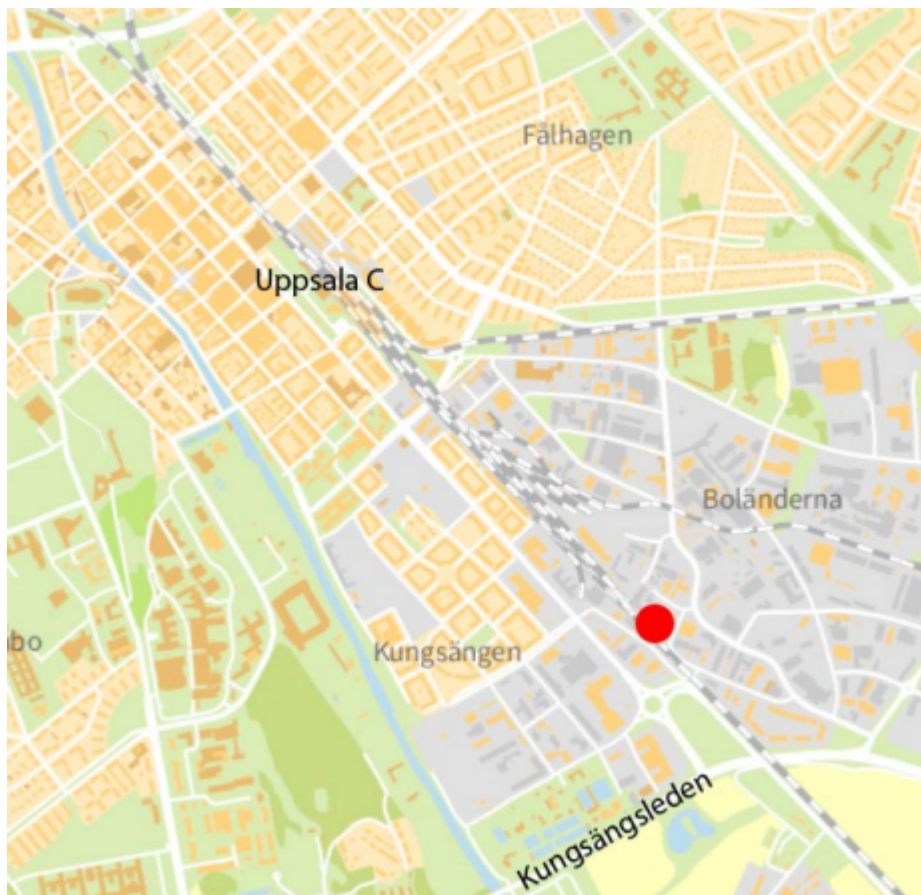
Diarienummer:  
PBN 2025-000636

Handläggare  
Jesper Magnusson

# Samrådsredogörelse

## Detaljplan för Bro vid Vimpelgatan

Utökat förfarande



Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med röd cirkel.

## Detaljplanens syfte

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

Detaljplanen är förenlig med översiktsplanen. Genomförandet av detaljplanen bedöms medföra risk för betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning har därför tagits fram.

## Sammanställning

### Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna

20

### Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag

13 februari 2025

Beslut om samråd

12 juni 2025

Samråd

4 juli 2025 - 5 september 2025

## Innehåll

Detaljplan för Bro vid Vimpelgatan.....	1
Detaljplanens syfte .....	2
Sammanställning .....	2
Sammanfattning av samrådet .....	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Översikt över inkomna yttranden .....	5
Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning .....	7

## Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 4 juli och 5 september 2025. Ett informationsmöte hölls i Uppsalarummet den 25 augusti 2025. På mötet deltog fyra personer. Samrådet kungjordes på kommunens digitala anslagstavla och i Uppsala Nya Tidning.

Under samrådstiden har 20 antal skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak påverkan på omkringliggande fastigheter, förorenad mark och dagvattenhantering. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen miljökvalitetsnormer för ytvatten, miljökvalitetsnormer för grundvatten samt risker från farligt gods.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 2025-09-04.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

## Sammanfattning av ändringar i förslaget

### Ändringar från samrådet:

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.

## Översikt över inkomna yttranden

<b>Inkomna yttranden</b>
<b>Myndigheter</b>
Länsstyrelsen
Kommunala lantmäterimyndigheten
Trafikverket
Region Uppsala, trafik och samhälle
<b>Kommunala nämnder och bolag</b>
Räddningsnämnden
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Uppsala vatten AB
Kulturnämnden
<b>Intresseföreningar och sammanslutningar</b>
Synskadades riksförbund
Föreningen Vårda Uppsala
Funktionsrätt Uppsala
<b>Ledningsägare</b>
Telia Skanova

<b>Inkomna yttranden</b>
Vattenfall värme
Svenska kraftnät
Vattenfall Eldistribution
<b>Övriga</b>
Postnord
KFP Estate AB
Uppsala II Kungsängen AB
Wikströms tryckeri
Castellum

## **Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

### **Telia Skanova**

Skanova har markförlagda ledningar i planområdet och önskar så långt det är möjligt behålla befintliga teleanläggningar. Skanova önskar i tidigt skede medverka i planarbetet och kallas till samrådsmöten för att kunna samordna nya ledningar. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Det pågår ett kontinuerligt arbete med ledningssamordning som hålls av Trafikverket. På de ledningssamordningsmöten som genomförts är alla ledningsägare representerade och Skanova har deltagit i dessa mötesserier.

### **Postnord**

Postnord vill bli kontaktade i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alternativ ny infrastruktur. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Postnords yttrande.

### **Trafikverket**

Trafikverket skriver att en utbyggnad av bron och de nya gatorna är en förutsättning för genomförandet av projekt Fyra spår Uppsala. De har en kontinuerlig dialog med kommunen som Trafikverket avser att behålla under det fortsatta planarbetet. Vidare skriver Trafikverket att en befintlig byggnad planläggs som centrum. Trafikverket anser att kommunen behöver beakta och utreda riskerna med farligt gods från järnvägen i enlighet med Länsstyrelsens rekommendationer.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Den byggnad som planlades som centrum har utgått ur detaljplanen och det är inte längre aktuellt med en ny planläggning för centrumändamål. Kommunen avser att ha en fortsatt god dialog med Trafikverket under det fortsatta planarbetet.

### **Räddningsnämnden**

Uppsala brandförsvaret har inga synpunkter mot planförslaget.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

### **Vattenfall värme**

Vattenfall värme skriver att planen skulle medföra stora ledningsflyttar och det är en förutsättning att dom erhåller nya lägen med bibehållen funktion för ledningarna. Ledningarna behöver vara i drift året runt och ända fram tills att de nya ledningarna tas i bruk.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Vattenfalls yttrande. Det pågår en ett kontinuerligt arbete med ledningssamordning inom projektet. Trafikverket arbetar med avtal med ledningsägarna. Befintliga ledningar kommer att skyddas.

### **Synskadades riksförbund**

Synskadades Riksförbund (SRF) Uppsala–Knivsta är kritiska mot återkommande brister i Uppsala kommuns detaljplaner när det gäller tillgänglighet för personer med syn- och rörelsenedsättningar. De menar att samma problem påtalats i flera tidigare planärenden utan att åtgärdas. Brister som de lyfter i detaljplanen är bland annat orienteringsproblem, otillräcklig redovisning av gångnätet, sammanblandning av gång- och cykeltrafik och för smala gångbanor, karaktärsskapande målningar på asfalt upplevs som förvirrande och olämpliga för personer med synnedsättning och att bron innebär nya nivåskillnader vilket riskerar försämrade tillgänglighet. Sammantaget skriver de att detaljplanen saknar ett genomtänkt perspektiv på gångtrafik och tillgänglighet. Förbundet efterfrågar respekt för FN-konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och erbjuder fortsatt dialog för att hjälpa kommunen skapa tillgängliga utemiljöer.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Den nya kopplingen blir en viktig passage för både gående och cyklister. Detaljplanen utformas för att ge förutsättningar för att den nya bron ska kunna ges en tillgänglig utformning. Det är dock begränsat med ytor för allmän plats inom området. Projekteringen följer i största möjliga mån kommunens tekniska handbok. Att den inte följs fullt ut är på grund av att det inte finns utrymme för det på alla platser. En större del av Björkgatan tas med i detaljplanen för att rymma en breddning av gång- och cykelbanan norrut vilket bidrar till att ge förutsättningar för förbättrad tillgänglighet inom planområdet.

Bilderna på asfaltsmålningar är exempel på hur en plats kan aktiveras, men det är inget som planen reglerar eller förutsätter. Vidare har ytan där asfaltsmålningarna föreslogs utgått ur detaljplanen och det är inom ramen för detaljplanen inte aktuellt med den karaktärsskapande målning som redovisades i samrådshandlingarna.

### **KFP Estate AB**

KFP Estate AB motsätter sig att detaljplanen ges en utformning som förutsätter att stora delar av bolagets fastighet tas i anspråk som allmän plats och innebär att stora delar av deras byggnad behöver rivs. I byggnaden bedrivs jaktbutik och byggnaden

har specialanpassats för detta. En flytt av verksamheten skulle innebära både en svårighet att hitta ett motsvarande geografiskt läge samt behov av att uppföra en ny vapenförvaringsbunker. Kostnaderna för en flytt skulle kunna bli så betydande att verksamheten inte kommer kunna drivas vidare. Dessa konsekvenser redovisas inte i planhandlingarna. Vidare skriver de att genom att en del av fastigheten planläggs för centrumverksamhet eroderas marknadsvärdet samtidigt som ingen inlösenkyldighet aktualiseras. Bolaget vill att planen ändras så att planen ger fortsatt planstöd för pågående markanvändning och att ingen del av fastigheten tas i anspråk för allmän plats.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Merparten av fastigheten har utgått ur detaljplanen, endast den del där den nya bron byggs kvarstår i detaljplanen samt en del kvartersmark för att säkerställa underjordiska konstruktioner. Planen bedöms dock fortsatt ha stora konsekvenser för fastigheten då brons placering intill befintlig verksamhet innebär att det blir svårt att fortsatt bedriva den pågående verksamheten, och stora delar av befintlig byggnad behöver rivras för att kunna bygga bron. Fastigheten planeras därför att lösas in. Kommunen ska hitta en likvärdig ersättningslokal för den pågående verksamheten och/eller ersätta den skada som en inlösen av fastigheten innebär.

### **Svenska kraftnät**

Svenska kraftnät har inget att erinra mot detaljplanen

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden skriver att detaljplanen även får en påverkan på trafikflöden utanför planområdet och att bostäder och förskolor riskerar att påverkas negativt av ökade trafikflöden, exempelvis Skyttelns förskola längs Kungsängsesplanaden. Nämnden anser att detaljplanen tydligare behöver redogöra för hur man säkerställer att sådana förändringar inte medför negativa konsekvenser i form av buller och luftföroreningar. Vidare skriver de att de rekommendationer om fördröjning och rening av dagvatten ska utföras i enlighet med föreslagna åtgärder i dagvattenutredningen. Gällande markföroreningar skriver de att de anser att kompletterande provtagning behöver genomföras för att säkerställa att inga föroreningshalter över åtgärdsgränser föreligger och möjliggöra rätt masshantering vid genomförandeskedet. Slutligen skriver nämnden att förnybara resurser och giftfria material ska användas i så stor utsträckning som möjligt.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Den bostadsbebyggelse som finns närmast planområdet är i huvudsak bebyggelsen längs Kungsängsesplanaden, där även Skyttelns förskola finns. Området är utbyggt under 2000-talet. I de bullerutredningar som ligger till grund för de detaljplaner som gäller för bebyggelsen längs Kungsängsesplanaden är utgångspunkten för beräkningarna trafiksiffror som tar höjd för de trafikmängder som kan komma att trafikera gatan efter att Vimpelgatans korsning har byggts. Den bullerutredning som

ligger till grund för Skyttelns förskola utgick från trafikmängder som låg något under de som används för trafikprognosen i detaljplanen. Bullerutredningen utgick dock från en hastighet om 50 km/h medans verklig hastighet är 40 km/h. Förskolan är också utformad för att fungera som ett bullerskydd mot Kungsängsesplanaden. Bebyggelsen är därmed utförd med den trafik som kan komma att trafikera gatan i åtanke, och det bedöms inte nödvändigt med ytterligare bullerutredning.

I Uppsalas förslag till trafiknätsplan redovisas sträckor där gränsvärden för luftföroreningar riskerar att överskridas i framtiden. Den nya planskilda korsningen vid Vimpelgatan finns redovisad i Trafiknätsplanen och ingår i framtida trafikprognoser. Kungsängsesplanaden hör inte till de gator där gränsvärdena för luftföroreningar riskerar att överskridas.

Fler provtagningar av markföroreningar har genomförts, både jordprover och grundvattenanalyser, och resultatet har sammanställts i en uppdaterad rapport (Ramböll 2025, rev. 2026). Den sammantagna bedömningen är att föroreningshalten varierar inom området, både gällande jord och grundvatten. Gällande ytligt förekommande grundvatten är det svårt bedöma föroreningshalten då lokala ytliga magasin troligen förekommer i området. Området är troligen även utfyllt med fyllnadsmassor med okänt ursprung. Detta gör att även föroreningshalter i jordprover bedöms variera inom området. Nyttillkomna jordprovsanalyser visar PFAS i halter under laboratoriets rapporteringsgräns på båda sidor om spåret. I Swecos rapport redovisas även resultat från lakteter både på västra och östra sidan om spåren. Dessa är uttagna i områden där ledningsarbeten planeras, och redovisas som samlingsprov. Då detta är en översiktlig bedömning av marken och massornas lämplighet inför detaljplan bedöms det material som redovisats som tillräckligt i detta skede av processen. Inga förändringar av markanvändning planeras i jämförelse med nuvarande markvändning. De föroreningar som påträffats i halter över MKM gäller metaller och PAH-H. Dessa har påträffats i fyllnadsmaterial och bedöms hanterbara i samband med schaktarbeten. Arbeten som utförs inom detaljplanens område bedöms ej försvåra en eventuell framtida sanering inom detaljplaneområdet. Ett kontrollprogram för hantering av förorenade massor kommer att tas fram tillsammans med tillsynsmyndighet.

Då det är en översiktlig bedömning av marken och massornas lämplighet inför detaljplan bedöms det material som redovisats som tillräckligt i detta skede av processen. Inga förändringar av markanvändning planeras i jämförelse med nuvarande markvändning. De föroreningar som påträffats i halter över MKM gäller metaller och PAH-H. Dessa har påträffats i fyllnadsmaterial och bedöms hanterbara i samband med schaktarbeten. Arbeten som utförs inom detaljplanens område bedöms ej försvåra en eventuell framtida sanering inom detaljplaneområdet. Arbeten relaterade till anläggning av bron redovisas separat. Schaktarbeten för brofundament och brostöd planeras att utföras till 1,5–2,5 meter under markytan och då eventuellt ske under grundvattennivån för de övre grundvattenmagasinen. Tillstånd kommer att sökas om så krävs.

Trafikverket, som ska bygga bron, ställer krav på användande av förnyelsebara bränslen samt att klimatarbetet premierar material med hög andel förnyelsebart innehåll. All användning av kemikalier och inbyggda material dokumenteras och utvärderas avseende innehåll av farliga ämnen. Att kriterierna på innehåll uppfylls verifieras av Trafikverket genom godkända bedömningssystem eller intyg. Informationen inkluderas i upphandlingskrav.

## **Region Uppsala, Trafik och samhälle**

Region Uppsala ser positivt på ambitionen att skapa en väl gestaltad koppling mellan östra och västra sidorna om järnvägen, med förbättrad kapacitet i vägnätet. Regionen önskar förtydliga att kollektivtrafik kommer trafikera bron för att angöra planerad reglerplats i Boländerna men att ingen linjetrafik planeras i närtid. Gällande trafikanalyser skriver de att de prognosticerade flödena beror på hur bytespunkt Uppsala C ska utformas till år 2050 och att det är viktigt att planen utformas med hänsyn till vilken trafik som alstras från hela bytespunkten. All infrastruktur som ska trafikeras av kollektivtrafik ska ta hänsyn till och utformas med hänsyn till regionens riktlinjer och strategier. De skriver att en osäkerhet i analysen är att trafikutredningen har gjorts med två fasta förutsättningar som inte är säkerställda. Region Uppsala önskar också att rekommenderade utformningsförslag simuleras som en helhet och sammantaget säkerställer god framkomlighet för kollektivtrafiken. Regionen har ytterligare medskickat kring trafikutredningen där de önskar förtydliganden och kompletteringar i delar. Regionen önskar också förtydligande kring tidplanen för byggnationen för att säkerställa kollektivtrafiken under byggtiden av bron och järnvägen.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Planbeskrivningen har förtydligats med att kollektivtrafik trafikera bron för angöring till planerad reglerplats i Boländerna. Trafikutredningen har uppdaterats utifrån regionens yttrande. Förutsättningarna för antalet bussrörelser har tagits fram i samarbete med region Uppsala och baseras på dagens trafikering, med viss justering med anledning av spårvägen.

### **Kungsängen II Förvaltning AB**

Företaget skriver att detaljplanen kommer att påverka den verksamhet som idag bedrivs på fastigheten negativt samt begränsa möjligheten att utveckla fastigheten i enlighet med den detaljplan som gäller för övrig del av fastigheten. De skriver att trafiklösningen för fastigheten är otillfredsställande vilket bidrar till en försämring av fastighetens funktionalitet och attraktionskraft. De saknar en analys om möjligheten att anlägga en in- och utfart till Kungsgatan. De skriver också att föreslagen in- och utfart endast är dimensionerad för tolv meter långa lastbilar och verksamheten som planeras kräver dimensionering för tunga lastbilar. Som alternativ till en bro förespråkar de en lösning med en viadukt under järnvägen, i kombination med en ny in- och utfart till Kungsgatan. Slutligen skriver de att planbeskrivningen otillräckliga konsekvensanalyser avseende fastigheten. Varken fastighetsrättsliga intrången, ekonomiska effekterna eller möjligheterna att nyttja befintliga byggrätter enligt gällande plan har utretts eller redovisats på ett tillfredställande sätt.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Frågan om en ny in- och utfart från Kungsgatan har utretts ytterligare inför granskning och det bedöms möjligt att anlägga en ny anslutning mot Kungsgatan. Inför granskning har därför en ny anslutning mellan Kungsgatan och Vimpelgatan i form av en ny gata lagts till i detaljplanen. Den är fortsatt dimensionerad för möte mellan två 12-meters lastbilar.

Ett alternativ med planskild korsning under järnvägen var tidigare aktuellt och har utretts av kommunen och Trafikverket. En tunnel under järnvägen är dock förknippat

med stora risker för grundvattnet samt riskerar att översvämmas med kraftiga skyfall. Alternativet har därför avförts och en bro har bedömts vara den lösning som är möjlig att genomföra.

De fastighetsrättsliga intrången har beskrivits tydligare i planbeskrivningens genomförandedel. Bland annat beskrivs vilken påverkan detaljplanen får på den byggrätt som finns på fastigheten.

### **Wikströms tryckeri**

På fastigheten bedrivs tryckeriverksamhet som är både vibrationskänslig och beroende av tunga, skrymmande transporter. Tryckeriets produktion är känslig även för små störningar och verksamheten kan varken avbrytas eller tillfälligt flyttas. De förändringar som planförslaget medför – bland annat att infarten flyttas till en lång återvändsgata, att delar av fastigheten blir allmän plats, att logistiktor minskar och att parkeringsplatser försvinner – riskerar att försämra både tillgänglighet, arbetsmiljö och säkerhet. Minskade ytor för manövrering och begränsningar i möjliga fordonslängder kan kraftigt påverka möjligheten att ta emot de tunga transporter som är nödvändiga för verksamheten. Samtidigt kommer fastigheterna att omges av höga och tunga infrastrukturanläggningar på flera sidor, vilket gör att det centrumnära läget går förlorat och att fastigheternas skyltläge och marknadsvärde kraftigt försämras. Den minskade värderingen kan i sin tur begränsa företagets möjligheter till finansiering av nödvändiga investeringar.

Utöver de permanenta konsekvenserna innebär byggtiden en lång period av logistiska svårigheter, med risk för störningar i både transporter och verksamhet. Även åtgärder inne i byggnaderna, såsom brandtekniska förstärkningar som Trafikverket aviserat, riskerar att påverka produktionen. Wikströms menar att den totala påverkan från både detaljplan och kommande järnvägsplan måste bedömas sammantaget, eftersom skadorna för verksamheten inte uppstår isolerat i en process utan är en del av ett sammanhängande projekt kopplat till fyrspåret. Företaget anser att planförslaget inte uppfyller proportionalitetskraven i PBL och inte tar skälig hänsyn till befintlig bebyggelse och fastighetsförhållanden, särskilt då effekterna för Wikströms inte har utretts tillräckligt. Utan sådana utredningar är det enligt dem omöjligt att göra de avvägningar som krävs för att planen ska kunna antas.

Wikströms framhåller att detaljplanen optimerats utifrån andra intressen och att deras fastigheter i praktiken offras. De föreslår därför tre möjliga lösningar: i första hand att planen omarbetas för att undvika eller minska skadeverkningarna; i andra hand att kommunen planlägger området som allmän plats och löser in fastigheterna; i tredje hand att fastigheten ges en annan användning som skapar ekonomiska förutsättningar för en flytt av verksamheten. De avslutar med att konstatera att om effekterna av planen inte kan lindras är det rimligt att kommunen eller Trafikverket löser ut företaget, eftersom nuvarande förslag riskerar att allvarligt försämra Wikströms framtida möjligheter att bedriva verksamhet.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Under genomförandet kommer samverkan att ske med de verksamhetsutövare som påverkas av projektet. Krav på samordning kommer att skrivas in i upphandlingsdokument och vara avtalade. Det kommer vara en förutsättning för entreprenaden att tillgängligheten till fastigheten för verksamheten ska säkerställas under hela entreprenadtiden.

Utifrån Trafikverkets vibrationsutredning kommer inte tågen att bidra med sådana vibrationer att det finns risk för byggsador under driftskedet. Komfortvibrationer bedöms generellt ej bli förhöjda jämfört mot nuläget. Gällande vibrationer under byggtiden kommer det att ställas krav om att vibrationer ska mätas och kontrolleras under byggtid. Max tillåtna vibrationer kommer att anges.

Gällande parkeringsplatser som försvinner så kommer dessa att kunna ersättas genom att mark tillförs fastigheten från fastigheten Kungsängen 36:3 på vilken nya parkeringsplatser kan anläggas som ersättning för platser som försvinner och därigenom kommer antalet parkeringsplatser för verksamheten inte att minska. Vidare kommer en ny gata anläggas mellan Kungsgatan och Vimpelgatan cirka 100 meter söder om dagens korsning. Jämfört mot idag bedöms lösningen för angöring bli trafiksäkrare och det kommer vara möjligt att angöra fastigheten med 24 meter långa lastbilar. Bron börjar stiga strax framför södra delen av byggnaden och kommer därför endast att skymma en begränsad del av byggnaden från Kungsgatan. Byggnadens huvudentré samt skyltning kommer kunna flyttas norrut för att fortsatt vara synliga från Kungsgatan. Dessa åtgärder bekostas av kommunen som en del av de åtgärder kommunen vidtar för att hantera de konsekvenser detaljplanen innebär för verksamheten. Förvaltningen bedömer att verksamheten genom dessa åtgärder fortsatt kommer kunna bedrivas på fastigheten.

Det är inte aktuellt att planlägga om fastigheterna i den aktuella detaljplanen utöver det markanspråk som detaljplanen kräver. Om det från fastighetsägarens sida önskas pröva en ändrad markanvändning av fastigheterna är det något som behöver prövas i en separat planprocess. Det är upp till fastighetsägaren att initiera en sådan planprocess.

Inom ramen för planprocessen görs en avvägning mellan enskilda och allmänna intressen. En ny bro över Vimpelgatan har ett stort allmänt intresse då det är en viktig infrastrukturåtgärd för Uppsala kommun. Samtidigt tar planen hänsyn till enskilda intressen genom att så långt det är möjligt säkerställa att befintlig verksamhet fortsatt kan bedrivas på fastigheten. Utformningen av planförslaget har gjorts i en avvägning mellan olika intressen och förvaltningens bedömning är att det är möjligt med en ny bro på den aktuella platsen och att detaljplanens underlag är tillräckligt för att kunna bedöma planens konsekvenser för fastigheten.

### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen. Länsstyrelsen delar också kommunens bedömning om att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Gällande påverkan på riksintresse för kulturmiljövården delar länsstyrelsens bedömning att detaljplanen medför viss negativ påverkan på riksintresset, men förslaget inte innebär påtaglig skada. Länsstyrelsen ser positivt på ambitionen att ge bron en hög arkitektonisk kvalitet.

Länsstyrelsen förutsätter att dagvattenutredningen uppdateras inför granskningen för att de ska kunna ta ställning till miljö kvalitetsnormer för ytvatten. Till granskningen ska kommunen tydliggöra hur dagvattnet ska avledas från planområdet till den planerade dagvattendammen.

Länsstyrelsen bedömer att hela planområdet där schaktning eller åtgärder planeras bör undersökas noggrant både med mark- och grundvattenprover och att kontroll av PFAS inkluderas med tillräckligt antal provtagningspunkter för att fånga upp små

lokala källor, särskilt i lokala grundvattenmagasin. Länsstyrelsen skriver att de utifrån nuvarande underlag inte kan bedöma om miljökvalitetsnormerna för grundvatten kommer att följas och skriver att kommunen fortsatt behöver utreda förhållandena kopplat till grundvatten.

Då detaljplanen visar markanvändning som centrum och småindustri med handel, kontor inom 30 meter från järnvägen anser Länsstyrelsen att kommunen ska ta fram en kvantitativ riskbedömning där riskerna kopplade till Ostkustbanan redovisas. Om risknivån är oacceptabelt hög behöver riskreducerande åtgärder vidtas.

Länsstyrelsen skriver att det utifrån befintligt material inte går att bedöma om tillstånd till vattenverksamhet krävs för att genomföra planen. De skriver att kommunen därför behöver fortsätta att utreda förhållandena kopplat till grundvatten. Det är viktigt att i det fortsatta arbetet särskilt fokusera på lerans mäktighet och kvalitet samt grundvattenytans läge och trycknivå i de områden där schakt planeras.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Den centrumanvändning som föreslogs i samrådsförslaget har utgått ur detaljplanen. Detaljplanen planlägger för industri inom 30 meter från spårmit. Detta rör sig om mark som är planlagd som industri i gällande detaljplan. Marken planläggs för att säkerställa att bron kan passera över fastigheten samt säkerställa ett bebyggelsefritt avstånd mot bron och marken får enligt detaljplanen inte bebyggas. En bestämmelse om att marken ej får utformas för stadigvarande vistelse läggs till på plankartan på den del av marken som är inom 30 meter från närmsta spårmit. Förvaltningen bedömer att detaljplanen därmed tar tillräcklig hänsyn till risker från järnvägen.

Dagvattenutredningen har uppdaterats inför granskningen. Dagvattnet kommer att ledas från planområdet i ledning till den planerade dagvattendammen. Föroreningsberäkningar visar att med föreslagen dagvattenhantering minskar föroreningsbelastningen från området.

Ytterligare provtagningar gällande markföroreningar och grundvatten har tillkommit och PM markmiljö (Ramboll 2025, rev. 2026) har uppdaterats inför granskning. Data från ett antal jordprov samt flertalet grundvattenanalyser har tillkommit. Gällande grundvatten avser resultatet främst PFAS11 och PFOS.

Majoriteten av de tillkomna grundvattenanalyserna kommer från material tillhandahållet av Cytiva, då de sedan en tid tillbaka utreder PFAS förorening i anslutning till deras verksamhetsområde. Enligt information ska de, om det ej redan påbörjats, utföra grundvattenbortledning för rening av PFAS inom fastigheterna. Delar av deras verksamhetsområde ligger dock i nära anslutning till planerat planområde för arbetet kring bro över Vimpelgatan. Dock är majoriteten av deras grundvattenrör placerade i det undre magasinet. Endast fyra grundvattenrör är placerade i det ytliga magasinet. Dessa återfinns på östra sidan, i anslutning till samt runtomkring området för den östliga broanslutningen till vägnätet. PFAS-11 halterna varierar från 35–46 000 ng/l i dessa provpunkter. (Rejlers, 2023).

Den sammantagna bedömningen är att föroreningshalten varierar inom området, både gällande jord och grundvatten. Gällande ytligt förekommande grundvatten är det svårt bedöma föroreningshalten då lokala ytliga magasin troligen förekommer i området. Området är troligen även utfyllt med fyllnadsmassor med okänt ursprung. Detta gör att även föroreningshalter i jordprover bedöms variera inom området. Nyttillkomna jordprovsanalyser visar PFAS i halter under laboratoriets rapporteringsgräns på båda sidor om spåret. I Swecos rapport redovisas även resultat

från lakester både på västra och östra sidan om spåren. Dessa är uttagna i områden där ledningsarbeten planeras, och redovisas som samlingsprov.

I tidigare version av Rambolls rapport rekommenderades provtagning av områden där vägar ska anläggas. Enligt information kommer endast mindre arbeten i befintliga vägar utföras. I huvudsak kommer markytan höjas för att passa in med broanslutning. Dock antas att ytliga markarbeten kommer förekomma i samband med detta. Provtagning av massor, inklusive asfalt, behöver utföras i samband med detta arbete, bland annat för masshanteringssyfte. Under vår-vintern 2026 planerar Sweco kompletterande provtagning i ett antal grundvattenrör i anslutning till påverkansområdet för anläggning av bron. Analys av ett grundvattenprov är redan utfört, men resultat inväntas.

Proven för laktester är uttagna som samlingsprover i olika djupintervaller. I jordprover uttagna på västra sidan överstiger samtliga Naturvårdsverkets gränsvärden för deponier för inert avfall men underskrider gränsvärdena för deponier för icke-farligt avfall och farligt avfall. På östra sidan av spåren överskrider två av samlingsproverna Naturvårdsverkets gränsvärden för deponier för inert avfall men underskrider gränsvärdena för deponier för icke-farligt avfall och farligt avfall.

Vid behov kommer rening av ytligt länshållningsvatten utföras innan utsläpp sker. Eventuell förorenad jord kommer att omhändertas på mottagningsanläggning med erforderliga tillstånd.

Då detta är en översiktlig bedömning av marken och massornas lämplighet inför detaljplan bedöms det material som redovisats som tillräckligt i detta skede av processen. Inga förändringar av markanvändning planeras i jämförelse med nuvarande markvändning. De föroreningar som påträffats i halter över MKM gäller metaller och PAH-H. Dessa har påträffats i fyllnadsmaterial och bedöms hanterbara i samband med schaktarbeten. Arbeten som utförs inom detaljplanens område bedöms ej försvåra en eventuell framtida sanering inom detaljplaneområdet. Arbeten relaterade till anläggning av bron redovisas separat. Schaktarbeten för brofundament och brostöd planeras att utföras till 1,5–2,5 meter under markytan och då eventuellt ske under grundvattennivån för de övre grundvattenmagasinen.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms kräva tillstånd för vattenverksamhet. Trafikverket kommer att ansöka om tillstånd för de vattenverksamheter som bedöms medföra grundvattenbortledning i samband med exempelvis anläggande av järnvägsbroar för främst vägpasager. Ansökan omfattar även eventuellt behov av skyddsinfiltration. Schakt för grundläggning av bron bedöms inte beröra det undre grundvattenmagasinet och planen bedöms sammantaget få små eller obetydliga konsekvenser för miljö kvalitetsnormerna för grundvatten i det undra grundvattenmagasinet.

## **Castellum**

Castellum skriver att den nya bron i fråga om höjd och storlek kommer att medföra betydande olägenhet för befintlig bebyggelse inom fastigheten och berörda hyresgäster. Tillgängligheten till fastigheten försämras då Vimpelgatans anslutning till Kungsgatan tas bort. Det minskar fastighetens attraktionskraft och marknadsvärde vilket är en betydande olägenhet för fastighetsägaren. Brons placering i förhållande till fastighetens in och utfart kommer också att ge en känsla av instängdhet och medföra ett inslag av otrygghet då passage till och från fastigheten kommer att ske under en bro skydd av bropelare. Varken den försämrade tillgängligheten eller bronns påverkan i

form av instängdhet har analyserats under framtagandet av planbeskrivningen och de anser att detta behöver utredas vidare innan de kan ta slutlig ställning i frågan. De skriver vidare att den försämrade accessen till fastigheten kan rättas till på ett relativt enkelt sätt genom att tillåta in- och utfart till Kungsgatan. Vidare skriver de att bron innebär att ljusinsläppet till verksamheterna i lågdelen från norr och nordöst kommer att försämrats och då verksamheten som bedrivs i lågdelen är beroende av bra ljusinsläpp som idag tillgodoses av fönsterpartier behöver åtgärder vidtas om bron får den tänkta placeringen. De önskar därför att en skuggstudie ska göras. De saknar också en redogörelse för hur trafik på den planerade bron kommer att påverka fastigheten utifrån buller och det faktum att trafiken kommer på en höjd som byggnaderna normalt sett inte är konstruerade för. Castellum anser att alternativen till den föreslagna bron bör utredas vidare. De skriver att de dock är villiga att diskutera en lösning som innebär att bron får den angivna sträckningen under förutsättning att detaljplanen medger ny in- och utfart mot Kungsgatan samt att man utreder vilka åtgärder som måste vidtas inom befintliga byggnader i form av försämrat ljusinsläpp och eventuell påverkan av buller.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Området är idag utsatt för höga bullernivåer. Det finns inga fastställda bullernivåer för den bebyggelse som medges på fastigheten enligt gällande plan. Då gällande detaljplan för Castellums fastighet, samt omkringliggande fastigheter, inte är planlagda för känslig verksamhet samt att fastigheterna redan idag är utsatta för höga bullernivåer från både väg och järnväg anser förvaltningen inte att det är nödvändigt med en bullerutredning. Förvaltningen bedömer inte att bullersituationen i området kommer förändras på sådant sätt att det skulle innebära en betydande olägenhet för den verksamhetsbebyggelse som finns intill planområdet.

En sol- och skuggstudie har tagits fram för att visa på brons effekter. Den visar att fastigheten inte påverkas av skuggor från bron och den nya bron bedöms därför inte påverka bebyggelsen negativt ur det hänseendet.

Fastighetens in- och utfarter har setts över och det kommer vara möjligt att fortsatt ha två in- och utfarter till fastigheten till Vimpelgatan. Vidare har frågan om en ny in- och utfart från Kungsgatan utretts ytterligare inför granskning och det bedöms möjligt att anlägga en ny anslutning mot Kungsgatan. Inför granskning har därför en ny anslutning mellan Kungsgatan och Vimpelgatan i form av en ny gata lagts till i detaljplanen. Utifrån de förändringar som gjorts mellan samråd och granskning gällande möjlighet för angräning till fastigheten bedömer förvaltningen att trafiksituationen för fastigheten kommer vara godtagbar efter planens genomförande.

Brons utformas för att så långt som möjligt mildra negativa stadsmässiga effekter en bro kan ha i stadsrummet. Detaljplanen ställer därför krav på att bron ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet och ett gestaltningsprogram har tagits fram för bron. En åtgärd som bland annat vidtagits för att minska en eventuell känsla av otrygghet är att brostöden utförs med öppningar i mitten för att minska barriäreffekten. Bron planeras att belysas vilket kan bidra till en ökad känsla av trygghet.

Sammantaget bedömer förvaltningen att förslaget, med de anpassningar som gjorts gällande in- och utfart till fastigheten, inte innebär en betydande olägenhet för fastigheten.

### **Föreningen Vårda Uppsala**

Föreningen Vårda Uppsala skriver att en ny förbindelse över järnvägen i form av en bro är sannolikt nödvändig men beklagar den påverkan bron får på stadsbilden, vilket förstärks av att den redovisade utformningen är av trafikledskaraktär. De skriver att det vore önskvärt med en utformning som tar större hänsyn till den innerstadsmiljö den gränsar till. De skriver vidare att broar och viadukter underlättar för bilister men utgör motstånd för fotgängare och cyklister och att järnvägens karaktär av barriär därmed kommer att kvarstå för dessa grupper. De hänvisar till att man i andra städer hanterat detta problem genom att lagt ner järnvägen, helt eller delvis, i en tunnel under jord eller planerat för att lägga järnvägen en våning ovan mark. De skriver att Uppsala på sikt kanske borde överväga något av dessa alternativ.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Bron är nödvändig för att det fortsatt ska vara möjligt att korsa järnvägen vid den aktuella platsen. Det har tidigare utretts att bygga en tunnel som ersättning för Vimpelgatans plankorsning vilket skulle haft en mindre påverkan på stadsmiljön, men det bedömdes inte vara möjligt med hänsyn till risken för översvämning och påverkan på grundvattnet. Bron är utformad för att passa in i en innerstadsmiljö och kommunen ställer därför höga krav på att bron ska utformas med en hög arkitektonisk kvalitet. Att sänka eller höja järnvägen skulle varit ett omfattande projekt som troligtvis inneburit stora kostnader och tekniskt komplicerade lösningar. Det är därför inte en lösning som varit aktuellt i detta projekt.

### **Vattenfall eldistribution**

Vattenfall anger att dom har elnätsanläggningar inom området och närområdet och skriver att kommunen ska kalla både lokalnätet och regionnätet till ledningssamordning. De skriver också att Vattenfall Eldistributions riktlinjer ska följas, och redogör för riktlinjerna. De skriver också att nytt E-område behövs för nätstation som ska flyttas, och pekar ut ett område i den föreslagna parkmarken i Boländerna.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Arbetet med ledningssamordning görs kontinuerligt under planarbetet. Inför granskning har ett E-område lagts till i Boländerna för att möjliggöra en nätstation på den utpekade platsen.

På de ledningssamordningsmöten som genomförts är alla ledningsägare representerade. Både regionnät och lokalnät har ingått i dessa mötesserier. Vattenfall eldistribution har deltagit i projekteringen. Samråd har skett kring projekteringen.

### **Funktionsrätt Uppsala**

Funktionsrätt Uppsala kommun anser att detaljplanen för bron vid Vimpelgatan kan förbättra kopplingen och säkerheten jämfört med dagens korsning men saknar bindande krav som garanterar tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. De menar att viktiga aspekter som gångbanebredd, lutningar, separering mellan gång och cykel, ledstråk, kontraster, belysning och angöring måste regleras i detaljplanen, inte lämnas till senare projektering. Planen behöver även tydliggöra tillgängliga kopplingar till kollektivtrafik och säkerställa lågallergen växtlighet och hinderfria gångzoner. Funktionsrätt kräver därför kompletterande planbestämmelser som

tryggar hela förflyttningskedjan enligt PBL, ALM och CRPD, och erbjuder sig att bidra i fortsatt dialog.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

En detaljplan innehåller inte så detaljerade bestämmelser som Funktionsrätt Uppsala efterfrågar. Projekteringen av bron görs av Trafikverket. Projekteringen följer i största möjliga mån Uppsala kommuns tekniska handbok. Dock finns inte utrymme att följa teknisk handbok fullt ut på grund av begränsade ytor inom området. Eventuella avsteg mot gällande föreskrifter görs i dialog med Uppsala kommun och eventuella avsteg följer Uppsala kommuns rekommendationer. Belysning av gator och vägar kommer att följa gällande regelverk. Exakta detaljer så som val av växtlighet, kontrastmarkeringar och belysning kan inte styras i detaljplan utan hanteras i efterkommande projektering.

### **Lantmäteriet**

Lantmäteriet skriver att det bör framkomma av planbeskrivningen vilka allmänna råd som tillämpas vid planens framtagande. De skriver att det inte framgår vilka fastigheter som berörs av planen, exempelvis genom markinrång för brofästen, anslutningsvägar eller teknisk infrastruktur. Sådan information är nödvändig för att kunna bedöma behovet av förrättningsåtgärder som fastighetsreglering, inlösen eller inrättande av gemensamhetsanläggningar. Frågan om befintliga servitut, ledningsrätter och andra rättigheter är inte behandlad. Det är särskilt angeläget när det gäller brokonstruktioner som ofta påverkar markanvändningen i flera nivåer. De skriver att genomförandeavsnittet är allmänt hållet och saknar konkret information om vilka fastighetsrättsliga åtgärder som krävs för att planen ska kunna genomföras. Ansvarsfördelningen mellan kommunen, Trafikverket och övriga aktörer framgår inte.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

I planbeskrivningen framgår att detaljplanen följer Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan 2020:6. Planbeskrivningens genomförandedel har utvecklats utifrån lantmäteriets yttrande, bland annat med tydligare redogörelse av vilka fastigheter som berörs av planen och hur de blir berörda. Ansvarsfördelningen mellan kommunen och Trafikverket har förtydligats.

### **Kulturnämnden**

Kulturnämnden konstaterar att förslaget påverkar stadsbilden negativt, främst i närområdet. De instämmer dock in planbeskrivningens slutsatser och föreslagna åtgärder. De ser positivt på förslagets långtgående ambitioner att minska påverkan på stadsbilden i närområdet och möjliggöra en bro med hög arkitektonisk kvalitet. Nämnden har således inget att invända mot planförslaget och tillstyrker det.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar kulturnämndens yttrande.

### **Uppsala vatten**

Uppsala vatten skriver att det behöver anläggas en ny dagvattenledning inom planområdet som ska gå till den planerade fördammen till Kungsängsdammen 2.

Ledningssträckningen är inte fastställd ännu. När exakt ledningsdragning klarlagts kan det innebära att det behöver upprättas ett u-område för denna ledning. Befintliga ledningar inom planområdet kommer att behöva flyttas. Fortsatt dialog kring detta behövs.

Markåtkomst för Kungsängsdammen 2 och dess fördamm måste säkras för att föreslagen dagvattenhantering ska vara genomförbar. Markåtkomsten behöver vara löst innan planen antas. Det behöver tydliggöras i dagvattenutredningen vilket dagvatten inom planområdet som kommer att anslutas till Kungsäddammen 2 respektive till Kungsängsesplanadens dagvattenledning. Vilka flöden som kan ledas till dammen behöver samråds med bolaget. Det är föreslaget att dagvattenledning från kvartersmark och från allmän platsmark sker i gemensamma anläggningar. Dagvatten från kvartersmark ska inte anslutas till kommunens anläggningar för dagvattenhantering, dessa behöver få en separat anslutningspunkt till Uppsala vattens ledningsnät.

Planområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde och åtgärderna kommer att behöva dispens från vattenskyddsföreskrifterna. Området ligger inom låg känslighet enligt känslighetskartan för Uppsala- och vattholmaåsarnas tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt. Känslighetsklassningen kan komma att förändras om lermäktigheten förändras vid schaktarbeten vilket kan innebära att skyddsåtgärder kan behövas. Pålningsmetod behöver väljas på det sätt som minimerar föroreningsrisk för grundvattenmagasin.

Där avfallsfordon ska framföras och vändplaner planeras behöver dessa vara minst 9 meter i radie samt med en ytterligare hinderfri yta av 1,5 meter runt om (totalt 21 meter i diameter). Ny bebyggelse planeras sedan tidigare på norra delen av Kungsängen 35:1. På denna fastighet behöver angöring för avfallsfordon säkerställas då den tidigare lösningen avsåg angöring från annan del av Vimpelgatan, vilket inte är möjligt med tanke på den nya bron. Fastigheten Kungsängen 35:3 kommer endast ha kvar en infart efter genomförandet, vilket innebär en längre backning och därmed en osäkrare angöring än idag. Lösningen är inte acceptabel och behöver därför omarbetas.

### **Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning**

Avtal om ny dagvattendamm ska tecknas innan planen antas. Serviser kommer att ansluta till Uppsala vattens ledningar.

Trafikverket kommer ansöka om dispens från vattenskyddsföreskrifterna som prövas av länsstyrelsen, såväl för planskilda korsningar som t.ex. Vimpelgatans bro som för spåranläggningen.

I dispensansökan kommer pålning att beskrivas och kontrollprogram kommer tas fram för verksamheten i dialog med berörd tillsynsmyndighet och Uppsala vatten blir en remissinstans i processen. Vid misstanke om förorening ska marken provtas och vid behov saneras innan pålning. Detta så att pålning sker från ren yta och inte riskerar att trycka ned föroreningar i markytan till det undre grundvattenmagasinet.

Samtliga vändplaner på allmän plats uppfyller kraven för att avfallsfordon ska kunna vända. Ny bebyggelse på Kungsängen 35:1 är inte aktuell för närvarande, men det säkerställs att det är möjligt att angöra fastigheten. Lösningen för avfall på Kungsängen 35:3 har justerats genom att en ytterligare infart anordnas.

**Bilaga**

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström  
planchef