

Plan- och byggnadsnämnden
Granskningsutlåtande

Datum:
2026-08-27

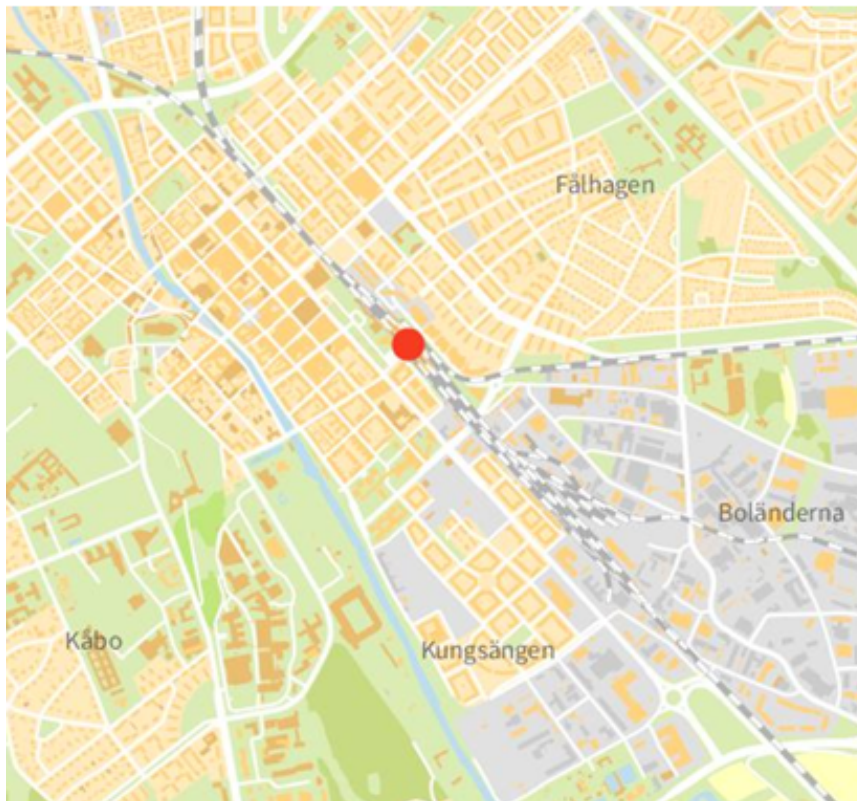
Diarienummer:
PBN 2025-000751

Handläggare
Camilla Björk

Granskningsutlåtande

Detaljplan för Ny bro vid Uppsala centralstation

Standardförfarande



Orienteringskarta med planområdets ungefärliga läge markerat med röd cirkel.

Detaljplanens syfte

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

Sammanställning

Samrådsyttranden

Totalt antal inkomna	34
----------------------	----

Granskningsyttranden

Totalt antal inkomna	23
----------------------	----

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag	20 oktober 2022
Beslut om samråd och granskning	22 januari 2026
Samråd	13 februari 2026 - 27 mars 2026
Granskning	5 juni 2026 - 26 juni 2026

Innehåll

Sammanfattning av granskningen	4
Sammanfattning av ändringar i förslaget.....	4
Översikt över inkomna yttranden	4
Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning	5

Sammanfattning av granskningen

Detaljplanen har varit på samråd mellan 13 februari och 27 mars 2026. Ett informationsmöte hölls i stadshuset den 5 mars 2026. På mötet deltog cirka 30 personer. Underrättelse om samråd gjordes på kommunens digitala anslagstavla.

Detaljplanen har varit på granskning mellan 5 juni och 26 juni 2026. Under granskningstiden har 23 antal skriftliga synpunkter inkommit, varav 14 utan erinran. Synpunkterna behandlar i huvudsak brons utformning, genomförandefrågor, tillgänglighetsfrågor och påverkan på Stationsgatan och intilliggande bostadshus. Länsstyrelsens hade inga synpunkter i granskningen.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Revideringar från granskningen:

Utreddningar

- PM Geoteknik har kompletterats med en redovisning avseende bedömning av risk för ras och skred.

Plankarta

- Plankartan har ändrats med avseende på bestämmelsen h₁, högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan har sänkts från +22,0 till +21,0.

Planbeskrivning

- Beskrivningen av gång- och cykelmöjligheter längs Sidenvärgatan justeras i planbeskrivningen.
- Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning om att detaljplanen inte förhindrar en eventuell förlängning av bron till Frodeparken.
- Redaktionella ändringar har gjorts av planbeskrivningen.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Myndigheter		
Polismyndigheten i Uppsala	X	X
Försvarsmakten	X	X
Länsstyrelsen	X	X

Inkomna yttranden	Samråd	Granskning
Trafikverket	X	X
Kommunala lantmäterimyndigheten	X	X
Kollektivtrafikförvaltningen	X	X
Kommunala nämnder och bolag		
Räddningsnämnden	X	X
Kulturnämnden	X	X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	X	X
Uppsala Vatten AB	X	X
Intresseföreningar och sammanslutningar		
Synskadades Riksförbund	X	X
Föreningen Vårda Uppsala	X	X
Funktionsrätt Uppsala kommun	X	X
Ledningsägare		
Vattenfall Eldistribution AB	X	X
Svenska Kraftnät	X	X
Vattenfall Värme Uppsala AB		X
Privatpersoner		
Privatperson 15		X
Privatperson 16		X
Privatperson 17		X
Privatperson 13	X	X
Privatperson 10	X	X
Privatperson 11	X	X
Privatperson 12	X	X
Övriga		
Swedavia AB	X	X
Jernhusen AB	X	X

Sammanfattning av inkomna synpunkter från granskningen och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning.

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har inga synpunkter i granskningsskedet då synpunkterna från samrådsskedet har beaktats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Privatperson 15

Framhåller att brons föreslagna höjd om cirka 15 meter kan medföra betydande negativa konsekvenser för boende genom försämrade siktlinjer mot Uppsala slott och Domkyrkan samt minskad tillgång till eftermiddags- och kvällssol på inglasade balkonger. Man pekar på att man under samrådstiden efterfrågat attnockhöjden ska anpassas till lägsta möjliga nivå och anser att en nockhöjd om 11 meter och normal invändig takhöjd är likt andra svenska stationer tillräckligt för god funktion i en passage med god arkitektonisk kvalitet. En högre höjd än nödvändigt i gångplanet medför större tidsåtgång för resenärer vid passage och kräver högre hissar och rulltrappor med större resursförbrukning.

Man lyfter också frågor om trygghet och social påverkan. Man bedömer att en väderskyddad och obemannad passage riskerar att attrahera personer som vistas i området utan koppling till resandet, vilket kan öka upplevd otrygghet. Erfarenheter från Centralpassagen visar att en från början inbyggd otrygghet i stationsmiljö kvarstår även med goda insatser från väktare och polis. Man anser att planen bör redovisa en tydligare strategi för brottsförebyggande design och minimering av sociala risker i hela stationsområdet.

Vidare framförs att passager över eller under spåren bör innehålla aktiva och bemannade verksamheter, såsom servicefunktioner, caféer eller mindre butiker, för att stärka tryggheten och skapa legitim aktivitet. Man anser att resenärernas behov även kan tillgodoses genom en passage under spåren, förutsatt att denna ges god arkitektonisk kvalitet och trygg utformning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Efter granskningen har brons höjd anpassats till lägsta möjliga. Det innebär att bron medges en nockhöjd i plankartan på + 21 meter över angivet nollplan.

Detaljplanen reglerar de övergripande fysiska förutsättningarna för anläggningen, medan den närmare utformningen av stationsmiljön hanteras i kommande projekteringsskeden. Frågor om brottsförebyggande utformning, siktlinjer, belysning, orienterbarhet, vistelsekvaliteter, drift och förvaltning kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen i syfte att skapa trygga miljöer och minska risken för oönskade vistelsezoner.

Detaljplanen medger inte verksamheter som uppmuntrar till stadigvarande vistelse i och med att transporter av farligt gods förekommer inom spårområdet. Passagen kan därför inte innehålla servicefunktioner, caféer eller mindre butiker.

Swedavia AB

Swedavia framför att nuvarande planförslag inte bedöms innebära någon negativ påverkan på Stockholm Arlanda Airport eller Bromma Stockholm Airport. Swedavia har inga övriga synpunkter och därmed inget att erinra i denna granskning.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har inget att erinra.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Synskadades Riksförbund

Synskadades Riksförbund anser att beskrivningen av gångmiljöer och tillgänglighet i planhandlingarna har förbättrats men fortfarande innehåller flera brister. Det framhålls att redovisningen av befintliga gång- och cykelbanor längs Stationsgatan och Sidenvärgatan inte stämmer överens med de faktiska förhållanden. Man påpekar att det i planbeskrivningen står att "Stationsgatan idag har gångbanor på båda sidor om gatan" men att det inte finns någon sammanhängande och hinderfri gångbana skild från cyklister på den västra sidan. Man menar också att det längs Sidenvärgatan endast finns en cykelbana och hållplatser och inte någon gång- och cykelbana som det redovisas i planbeskrivningen. Vidare anger man att gränderna upp mot Frodeparken är försedda med farliga utstickande fasaddelar som succesivt hamnar i huvudnivå utan att man kan känna det i förväg med vit käpp när man följer fasaden. Även gångstråket längs Frodeparken bedöms ha otillräcklig bredd och hinder i form av stolpar.

Vidare menar man att illustrationerna i planförslaget är otydliga och inte visar viktiga kopplingar och gångstråk. Figur 15 i planbeskrivningen visar bara befintliga gång- och cykelbanor och kopplingen till den planerade bron saknas. Illustrationen på sidan 20 den redovisar till exempel inte någon koppling till nya spårvägen och Vretgränd eller över Stationsgatan eller norrut på östra sidan av järnvägen.

Man menar att det under rubriken Tillgänglighet på sidan 20 inte redogörs för sådant som berör deras behov utan endast om tillgängliga angöringsplatser och parkeringsplatser i anslutning till det kommande stationshuset.

Den föreslagna gångytan längs Stationsgatan bedöms vara för smal för att uppfylla krav på god tillgänglighet och universell utformning. Man menar att det krävs minst 3 meter för att rymma två personer som möter en tredje person och att flödena antagligen kommer att vara större här. Man framför också att gångytan ska vara hinderfri och att yta utanför gångbanan bör reserveras för vägutrustning såsom vägmärken och belyningsstolpar. Även glaspartiernas utformning och brons koppling till omgivande miljöer lyfts som aspekter som kan försvåra orientering och skapa otrygghet för personer med synnedsättning och andra funktionsnedsättningar.

Man efterfrågar en tydligare redovisning av hur den planerade bron ansluter till Stationsgatan, om bron är avsedd endast för gående eller även för cyklister, samt hur gång- och trafikflöden kommer att fungera i framtiden.

Man pekar på att det på sidan 45 redogörs för sociala konsekvenser avseende Tillgänglighet och gör ett medskick om att Uppsala station idag är den plats som synskadade upplever det svårast att gå samt att det är mycket viktigt att inte den svårigheten ska kvarstå, varken under byggnation eller i slutversionen. Man betonar också vikten av att hela stationsområdet, inklusive kopplingarna till omgivande stadsmiljö, görs tillgängligt.

Slutligen efterfrågas ett förtydligande om att en framtida förlängning av bron mot Frodeparken inte ska omöjliggöras samt en fortsatt dialog kring brons utformning och tillgänglighetsfrågor. Man bedömer att det gestaltungsförslag som hittills presenterats har betydande brister ur tillgänglighetssynpunkt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att god tillgänglighet för personer med synnedsättning är en viktig aspekt i planeringen av stationsområdet.

En gångbana är det utrymme vid gatan som behövs för fotgängare vilket är vad man i planbeskrivningen åsyftar. Det är således korrekt beskrivet i planbeskrivningen att Stationsgatan har gångbanor på båda sidor av gatan. Beskrivningen av gång- och cykelmöjligheter längs Sidenvärgatan justeras i planbeskrivningen. De synpunkter som avser utstickande fasaddelar i gränderna mot Frodeparken, hinder i gångstråken samt gångbanornas bredd är viktiga ur ett tillgänglighetsperspektiv. Dessa frågor regleras dock inte inom ramen för aktuell detaljplan.

Figur 15 visar befintliga gång- och cykelbanor i och omkring Uppsala C med planområdet markerat i rött. Figurens syfte är att redovisa nuvarande förhållanden i området. Illustrationen på sidan 20 redovisar hur de planerade framtida gång- och cykelflödena är tänkta att gå där också kopplingen till spårvägen och över Stationsgatan redovisas. Den tidigare tanken att leda flödena genom Vretgränd har utgått. Utformning och detaljlösningar för anslutande stråk, övergångar och tillgänglighetsåtgärder kommer att hanteras vidare i kommande projektering, där stor vikt kommer att läggas vid orienterbarhet, trafiksäkerhet och tillgänglighet för alla användargrupper.

Rubriken *Tillgänglighet* på sidan 20 avser tillgänglighetsfrågor som kopplar till trafik. Planförslaget reglerar inte den detaljerade utformningen av gångstråk och tillgänglighetsåtgärder. Gångytornas dimensionering, tillgänglighet, orienterbarhet och hantering av förväntade gångflöden kommer att utredas och beaktas i den fortsatta projekteringen med utgångspunkt i gällande krav och principer för universell utformning.

Figur 14 visar en illustration av plattformsförbindelsens möte med Stationsgatan.

Planförslaget syftar till att skapa förutsättningar för en tillgänglig stationsmiljö. Det gäller inte bara byggnader och byggnadsverk utan även kopplingar, rörelsestråk och byten mellan stationens olika delar och dess omgivning. I den fortsatta projekteringen kommer tillgänglighetsfrågor att beaktas både för den färdiga anläggningen och under byggskedet, med målsättningen att underlätta orientering, framkomlighet och användbarhet för personer med olika typer av funktionsnedsättningar.

Detaljplanen bedöms inte förhindra en framtida fortsättning av bron mot Frodeparken. En sådan eventuell utbyggnad ligger dock utanför planförslagets omfattning och har därför inte reglerats närmare i planhandlingarna. Planbeskrivningen kompletteras med en skrivning om att detaljplanen inte förhindrar en eventuell förlängning av bron till Frodeparken.

Polismyndigheten i Uppsala

Polismyndigheten har inga synpunkter i granskningsskedet då synpunkterna från samrådsskedet har beaktats.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Föreningen Vårda Uppsala

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) anför att de tidigare synpunkterna från samrådet i huvudsak kvarstår då planförslaget endast ändrats marginellt. Föreningen betonar Uppsala centrals betydelse som regional knutpunkt, mötesplats och länk mellan stadens östra och västra delar. FVU framhåller att den framtida stationsbyggnaden bör utformas som en arkitektoniskt högkvalitativ märkesbyggnad och stödjer tanken på att gestaltningen föregås av ett parallellt uppdrag eller ännu hellre en internationell arkitekttävling. Föreningen ser positivt på kommunens ambition att anpassa den nya bron till områdets kulturhistoriska värden och stadsbild samt understryker vikten av den fortsatta projekteringen för att säkerställa en god integration med den befintliga miljön och den kommande stationsbyggnaden. FVU ser med intresse fram emot det fortsatta arbetet med utvecklingen av stationsområdet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna och delar uppfattningen om Uppsala centralstations betydelse för staden och regionen. Stadsbyggnadsförvaltningen betonar att stor vikt kommer att läggas vid gestaltningsfrågor i den fortsatta projekteringen för att säkerställa att bron och övriga anläggningar anpassas till platsens kulturhistoriska värden, stadsbild och framtida utveckling av stationsområdet.

Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att detaljplanens åtgärder inte innebär några höga objekt enligt definitionen i riksintresset för totalförsvarets militära del.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Räddningsnämnden

Efter granskningen av inkomna handlingar har brandförsvaret inga synpunkter mot planförslaget. Brandförsvaret önskar ta del av beslut om laga kraft.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Kulturnämnden

Kulturnämnden yttrade sig i samrådsskedet och bedömde att den nya plattformsförbindelsen inte påverkar riksintresset Uppsala stad negativt. Nämnden menade att den föreslagna bron kan bidra till en förhöjd upplevelse av staden samt möjliggöra kulturinslag såsom offentlig konst.

Samtidigt framhölls vikten av att den fortsatta utformningen anpassas till kulturarvet i stationsområdet, särskilt så att den ursprungliga stationsbyggnaden från 1866 fortsatt uppfattas som en central och monumental del av stadsbilden. Vidare påpekades att befintlig offentlig konst i området behöver beaktas i den fortsatta planeringen, då omdaningen riskerar att påverka konstverkens sammanhang och värden negativt.

Kulturnämnden efterfrågade dialog i det fortsatta arbetet kring befintlig och ny konst samt angav att eventuella kostnader för påverkan på konst och kulturarv bör hanteras inom stadsbyggnadsförvaltningen.

Kultur-, idrotts- och fritidsförvaltningen bedömer att de ändringar som gjorts efter samrådet inte motiverar ett ändrat ställningstagande, och har således inga ytterligare synpunkter att tillföra planen i granskningsskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden har inte ytterligare synpunkter utöver de som redan har framförts i samrådsskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att de synpunkter som nämnden framförde under samrådet har tillgodosetts.

Privatperson 16

Personen efterfrågar en bro över spåren vid Juvelen och ser det som positivt för boende i närheten istället för att tvingas ta en omväg ner till Centralen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det finns inget pågående planarbete för den södra förbindelsen men den så kallade Södra bron ingår i kommunens utvecklingsplaner för Uppsala C och kan komma att aktualiseras i framtida planeringsprocesser.

Privatperson 17

Personen framhåller att för Trafikverkets och Ostkustbanans skull behöver inte tågen med godstrafik med farliga transporter gå genom Uppsala och att det då inte behövs någon ny bro över de redan befintliga spåren. Personen menar att de yttre spåren inte får plats på de redan trånga gatorna.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Frågor om Ostkustbanans utbyggnad, spårkapacitet och hantering av godstrafik, inklusive transporter av farligt gods, hanteras inom den övergripande järnvägsplaneringen och ligger utanför detaljplanens rådighet. Den aktuella detaljplanen syftar till att förbättra tillgängligheten och stärka kopplingarna över spårområdet för gående och cyklister. Den planerade bron är en del av utvecklingen av stationsområdet och syftar till att förbättra tillgängligheten mellan stadens östra och västra delar. Frågor om utformning och anpassning till omgivande stadsmiljö har beaktats i planeringen och kommer att hanteras vidare i kommande projektering.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33§ p.5 PBL.

Länsstyrelsen har inget att tillägga i fråga om hur planförslaget tillgodoser statliga eller andra allmänna intressen och bedömer, med hänsyn till prövningsgrunderna i 11 kap. 10§ PBL och nu kända förhållanden, att ett antagande av detaljplanen inte kommer att prövas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Uppsala Vatten AB

Bolaget har inget att erinra i ärendet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Trafikverket

Trafikverket anger att man inom projektet har en god dialog med kommunen gällande detaljplanen och att man inte har några synpunkter i detta skede.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Kommunala Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Vattenfall Värme Uppsala AB

Vattenfall anger i sitt yttrande att den planerade bebyggelsen kan anslutas till fjärrvärmenätet och att anslutningsavgiften fastställs vid offerttillfället. Vidare framhåller man att befintliga fjärrvärmeledningar måste hållas tillgängliga för Vattenfall Värme AB under byggtiden samt att utsättning av befintliga fjärrvärmeledningar ska begäras innan arbetena sätts igång. Eventuell flyttning/ombyggnad/rivning/deponering eller andra ändringar av befintliga fjärrvärme- och kylarledningar bekostas av den som initierar ändringen eller regleras via samarbetsavtal med Uppsala kommun. Man anger att det är viktigt att byggherren kontakter Vattenfall i god tid, i synnerhet om planerad bebyggelse medför ändring av ledningsnäten.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Privatperson 13 och privatperson 10

Yttrandet ifrågasätter att detaljplanen för Norra bron hanteras separat från övriga planer inom stationsområdet. Man anser att planeringen är förhastad och att detaljplan för stationshuset bör fastställas innan kommunen går vidare med övriga detaljplaner, alternativt att projektet hanteras som en sammanhållen detaljplan. Man undrar också hur många detaljplaner som är aktuella i området.

Man hänvisar till ett tidigare skickat mejl som man inte fått svar på, i vilket man framför frågor kring geotekniska och hydrogeologiska osäkerheter, påverkan på grundvattnet samt risk för ras och skred. Man ifrågasätter hur man kan släppa en tvärsäker systemhandling, *Systemhandling Norra Bron, 2025-02-19*, när man samma dag fått ta del av *Trafikverkets systemhandling Norra Bron, 2025-02-19*, som visar på flera osäkerheter och att fördjupade inventeringar bör göras i nästa skede på grund av områdets känslighet. Man pekar på att det material man nu har att ta ställning till verkar ännu mer osäkert med avseende på de geologiska förutsättningarna för det planerade stationshuset och ännu mer osäkra för Norra bron och undrar om det kan komma att innebära att stationshuset inte kan placeras där det var tänkt. Man efterfrågar det underlagsmaterial som man hänvisar till i Swecos rapport. Man hänvisar också till länsstyrelsens yttrande i samrådet som pekar på att det i området bakom Centralhuset föreligger risk för ras/skred och menar att det skapar oro för de som bor

där samt att det leder till slutsatserna som att bron inte ska byggas alternativt att om bron byggs blir det dyrt.

Man lyfter även en oro för trafik- och framkomlighetssituationen på Stationsgatan, särskilt med hänsyn till stora framtida resandeströmmar, samspelet mellan gående, cyklister och övrig trafik samt hanteringen under byggtiden. Negativa effekter på boendemiljön genom buller, vibrationer och försämrad luftkvalitet befaras. Man saknar en analys av framtida påverkan på Stationsgatan. Man hänvisar till att Region Uppsala efterlyser en redovisning av hur gångtrafikanter ska kunna samsas med varandra och cyklister och att det också tillkommer bilar, elsparkcyklar och nyttotrafik och menar att innan stadsbyggnadsförvaltningen har ett svar på frågan bör bron inte byggas.

Man pekar på att stadsbyggnadsförvaltningen har gjort bedömningen att de mer omfattande kriterierna som listas i 10 § MBF inte behöver beaktas i undersökningen men framhåller att så kanske är fallet när det gäller norra bron enskilt men sammantaget (med spårväg och nytt stationshus) kan det mycket väl vara så att det inte går att runda MBF. Stadsbyggnadsförvaltningen har tidigare gjort missbedömningar avseende MBF och bör därför sätta in norra bron i ett större sammanhang framför allt med avseende på grundvattenfrågan och risken för skred. Man anser också att den samlade miljöpåverkan från Norra bron, stationshuset och spårvägen bör bedömas i ett större sammanhang och ifrågasätter kommunens bedömning av behovet av miljöbedömning.

Vidare anser man att det i planuppdraget anges svepande orsaker till varför Norra bron hanteras i en separat detaljplan och framhåller att om detaljplanen för stationshuset inte vinner laga kraft så blir resultatet en "lös" och alldeles för hög bro, i strid med de arkitektoniska ambitioner som beskrivs.

Man framhåller att det i underlaget framgår att Uppsala kommun har för avsikt att förlänga bron österut och in mot Frodeparken men att kommunen inte vill ta med den delen i detta planförslag med motiveringen att man är rädd för att tappa tid på grund av risken för överklaganden. Man ifrågasätter huruvida kommunen kan göra så, om det är lagligt och om det är lämpligt. Man menar vidare att bakgrunden till förslaget om förlängningen måste vara insikten om att det inte är lämpligt att stora mängder resenärer kommer ut på Stationsgatan samtidigt men att det är just det som föreslås i aktuell detaljplan. Man skriver vidare att skulle ett sådant förslag bli verklighet kommer boende på Stationsgatan 22 att få en gångbro två meter från balkongen och varuförsörjningen till Coop äventyras. Till detta ska läggas att byggstök och trafikkaos förlängs.

Slutligen framförs synpunkter på brons föreslagna höjd, som anses vara onödigt stor och dyr att både anlägga och drifta (värma upp), helt i strid med de miljöambitioner som Uppsala kommun ger uttryck för. Man pekar på att man vid informationsmötet den 6 mars blev informerad om att höjden på bron skulle uppgå till ca 22 meter (upp till sjätte våningen) och att man även ogillar brons höjd om 15 meter (= 1,5 hopptorn) så som redovisas i handlingarna.

Man avslutar yttrandet med att konstatera att det är svårt att åstadkomma en totalt bra lösning för kommande trafikströmmar på nuvarande stationsområde samt föreslår att man istället utreder en ny station i Uppsalas norra delar (Stenhagen/Gamla Uppsala/Storvreta) för att minska belastningen på Uppsala centralstation och stadskärnan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planarbetet för Norra bron sker separat i och med att byggnationen av bron måste ske samordnat med Trafikverkets utbyggnad av spårområdet som har en annan tidplan än stationshuset. Anledningen till att bron byggs i samband med att man bygger ut spårområdet är att man då får flera samordningsfördelar till exempel färre spåravstängningar. I dagsläget pågår planarbeten för Centralgaraget, Norra bron samt Nytt stationshus vid Uppsala C. Detaljplanen för Centralgaraget (Detaljplan för del av Fålhagen 1:32 och Fålhagen 1:37) möjliggör en utökning av järnvägsområdet för Trafikverkets spårutbyggnad samt säkerställer en tredimensionell fastighetsbildning för det underjordiska parkeringsgaraget.

En systemhandling är ett projekteringsdokument som tas fram i ett relativt tidigt skede av ett bygg- eller anläggningsprojekt. Syftet är att beskriva den valda tekniska lösningen på en övergripande nivå och visa att projektet är genomförbart. Det är inte ovanligt att en systemhandling redovisar osäkerheter och behov av fortsatta undersökningar, exempelvis kring geoteknik, grundvatten eller miljöpåverkan. Det innebär inte att projektet inte går att genomföra, utan att vissa frågor ska klarläggas i senare projekteringskedan som innehåller en detaljprojektering och bygghandling. Planhandlingarna har kompletterats med en redovisning avseende en bedömning av risk för ras och skred. Länsstyrelsen framför inga synpunkter gällande risk för ras och skred i sitt granskningsyttrande. De handlingar som efterfrågas tillhör Trafikverket och begärs ut från dem.

Planförslaget har föregåtts av trafik- och flödesanalyser som utgör underlag för bedömningen av brons placering och utformning. De prognostiserade resandeflödena har beaktats i planeringen, och den fortsatta projekteringen kommer att omfatta fördjupade analyser av kapacitet, framkomlighet och trafiksäkerhet i anslutning till Stationsgatan och broanslutningarna. Utformningen ska säkerställa god framkomlighet och trafiksäker samexistens mellan olika trafikslag, i enlighet med gällande riktlinjer och krav.

Frågor om detaljutformning av anslutande gatu- och trafikmiljöer, inklusive hantering av gående, cyklister, mikromobilitet och övrig trafik, hanteras huvudsakligen i kommande projekteringskedan. Detsamma gäller planering av byggskedet och de tillfälliga trafiklösningar som kommer att behövas under genomförandet. Sådana frågor regleras inte i detalj inom ramen för aktuell detaljplan.

Vad gäller påverkan från buller, vibrationer och luftkvalitet har dessa frågor bedömts inom planprocessen. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslagets genomförande inte medför sådan betydande miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning krävs. Eventuella störningar under byggtiden kommer att hanteras inom ramen för kommande tillstånds- och entreprenadprocesser samt enligt gällande lagstiftning och riktvärden.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att detaljplanen för Norra bron inte omfattas av sådana förutsättningar som avses i 10 § miljöbedömningsförordningen avseende större samhällsbyggnadsprojekt. Bedömningen av betydande miljöpåverkan ska göras utifrån den aktuella planens innehåll, omfattning och sannolika miljöeffekter. Detaljplanen avser en enskild infrastrukturanläggning inom en redan urban och i huvudsak ianspråktagen miljö och medför inte i sig en sådan omfattning eller karaktär att den kan jämföras med ett större samhällsbyggnadsprojekt enligt förordningens kriterier.

Stadsbyggnadsförvaltningen är medveten om att Norra bron utgör en del av den långsiktiga utvecklingen av resecentrumområdet. Samtidigt prövas Norra bron, stationshuset och spårvägen i separata plan- och tillståndsprövar med egna avgränsningar och beslutsunderlag. Vid undersökningen om betydande miljöpåverkan har relevanta kumulativa effekter och kända planeringsförutsättningar beaktats i den utsträckning som krävs enligt lagstiftningen. Frågor rörande bland annat geoteknik, stabilitet, grundvatten och riskförhållanden har utretts inom planarbetet och ligger till grund för kommunens bedömning. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer därför att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan och att den inte heller, ensam eller tillsammans med identifierade samverkande projekt, utgör ett sådant större samhällsbyggnadsprojekt som föranleder en annan bedömning enligt 10 § miljöbedömningsförordningen.

I det fall stationshuset inte byggs kommer kommunen ta ställning till om Norra bron ska byggas som en fristående anläggning, vilket detaljplanen medger.

Anledningen till att en förlängning av bron inte ingår i detaljplanen för Norra bron är att kommunen inte vill riskera att tidplanen för detaljplanen försenas eftersom det skulle påverka Trafikverkets utbyggnad av järnvägen. En försenad tidplan kan leda till en fördröjning av projekten samt längre byggtid med påföljande störningar i tågtrafiken och i omgivningen. I det fall det kan bli aktuellt med en förlängning av bron till Frodeparken kommer en prövning av detta ske i en separat detaljplan.

Den nockhöjd som det informerades om under samrådet var en höjd över nollplanet. Det innebär att brons höjd inte räknas från befintligt marknivå utan höjden mäts utifrån en referensnivå. Eftersom vi använder oss av det nationella höjdsystemet RH2000 innebär det att det är havets medelnivå man utgår ifrån. Plankartans nockhöjd har sänkts från +22 meter till +21 meter över angivet nollplan.

Förslaget om en placering av stationshus i de norra delarna av Uppsala noteras. Frågan om framtida stationslägen och kapaciteten i det regionala och nationella järnvägssystemet är en strategisk fråga som hanteras inom ramen för långsiktig transport- och samhällsplanering på regional och nationell nivå. Den aktuella planeringen utgår från befintlig centralstation och de förutsättningar som finns för att utveckla stationsområdet.

Privatperson 11 och privatperson 12

Vidhåller tidigare synpunkter och anser att detaljplanens beslutsunderlag fortfarande innehåller väsentliga brister. Invändningarna avser inte projektets syfte eller behovet av att utveckla Uppsala centralstation, utan underlagets kvalitet och fullständighet.

Man menar att planförslagets utredningar behandlar olika delområden separat och att det saknas en sammanhållen konsekvensbedömning av projektets samlade påverkan, särskilt för Stationsgatan som bedöms bli den plats där konsekvenserna blir störst. Det efterfrågas en samlad konsekvensanalys för påverkan på boende, verksamheter och trafikmiljö, en redovisning av hur boendemiljö, verksamheter och fastighetsfunktioner påverkas av projektets samlade genomförande samt en analys som omfattar både byggskedet och den färdiga anläggningen.

Man lyfter frågor om:

- Förändrade siktlinjer
- Förändrade ljusförhållanden

- Skuggning
- Visuell påverkan
- Ökad aktivitet under större delen av dygnet
- Förändrad boendekvalitet
- Påverkan på integritet
- Påverkan från belysning under kvälls- och nattetid

Vidare anføres att planhandlingarna inte tillräckligt redovisar konsekvenserna av den föreslagna nockhöjden om +22,0 meter. Man efterfrågar en redovisning av motiv för vald höjd, alternativa lösningar samt påverkan på närliggande bostäder med avseende på utsikt, dagsljus, skuggning och visuell påverkan.

Man anser att byggskedets konsekvenser inte har utretts i tillräcklig omfattning. Det framförs att den planerade genomförandetiden om tio år innebär att byggskedet kommer att ha en betydande påverkan på boende, verksamheter och framkomlighet längs Stationsgatan under lång tid. Man menar vidare att konsekvenserna av byggskedet inte enbart kan hänvisas till senare projekterings- och genomförandeskeden utan bör vara möjliga att bedöma redan i samband med detaljplanens prövning. Man efterfrågas en samlad analys av byggskedets påverkan, inklusive effekter av byggtrafik, transporter, buller, damm, vibrationer, tillfälliga avstängningar, förändrade gångvägar och begränsad tillgänglighet. Man anser vidare att underlaget bör redovisa hur påverkan kan komma att variera mellan olika etapper av genomförandet samt innehålla en samlad bedömning av byggskedets konsekvenser för närliggande bostäder och verksamheter innan detaljplanen antas.

Man efterfrågar en samlad analys av hur Stationsgatan fungerar som vardagsmiljö för boende, verksamheter och transporter under både byggskedet och efter att bron tagits i drift. Det framhålls att området rymmer bostäder, vårdverksamheter, kontor och andra verksamheter som är beroende av god tillgänglighet för patienter, kunder, besökare, anställda samt olika typer av transporter och servicefunktioner. Man menar att planhandlingarna främst fokuserar på gångflöden, medan påverkan på entréer, verksamheter, leveranser, servicefordon, färdtjänst, taxi och övrig trafik inte har analyserats tillräckligt. Man anser därför att beslutsunderlaget bör kompletteras med analyser av områdets funktion under byggskedet, påverkan på verksamheter och fastighetsfunktioner, samspelet mellan stora gångflöden och övriga transporter samt en samlad tillgänglighetsanalys för området efter genomförandet.

Man anser att flera frågor av betydelse för planförslagets konsekvenser hänvisas till senare projekterings- och genomförandeskeden, bland annat frågor rörande byggskedet, framkomlighet, samordning med stationshuset och tekniska lösningar. Enligt synpunkten medför detta att detaljplanen prövas innan den samlade påverkan av projektet kan bedömas fullt ut. Man menar att sakägare därmed förväntas ta ställning till ett projekt vars fullständiga konsekvenser ännu inte redovisats. Det efterfrågas därför en samlad redovisning av vilka frågor som kvarstår till senare skeden, hur dessa påverkar den samlade konsekvensbilden samt en motivering till varför detaljplanen kan antas innan dessa frågor har utretts.

Man anser att Norra bron och det framtida stationshuset är funktionellt beroende av varandra, men att de prövas i separata detaljplaneprocesser trots att bron utformas för att ansluta till en stationsbyggnad vars placering, volym och utformning ännu inte är fastställd. Enligt synpunkten innebär detta att sakägare förväntas ta ställning till en anläggning utan att dess fullständiga sammanhang och konsekvenser kan bedömas. Det framhålls att frågor som byggnadsvolym, visuell påverkan, skuggning, dagsljusförhållanden, framtida gångflöden samt samspelet mellan bron och

stationshuset därför inte redovisas samlat. Man efterfrågar en samlad konsekvensanalys för bron och stationshuset samt en redovisning av hur de båda projekten tillsammans påverkar miljön kring Stationsgatan och närliggande bostäder.

Man anser att planförslagets utredningar är avgränsade till enskilda sakområden och att det saknas en samlad bedömning av projektets totala konsekvenser. Det framhålls att olika frågor, såsom gångflöden, risker, brandskydd, byggskedets genomförande och den framtida utformningen av stationsområdet, behandlas separat eller i andra processer. Enligt synpunkten innebär detta att det saknas en sammanhållen redovisning av den samlade påverkan på Stationsgatan, där konsekvenserna bedöms bli som störst. Man menar vidare att beslutsunderlaget därför beskriver projektets olika delar men inte dess samlade effekter för närboende och verksamheter. Det efterfrågas en integrerad konsekvensanalys som sammanställer resultaten från genomförda utredningar och redovisar den samlade påverkan på närliggande bostäder, verksamheter och stadsmiljön i stort.

Man framhåller att projektet bedöms ha stor betydelse för Uppsala som regionalt resecentrum, men anser att detta samtidigt ställer höga krav på kvaliteten och fullständigheten i beslutsunderlaget. Enligt synpunkten redovisas projektets samhällsnytta utförligt, medan påverkan på de bostäder och verksamheter som berörs mest, inte har analyserats eller redovisats i motsvarande omfattning. Synpunktslämnaren menar att det därför saknas ett tillräckligt underlag för att väga projektets allmänna nytta mot dess lokala konsekvenser, vilket beskrivs som en central del av en rättssäker planprocess. Det efterfrågas en samlad redovisning av projektets lokala konsekvenser, en tydligare avvägning mellan samhällsnytta och påverkan på närboende samt en motivering till varför nuvarande beslutsunderlag bedöms vara tillräckligt trots de utredningsbrister som identifierats.

Sammanfattningsvis framför man att beslutsunderlaget inte ger en tillräckligt samlad och heltäckande bild av detaljplanens konsekvenser för de mest berörda sakägarna. Invändningen avser inte projektets syfte eller behovet av att utveckla Uppsala centralstation, utan kvaliteten och fullständigheten i underlaget. Enligt synpunkten redovisas projektets nyttor samlat medan konsekvenserna behandlas i separata utredningar utan en övergripande analys av den samlade påverkan på närboende och verksamheter. Särskilt lyfts brister avseende Stationsgatan, som anses sakna en samlad analys som boende-, verksamhets- och trafikmiljö, byggskedets påverkan under den långvariga genomförandetiden, samspelet mellan bron och det planerade stationshuset samt motiveringen till den föreslagna nockhöjden. Man menar även att det saknas en sammanhållen redovisning av projektets samlade konsekvenser för närliggande bostäder och verksamheter. Det efterfrågas därför kompletteringar i form av en samlad konsekvensanalys för Stationsgatan, en analys av byggskedets påverkan, en gemensam konsekvensbedömning av bron och stationshuset, en motivering till vald nockhöjd samt en redovisning av hur de olika utredningarna tillsammans ger ett fullständigt beslutsunderlag. Man anser att detaljplanen inte bör antas innan dessa kompletteringar har genomförts och gjorts tillgängliga för sakägare och beslutsfattare.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplaneskedet handlar om att bedöma om marken är lämplig för den föreslagna användningen. Därför är konsekvensbedömningen oftast övergripande och bygger på flera utredningar. Det är brukligt att varje utredning behandlar sitt eget sakområde. En trafikutredning analyserar trafikfrågor, en riskutredning riskfrågor osv. Det finns inget formellt krav på att alla aspekter ska analyseras i en enda rapport. Detaljplaner

innehåller ofta begränsade analyser av byggskedet eftersom de exakta arbetsmetoderna inte är kända när planen antas. De genomförda utredningarna utgör tillsammans ett tillräckligt underlag för att möjliggöra en avvägning enligt plan- och bygglagen samt för att göra en bedömning av detaljplanens lämplighet. Mer detaljerade frågor hanteras i projekterings- och genomförandeskedet.

Efter granskningen har planförslaget reviderats och högsta tillåtna nockhöjd har sänkts från +22,0 meter till +21,0 meter över angivet nollplan. Syftet med ändringen är att minska anläggningens påverkan på omgivningen samtidigt som de tekniska och funktionella krav som ställs på bron kan tillgodoses. Den föreslagna höjden på bron har tagits fram utifrån en samlad bedömning av tekniska, funktionella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar. En central utgångspunkt har varit att säkerställa erforderlig fri höjd för den trafik och de funktioner som bron passerar över, samtidigt som tillgänglighetskrav, lutningsförhållanden, anslutningar till omgivande gatunät och angränsande målpunkter har kunnat uppfyllas. I planeringsarbetet har olika utformningsalternativ och höjdlägen studerats. Lägre höjder har bedömts medföra svårigheter att uppfylla de tekniska krav som ställs på fri höjd och funktion, medan högre höjder skulle innebära längre ramper, sämre tillgänglighet och en ökad visuell påverkan. Den redovisade höjden bedöms därför utgöra en avvägd lösning mellan anläggningens funktionella krav och hänsyn till omgivningen.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att brons höjd är en viktig fråga för närboende. Som underlag till detaljplanen har därför illustrationer, sektioner och solstudier tagits fram för att belysa anläggningens påverkan på omgivningen. Utredningarna visar att bron kommer att vara ett synligt inslag i stadsbilden. Utifrån den solljusstudie som har tagits fram för detaljplanen görs bedömningen att påverkan avseende dagsljus- och skuggförhållanden bedöms vara begränsad och inte av sådan omfattning att den utgör hinder för planens genomförande. Detaljplanens syfte är att pröva markens lämplighet och de övergripande förutsättningarna för anläggningen. Den exakta utformningen av bron kommer att vidareutvecklas i efterföljande projekteringsskeden, där fortsatt hänsyn tas till platsens förutsättningar och närliggande bebyggelse.

Den angivna genomförandetiden om tio år avser den tidsperiod under vilken detaljplanen kan genomföras och ska inte likställas med att hela området kommer att vara föremål för byggverksamhet under hela perioden. Byggskedets genomförande, bygglogistik, arbetsområden och tillfälliga trafiklösningar regleras inte genom detaljplanen utan hanteras i kommande projekterings- och genomförandeskeden. Stadsbyggnadsförvaltningen är dock medveten om att genomförandet kommer att medföra tillfälliga störningar för närboende, verksamheter och trafikanter. Frågor som byggtrafik, transporter, buller, damm, vibrationer, tillfälliga avstängningar, gång- och cykelpassager samt framkomlighet kommer därför att behöva hanteras och regleras i samband med den fortsatta arbetet med genomförandet av projektet. I dessa skeden tas mer detaljerade genomförandeplaner fram där åtgärder för att begränsa störningar och säkerställa tillgänglighet redovisas.

Planförslaget utgår från att Stationsgatan även fortsättningsvis ska fungera som en viktig stadsgata med god tillgänglighet för boende, verksamheter, besökare och transporter. Särskild vikt har lagts vid analys av gång- och cykelflöden eftersom dessa utgör en central del av planens syfte, men även andra trafikslag och verksamheters behov har beaktats. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planhandlingarna ger ett tillräckligt underlag för att bedöma planens konsekvenser på detaljplanenivå. Frågor som rör byggskedets framkomlighet, tillfälliga trafiklösningar, leveranser, färdtjänst, taxi och servicefordon hanteras i den fortsatta projekteringen och

genomförandet. Efter genomförandet bedöms området fortsatt ha god tillgänglighet för berörda fastigheter och verksamheter. Något behov av ytterligare utredningar inför antagande bedöms därför inte föreligga.

Norra bron och det framtida stationshuset planläggs i separata detaljplaneprocesser men har samordnats utifrån deras funktionella samband. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att konsekvenserna av Norra bron kan bedömas utifrån nuvarande planeringsförutsättningar och att underlaget är tillräckligt för att pröva detaljplanen. Något behov av en gemensam konsekvensanalys för de båda projekten inom ramen för denna detaljplan bedöms därför inte föreligga.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planhandlingarna och de utredningar som tagits fram sammantaget ger ett tillräckligt underlag för att bedöma detaljplanens konsekvenser och för att göra den avvägning mellan allmänna och enskilda intressen som krävs enligt plan- och bygglagen. Frågor som rör byggskedets genomförande, tekniska lösningar samt den framtida utformningen av stationshuset hanteras i efterföljande projekterings- och planeringsskeden. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att dessa frågor inte påverkar planens grundläggande lämplighet eller den övergripande konsekvensbilden.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer sammantaget att den föreslagna höjden är motiverad utifrån planens syfte och de krav som ställs på anläggningens funktion, säkerhet och tillgänglighet samt att planhandlingarna ger tillräckligt underlag för att kunna bedöma planförslagets övergripande konsekvenser och lämplighet.

Funktionsrätt Uppsala kommun

Funktionsrätt Uppsala län står fast vid de synpunkter som framfördes under samrådet avseende gång- och cykelseparering, orienterbarhet, halksäkerhet, hissarnas funktion, belysning, lågallergen växtlighet samt framkomlighet vid skyfall. Organisationen anser att dessa frågor fortsatt är centrala för att säkerställa en tillgänglig, trygg och användbar stationsmiljö.

Funktionsrätt anser att detaljplanen, även om alla tillgänglighetsfrågor inte kan detaljregleras i plankartan, behöver säkerställa de planmässiga förutsättningarna för att tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet ska kunna uppnås i kommande projektering och genomförande. Organisationen yrkar därför att planförslaget revideras så att det tydligt framgår att det finns förutsättningar för:

- en trygg, tillgänglig och konfliktfri gångmiljö vid brons anslutning till Stationsgatan med tydlig separering mellan gående och cyklister,
- sammanhängande orienterbarhet mellan omgivande gångstråk, hissar, trappor och plattformar,
- tillgängliga och framkomliga gångvägar även vid skyfall och andra störningar,
- tillräckliga ytor och lämpliga nivåförhållanden för halksäker utformning, vinterdrift och robust tillgänglighet året runt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanens syfte är att reglera mark- och vattenanvändning samt de övergripande fysiska förutsättningarna för den planerade anläggningen. Flera av de frågor som lyfts avser den närmare utformningen av stationsmiljön och hanteras därför i kommande projekterings- och genomförandeskeden. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att

planförslaget säkerställer de ytor och förutsättningar som krävs för att möjliggöra en tillgänglig, trygg och funktionell stationsmiljö. Frågor om gång- och cykelflöden, orienterbarhet, höjdsättning, hals säkerhet, vinterdrift samt utformningen av entréer, gångytor och kopplingar till stationens olika delar kommer att utredas och beaktas vidare i den fortsatta projekteringen utifrån gällande lagstiftning, riktlinjer och principer för universell utformning. Planbeskrivningen redovisar att planområdet inte berörs av risk för översvämning enligt den översvämningskartering som gjorts av Uppsala Vatten och avfall.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att ytterligare planbestämmelser krävs för att säkerställa dessa frågor inom ramen för detaljplanen.

Kollektivtrafikförvaltningen

Region Uppsala vill förtydliga att det är viktigt att detaljplanen möjliggör för de funktioner som är viktiga för att Uppsala centralstation ska bli en välfungerande kollektivtrafikanläggning. Med viktiga funktioner menar vi resenärsinformation, orienterbarhet och trygghet, tillgänglighet samt framkomlighet för resenären. Region Uppsala tillstyrker detaljplanen under förutsättning att kommunen kan säkerställas:

1. Att frågor om resenärsinformation, skyltning, tekniska system, gestaltning, dimensionering samt drift och genomförande ryms inom planområdet.
2. Att orienterbarhet, trygghet och tillgänglighet säkerställs både i permanenta och tillfälliga lösningar.
3. Att detaljplanen rymmer tillgängliga kommunikationstråk mellan bro och gata om stationshuset inte är färdigt vid brons driftsättning.
4. Att detaljplanen möjliggör för att gångvägar till och från byten med olika kollektivtrafikslag och serviceresor utformas för hög kapacitet, tillgänglighet och trygg passage.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen syftar till att säkerställa de mark- och utrymmesmässiga förutsättningarna för den nya bron och stationsanläggningen. Kommunen bedömer att planförslaget medger de funktioner som krävs för att tillgodose behov kopplade till resenärsinformation, skyltning, tekniska system samt anläggningens framtida drift och genomförande. Den närmare utformningen och lokaliseringen av dessa funktioner hanteras i kommande projektering.

Orienterbarhet, trygghet och tillgänglighet är viktiga kvaliteter såväl i den färdiga anläggningen som under genomförandeskedet. Dessa frågor kommer att beaktas i den fortsatta projekteringen och i planeringen av tillfälliga lösningar under byggtiden. Planförslaget bedöms även möjliggöra tillgängliga kopplingar mellan bro och gatunät. Om stationshuset inte är färdigställt vid tidpunkten för brons driftsättning kommer behovet av tillgängliga och funktionella tillfälliga lösningar att hanteras inom ramen för den fortsatta projekteringen och genomförandeplaneringen.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer vidare att detaljplanen skapar förutsättningar för att gångvägar till och från olika kollektivtrafikslag samt serviceresor kan utformas med hänsyn till kapacitet, tillgänglighet, orienterbarhet och trygghet. Den exakta utformningen av dessa stråk regleras inte i detaljplanen utan hanteras i efterföljande skeden.

Jernhusen AB

Jernhusen är positivt till detaljplanens syfte och bedömer att den nya bron kan bidra till förbättrade bytesmöjligheter och ett mer robust stationsområde. Jernhusen framhåller samtidigt att flera frågor behöver utredas och tydliggöras i det fortsatta arbetet.

Jernhusen efterfrågar förtydliganden kring gångflöden, kapacitet och bytesfunktioner, särskilt avseende situationen om den norra bron tas i drift innan en framtida södra bro är genomförd. Organisationen anser att resenärsflöden mot olika målpunkter bör redovisas tydligare.

Vidare lyfter Jernhusen behovet av samordning mellan den nya bron och det planerade stationshuset, bland annat avseende pelarplacering, tillgänglighet, gångflöden och effektiva byten. Jernhusen anser också att ansvarsfördelningen för hissar, rulltrappor och trappor behöver klargöras avseende uppförande, drift, underhåll och reinvestering.

Jernhusen framhåller att trygghetsfrågorna bör hanteras samlat för hela stationsområdet, inklusive Centralpassagen, för att säkerställa trygga och tillgängliga stråk. Även genomförandefrågor lyfts, där vikten av samordning mellan berörda aktörer, god tillgänglighet under byggskedet och hantering av interimslösningar betonas.

Jernhusen ser positivt på planens gestaltungsambitioner men anser att bron bör utformas som en integrerad del av en sammanhållen stationsmiljö. Därutöver påtalas vikten av att frågor om elektromagnetiska fält från järnvägsanläggningen beaktas tidigt i planeringen.

Sammanfattningsvis betonar Jernhusen vikten av fortsatt samverkan mellan kommunen, Trafikverket och berörda fastighetsägare för att säkerställa en långsiktig funktionell, trygg och attraktiv stationsmiljö.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen syftar till att säkerställa de mark- och utrymmesmässiga förutsättningarna för den nya bron och dess anslutningar. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att planförslaget skapar förutsättningar för en funktionell plattformsförbindelse och för fortsatt utveckling av stationsområdet. Den närmare utformningen av gångstråk, bytespunkter, kapacitet, stationsfunktioner och anslutningar till det planerade stationshuset hanteras i efterföljande projekteringsskeden.

Frågor om samordning mellan bron, stationshuset och övriga delar av resecentrum, liksom ansvarsfördelning för hissar, rulltrappor och trappor, kommer att hanteras i den fortsatta planeringen och i samverkan mellan berörda aktörer.

Stadsbyggnadsförvaltningen delar uppfattningen att trygghetsfrågor behöver beaktas i ett helhetsperspektiv för stationsområdet och att god tillgänglighet och funktion ska upprätthållas även under genomförandet. Genomförandefrågor, etappindelning och eventuella tillfälliga lösningar hanteras i kommande skeden.

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar synpunkterna avseende gestaltning och tekniska förutsättningar, inklusive elektromagnetiska fält. Dessa frågor kommer att beaktas i det fortsatta arbetet inom respektive ansvarsområde.

Stadsbyggnadsförvaltningen ser positivt på fortsatt samverkan med Jernhusen, Trafikverket och övriga berörda aktörer i den fortsatta utvecklingen av stationsområdet.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef