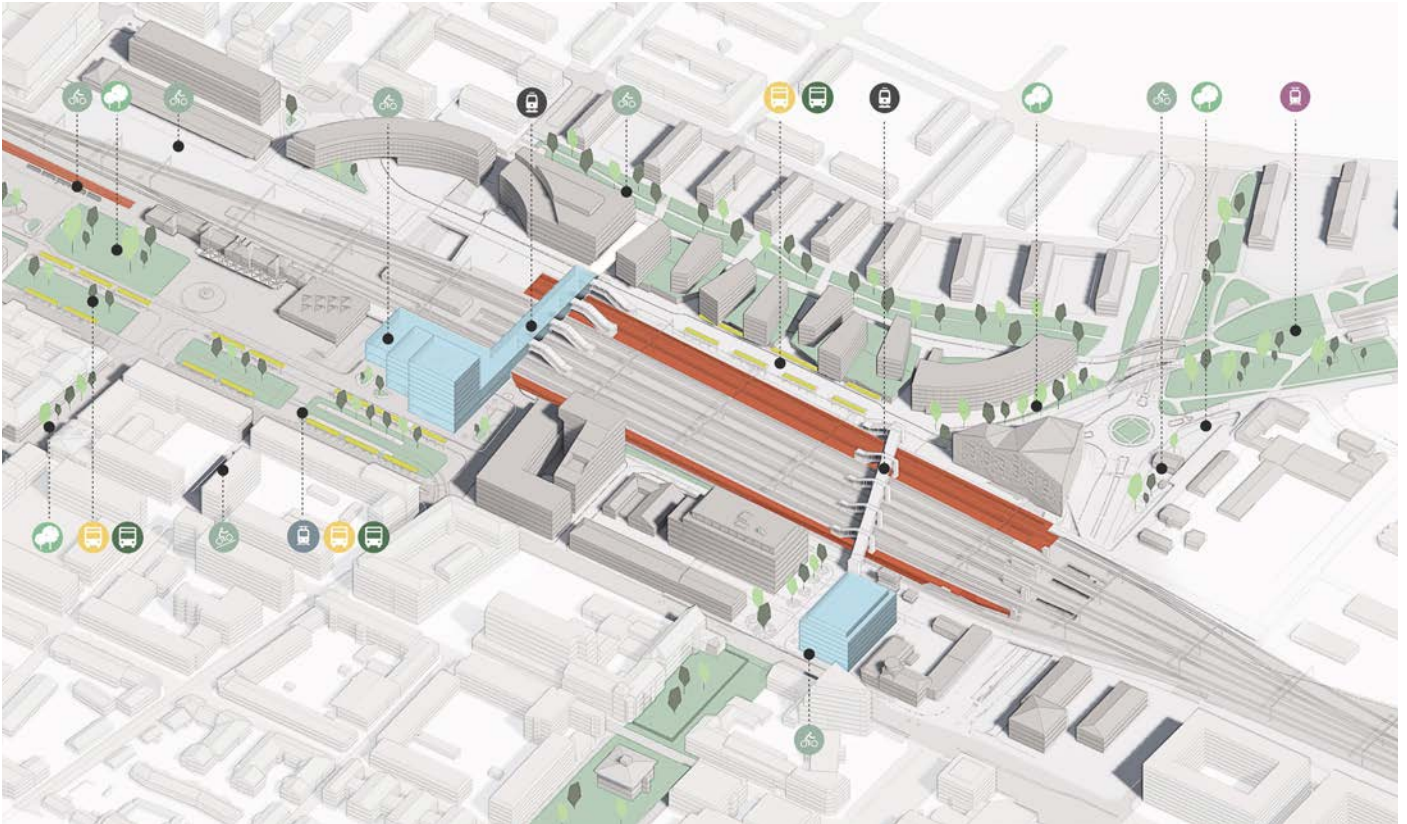


UPPSALA C - NORRA BRON

SAMMANSTÄLLNING UTREDNINGAR & SKISSER
2026-06-01

INLEDNING, BAKGRUND & FÖRUTSÄTTNINGAR



Visualisering CF Møller

Detta dokument har tagits fram på uppdrag av Uppsala kommun och syftar till att sammanställa det arbete som har genomförts sedan 2020 kopplat till val och lokalisering av Norra bron vid Uppsala C. Sammanställningen redovisar relevanta workshops, utredningar, förstudier och avstämningsmaterial som successivt har legat till grund för projektets inriktning och de ställningstaganden som gjorts.

Arbetet med Norra bron har bedrivits som en löpande skiss- och utredningsprocess, där olika alternativ har prövats, utvecklats och avfärdats över tid. Eftersom skissprocessen till sin natur är undersökande och kreativ har inte varje steg dokumenterats i form av separata handlingar. Dokumentationen utgår därför främst från de tillfällen då material har tagits fram för presentation, avstämning eller beslut, exempelvis i samband med workshops, styrgrupper, utvecklingsplan, förstudie och systemhandling.

Sammanställningen är framtagen av Studio Land och ska fungera som ett stöd för att tydliggöra processen bakom lokaliseringen av Norra bron samt de överväganden som har påverkat bronns nuvarande placering och utformning.

BAKGRUND

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

Uppsala C är en av stadens viktigaste målpunkter och en central del av både det regionala och lokala transportsystemet. I takt med att staden växer ökar behovet av effektiva, trygga och tillgängliga förbindelser mellan stadens östra och västra delar samt mellan stationens olika funktioner.

Norra bron är tänkt att bidra till en mer sammanhållen stationsmiljö genom att skapa en ny koppling över spårområdet med anslutningar till plattformarna. Bron ska stödja stationens funktion som bytespunkt och samtidigt bidra till att stärka sambanden mellan stadskärnan, stationsområdet och utvecklingen på den östra sidan av järnvägen.

I arbetet har även framtida flexibilitet varit en viktig utgångspunkt. Lösningen behöver kunna genomföras

inom ramen för projektets tidplan och samordnas med Trafikverkets planerade arbeten i spårområdet, samtidigt som den inte ska bygga bort möjligheter för framtida utveckling av stationsområdet och dess kopplingar till omgivande stadsrum.

FÖRUTSÄTTNINGAR

En grundläggande förutsättning för arbetet med Norra bron är att bron kommer att ägas och driftas av Uppsala kommun, men byggas av Trafikverket inom ramen för de arbeten som planeras och genomförs i spårområdet. Detta innebär att utformning, genomförande och tekniska lösningar behöver samordnas mellan parterna och anpassas till de krav, processer och tidplaner som gäller för järnvägsanläggningen.

Utvecklingen av Norra bron får inte påverka befintlig eller planerad spåranläggning med tillhörande konstruktioner. Bron och dess anslutningar behöver därför utformas med hänsyn till spår, plattformar, kontaktledningar, tekniska installationer, bärande konstruktioner och framtida anläggningsdelar. Särskild hänsyn behöver tas till de begränsningar som följer av arbete i och i direkt anslutning till spårområdet.

En annan viktig förutsättning är att bron ska kunna genomföras inom ramen för Trafikverkets planerade produktion och de spåravstängningar som krävs för arbeten i järnvägsmiljön. Detta ställer krav på en lösning som är tekniskt genomförbar, tydligt avgränsad och möjlig att samordna med övriga pågående och planerade åtgärder vid Uppsala C.

Samtidigt behöver Norra bron utformas så att den bidrar till kommunens långsiktiga mål för stationsområdet. Bron ska skapa god tillgänglighet till plattformarna, stärka kopplingen över spårområdet och möjliggöra en tydlig och trygg förbindelse mellan stadens östra och västra delar. Utformningen behöver därför balansera tekniska och produktionsmässiga krav med stadsmässiga kvaliteter, orienterbarhet, trygghet och framtida flexibilitet.

WORKSHOP & UTREDNINGAR

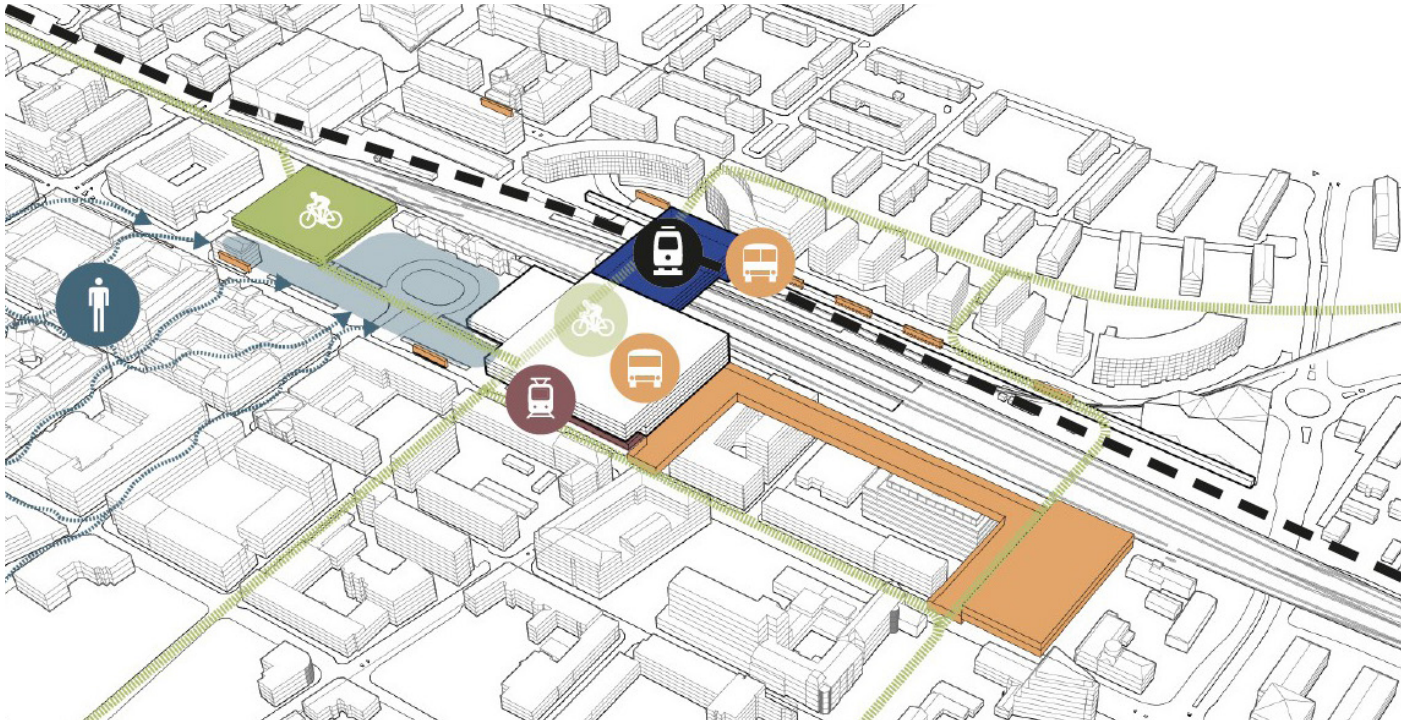
På följande sidor redovisas det successiva arbetet som har legat till grund för lokaliseringen och utformningen av Norra bron. Arbetet har utvecklats genom workshops, politiska avstämningar, utvecklingsplan, förstudier och systemhandlingsarbete, där olika lösningar för kopplingar över spårområdet har prövats och värderats.

I de tidiga skedena låg fokus på att identifiera stationens framtida behov och de övergripande samband som behöver stärkas i takt med att Uppsala växer. Särskilt behovet av att minska järnvägens barriäreffekt, skapa bättre kopplingar mellan stadens västra och östra delar samt förbättra tillgängligheten till plattformarna lyftes fram. Flera principiella alternativ studerades, däribland överdäckning, alternativa brolägen, breddning av Centralpassagen och olika utformningar av en ny broförbindelse.

Genom det fortsatta arbetet har alternativen successivt prövats mot tekniska, ekonomiska, funktionella och stadsbyggnadsmässiga förutsättningar. Vissa lösningar har avfärdats eftersom de inte bedömts vara genomförbara, inte skapat tillräcklig robusthet eller inte gett de stadsmässiga samband som eftersträvas. Samtidigt har Norra bron utvecklats som en tydlig och strategisk koppling mellan den nya stationsbyggnaden, plattformarna och den östra sidan av spårområdet.

Avsnittet visar hur projektets inriktning stegvis har förtydligats, från tidiga idéer om en ny koppling över järnvägen till ett mer konkret förslag där brons funktion, bredd, plattformkopplingar och relation till stationsbyggnaden har studerats vidare. Det redovisar också hur frågan om en framtida förlängning mot Frodeparken har hanterats, där aktuell systemhandling inte omfattar förlängningen men där brons placering fortsatt ska möjliggöra en sådan utveckling i ett senare skede.

2020-12-18 - Workshop 1



Visualisering CF Møller

Inför framtagandet av Utvecklingsplan Uppsala C genomfördes ett antal workshops med representanter från Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket samt större kommersiella fastighetsägare i närområdet. Syftet med workshoparna var att samla in kunskap, identifiera viktiga planeringsförutsättningar och fånga upp olika aktörers perspektiv på stationens och närområdets framtida utveckling.

Den första workshopen behandlade två möjliga scenarier: pendelstation öst respektive pendelstation syd. Scenarierna hade koppling till Trafikverkets pågående utredningar och användes som utgångspunkt för diskussioner om stationsområdets funktion, stadsmässiga samband och framtida trafikflöden.

Ett centralt medskick från workshopen var vikten av att minska den barriäreffekt som järnvägen i dag skapar mellan stadens västra och östra delar. Samtidigt betonades att den fortsatta planeringen inte bör leda till att nya barriärer uppstår, varken fysiskt, funktionellt eller upplevelsemässigt. Kopplingarna över och genom järnvägsområdet behöver därför studeras med särskilt fokus på tillgänglighet, orienterbarhet och stadsliv.

Vidare framhölls att vägar, trafikplaner och intentioner från Uppsala kommuns översiktsplan ska beaktas i

det fortsatta arbetet. Trafikflöden för kollektivtrafik, persontrafik och cykeltrafik bedömdes vara av stor betydelse och bör analyseras i relation till de mål som identifieras för utvecklingsplanen. Det gäller både hur trafikslagen samspelar inom stationsområdet och hur de bidrar till tillgängligheten till Uppsala C som regional och lokal nod.

I detta skede hade Norra bron ännu inte identifierats som en specifik lösning. Diskussionen fördes i stället på en mer övergripande nivå och handlade om behovet av en ny koppling över järnvägsområdet. Denna koppling diskuterades som en möjlig bro, alternativt som en överdäckning, med syfte att stärka sambanden mellan stadens olika delar och minska järnvägens barriärverkan.

EFTERFÖLJANDE UTREDNING

I efterföljande utredningar, där expertis inom överdäckningar involverades, prövades möjligheten att skapa en överdäckning över järnvägsområdet. Utredningarna visade dock att lösningen inte bedömdes vara genomförbar. Skälen var framför allt kopplade till de tekniska och ekonomiska förutsättningarna.

En avgörande begränsning var restriktionerna för hur högt det är möjligt att bygga inom området. Dessa begränsningar påverkade möjligheten att skapa tillräckliga byggrätter ovanpå en överdäckning. Samtidigt bedömdes kostnaderna för att genomföra en sådan konstruktion vara mycket höga, bland annat till följd av de tekniska krav som ställs vid byggnation över järnväg.

Sammantaget innebar detta att den möjliga exploateringen inte kunde motivera de investeringar som en överdäckning skulle kräva. Alternativet avfärdades därför som en ekonomiskt och genomförandemässigt svår lösning inom ramen för det fortsatta arbetet.

ÖVRIGA LOKALISERINGAR AV KOPPLING

Placeringen av brokopplingen prövades i detta skede i diskussionsgrupper. Utifrån järnvägsanläggningens behov hade en kompletterande brokoppling varit önskvärd mellan mittskeppet och kopplingen till Centralpassagen samt nedgången mot Strandbodgatan. Detta skulle innebära en lokalisering strax söder om Suttungs gränd.

Denna lokalisering bedömdes dock inte som rimlig ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Placeringen saknar

tydlig koppling till den omgivande stadsstrukturen, såsom befintliga och framtida cykelstråk, gångflöden samt kopplingar till övrig kollektivtrafik. Den bedömdes inte heller ge förutsättningar för en ändamålsenlig lokalisering av ett nytt stationshus eller tillhörande cykelparkering. Mot denna bakgrund avfärdades alternativet, eftersom det inte bedömdes möta stadens samlade behov eller bidra till en långsiktigt hållbar stationsmiljö.

I detta skede diskuterades även en breddning av Centralpassagen som ett alternativ för att hantera större resenärsflöden och stärka kapaciteten i befintlig koppling. En sådan breddning bedömdes dock inte vara ekonomiskt försvarbar, eftersom den skulle kräva omfattande ombyggnationer och flytt av större tekniska anläggningar kopplade till järnvägens funktion.

Alternativet bedömdes inte heller som önskvärt ur ett robusthets- och redundansperspektiv. En breddning av Centralpassagen skulle visserligen kunna öka kapaciteten i befintlig passage, men den skulle inte skapa någon ny alternativ koppling över eller under spårområdet. Därmed skulle lösningen fortsatt vara sårbar vid störningar, exempelvis vid skyfall eller andra händelser då dagens Centralpassage riskerar att påverkas eller tillfälligt stängas. Mot denna bakgrund bedömdes alternativet inte tillgodose behovet av en mer robust och flexibel stationsstruktur.



Karta med pilar visar prövade passager.

2021-03-19 - Workshop 2

Workshop 2 genomfördes i mars 2021 med representanter från Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket samt större kommersiella fastighetsägare i närområdet.

Under workshopen presenterades ett förslag med en bred brokonstruktion som sträckte sig från Stationsgatan hela vägen fram till Kungsgatan. Förslaget omfattade även en anslutande bussterminal på den södra sidan, väster om spåren.

I förslaget ingick även en större byggnadsvolym placerad mellan Stadshuset och den gamla stationsbyggnaden, orienterad mot dagens spårområde. Byggnadsvolymen var tänkt att bidra till en mer sammanhållen stadsfront mot järnvägsområdet och samtidigt pröva möjligheten att tillföra nya funktioner i ett centralt läge i anslutning till stationsmiljön.

Efter vidare arbete och avstämningar bedömdes alternativet inte vara lämpligt. Skälen var bland annat att brokonstruktionen riskerade att skapa en fysisk och visuell barriär i stadsrummet samt bidra till att en baksida uppstod mot söder. Bussterminalens kapacitet bedömdes inte heller vara tillräcklig. Därutöver fanns osäkerheter kopplade till genomförbarheten för spårväg under byggnadsvolymen.



Visualisering CF Møller



Visualisering CF Møller



Visualisering CF Møller

2021-05-06 - Politisk styrgrupp

Inför den politiska styrgruppen i maj 2021 presenterades ett nytt förslag för Uppsala C. Förslaget innebar en vidareutveckling av tidigare studerade alternativ och tog sin utgångspunkt i behovet av att stärka sambanden över spårområdet, minska järnvägens barriäreffekt och skapa en tydligare sammanhållen stationsmiljö.

I förslaget lyftes stationsbyggnaden fram som ett tydligt landmärke och som en central del av den framtida stadsbilden kring Uppsala C. Stationsbyggnaden gavs därmed en mer framträdande roll, både som orienteringspunkt för resenärer och som identitetsskapande byggnad i mötet mellan stadens västra och östra delar.

En viktig del av förslaget var en ny broförbindelse som kopplade samman den västra sidan av

spårområdet med den östra. Bron placerades på ett sätt som möjliggjorde en framtida förlängning in i Frodeparken, vilket bedömdes kunna stärka kopplingen mellan stationsområdet, stadskärnan och de östra stadsdelarna. Placeringen gav även förutsättningar för ett mer sammanhängande gång- och cykelstråk genom området.

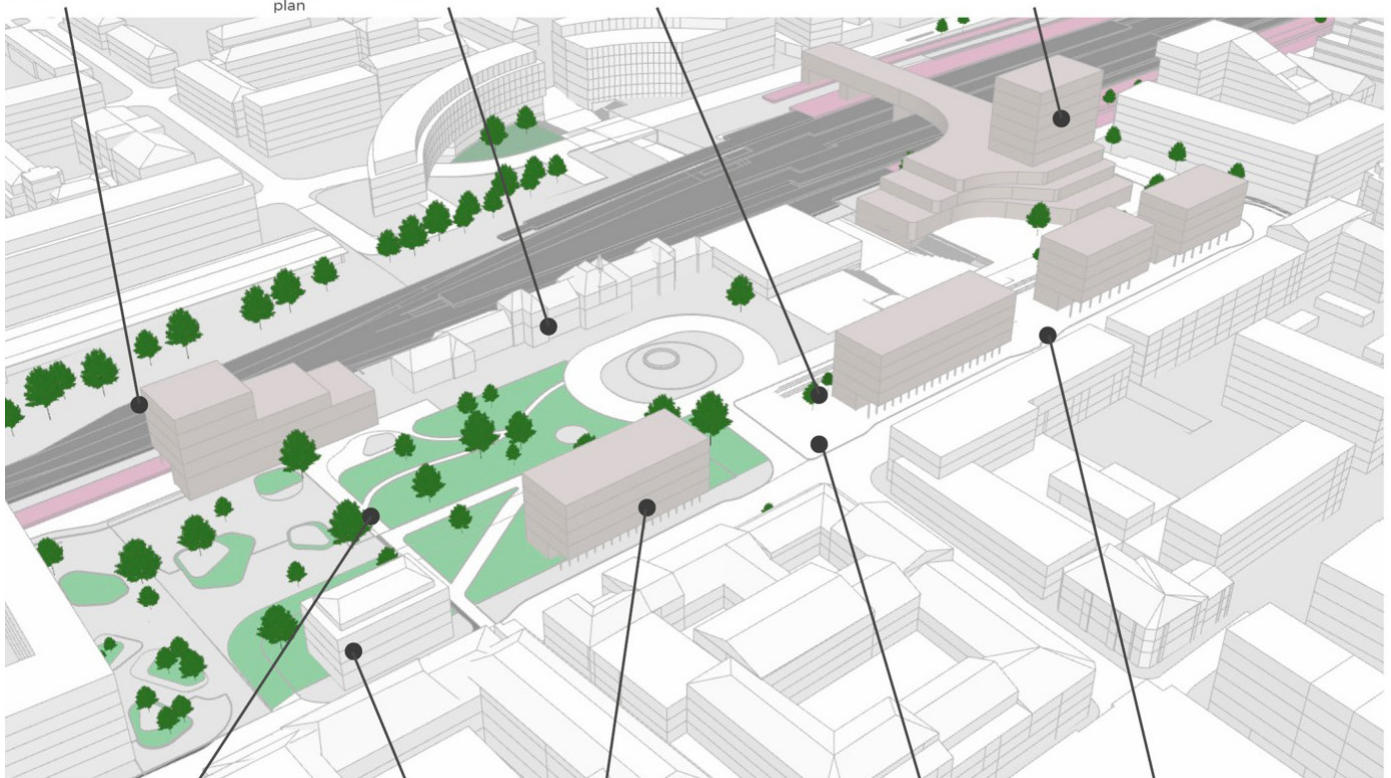
Sammantaget syftade förslaget till att skapa en mer integrerad och tillgänglig stationsmiljö, där stationsbyggnaden, bron och de omgivande stadsrummen samspelade för att stärka Uppsala C som både regional bytespunkt och urban mötesplats.

Ny byggnadsvolym i anslutning till spår 100. Byggnaden kan innehålla kommersiella lokaler, cykelparkering samt möjligt funktion som station i bottenplan. Kontor i övriga plan.

Befintliga äldre stationsbyggnad bevaras i sin helhet med dess verksamheter. Terminalbyggnaden bevaras i dess helhet och sammankopplas med den nya stationsbyggnaden i markplan.

Spårvägen dras på den södra sidan av de nya byggnadsvolymerna i dagens läge för Stadshusgatan. Hållplatsläge placeras parallellt med dagens terminalbyggnad.

Ny utvecklad stationsbyggnad med höjd kapacitet och förbättrad möjlighet för byte mellan transportmedel. Stationsbyggnaden kopplar över spåren och förbinder öst och väst med lyftpaket till respektive plattform från bro/byggnad över spår. Noden innehåller också en kontorsvolym som också bidrar som landmärke.



tärkt parkstråk i nord-sydlig riktning samt en öst-västlig spridningskorridor via nya tak och broar över spårområdet. Parken har en viktig funktion för luftkvalitet, dagvattenantering/skyfall samt bidrar till en högre valitet i stadsrummet med dess äldre träd.

Brf bevaras men delar av dess parkering kan komma att tas i anspråk för en rampöslösning.

Nya byggnadsvolymer längs med Kungsgata med en mix av kommersiella lokaler, kontor och bostäder. Bottenplan indragen i väster för att till skapa väderskydd för hållplatslägen.

Vid naturliga korsningspunkter tillskapas offentliga rum likt torg för att skapa en öppenhet mellan Kungsgatans stadsrum och park/stationsmiljö.

Förlängning av centralpassagen för att möjliggöra en passage under Kungsgatan.

Visualisering CF Møller

2022-04-04 Utvecklingsplan Uppsala C

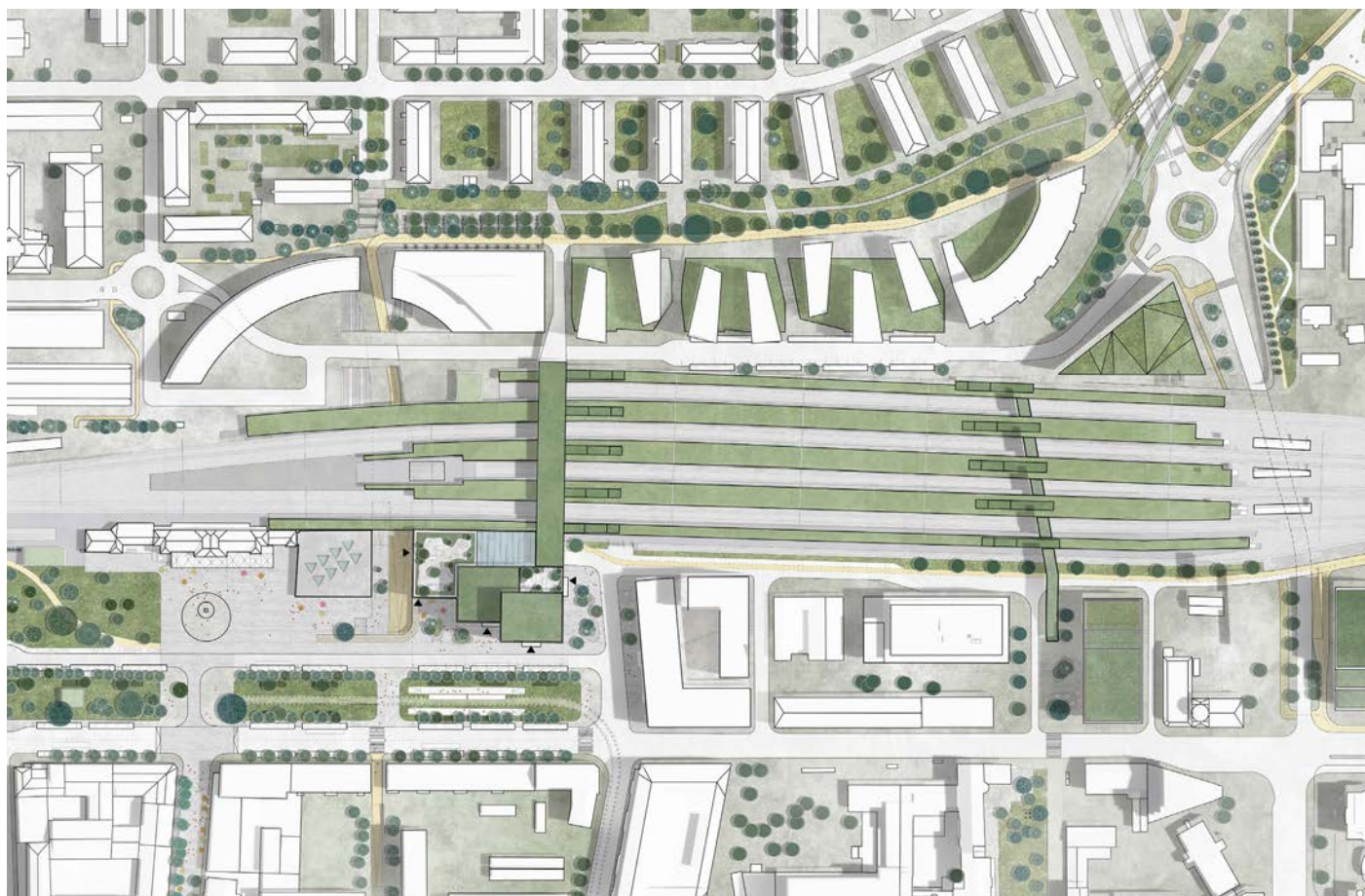
Utvecklingsplanen för Uppsala C lyfter fram behovet av att stärka kopplingarna i stationsområdet i takt med att staden växer och gång-, cykel- och pendlartrafiken ökar. En central del i planen är en ny stationsbyggnad söder om dagens Centralpassage, i anslutning till ett större cykelparkeringshus i två plan och med koppling till stationens olika funktioner och plattformar. Planen omfattar också en förlängning av Centralpassagen under Stadshusgatan och Kungsgatan, med uppgång mot Dragarbrunnsgatan, för att förbättra flödena mellan stadens östra och västra sida och stärka kopplingen till den nya cykelparkeringen. Passagen beskrivs som en viktig framtida länk för framför allt cykeltrafik, där utformning, ljus och trygghet blir viktiga kvaliteter.

Utvecklingsplanen för Uppsala C redovisar Norra bron som en ny central koppling mellan den nya stationsbyggnaden på den västra sidan, den östra sidan av spårområdet, Frodeparken samt stationens plattformar. Bron utformas som en ljus och luftig

byggnadsvolym med väderskydd och fungerar även som vänthall, även om den inte är avsedd för stadigvarande vistelse. Genom lyftpaket skapas effektiva och säkra förbindelser mellan broplanet och respektive plattform. Norra bron är direkt integrerad med den nya stationsbyggnaden, där funktioner som toaletter, förvaring, cykeluthyrning samt kommersiella ytor för restaurang och handel föreslås. Planen omfattar även tydliga kopplingar till ett större cykelgarage i stationsbyggnaden med omkring 6 000 cykelplatser i tre plan, vilket ger resenärer direkt tillgång till stationen, bron och plattformarna. På den östra sidan redovisas dessutom en ny cykelparkering i Frodeparken, med enkel anslutning via trappa och lyftpaket, vilket ytterligare stärker bronns funktion som länk mellan stationen och det omgivande stadsrummet.

Utvecklingsplanens innehåll är godkänt i KS (2022-06-15).

Se vidare information Utvecklingsplan Uppsala C - 2022-04-04.



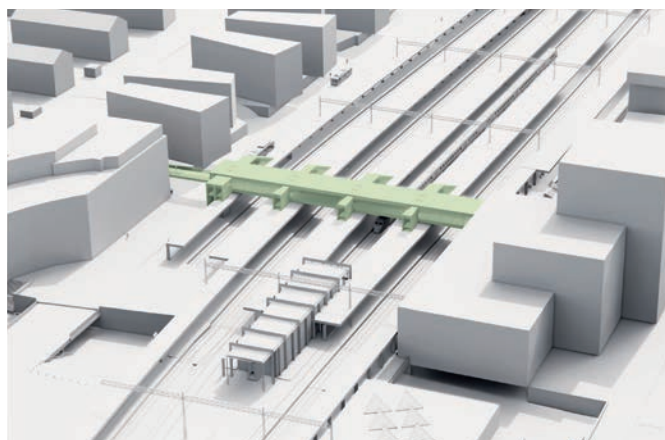
Norra bron är i utvecklingsplanen placerad så att det nya stationshuset förbinds hela vägen till Frodeparken.
Visualisering CF Møller

2023-12-20 Förstudie broar Uppsala C

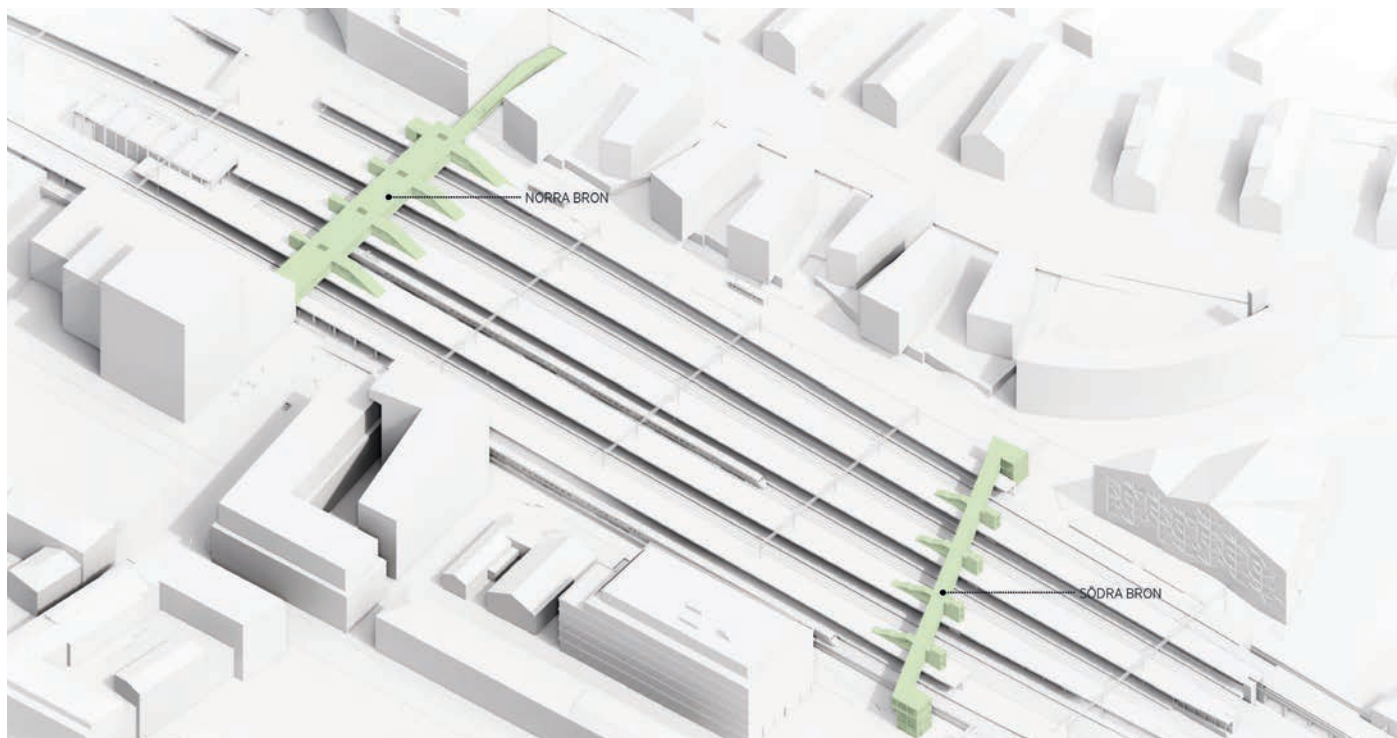
I september 2023 inleddes arbetet med att ta fram en förstudie för den norra respektive södra gångbron över spårområdet vid Uppsala C. Arbetet bedrevs i nära samverkan mellan Uppsala kommun, Trafikverket och Trafikverkets konsultorganisation genom regelbundna samordningsmöten.

För Norra bron prövades olika lösningar för brons utformning, funktion och anslutningar till plattformarna. Bron utformades med en invändig fri bredd om 10 meter, med undantag för kopplingen mot Frodeparken där bredden uppgår till 6 meter. Breddmåttan har varit en viktig utgångspunkt för att säkerställa god framkomlighet, orienterbarhet och kapacitet för resenärer, samtidigt som bron behöver anpassas till spårområdets tekniska och fysiska förutsättningar.

I arbetet studerades även olika alternativ för lyftpaket till plattformarna, där trappor, hissar och rulltrappor prövades i olika kombinationer. Efter avvägningar mellan tillgänglighet, kapacitet, genomförbarhet och funktion landade förslaget i att respektive plattform utrustas med en hiss, med undantag för plattformen vid spår 10 och kopplingen till stationshuset, där två hissar föreslås. Varje plattform förses även med trappor och rulltrappor för att skapa robusta och effektiva rörelseflöden mellan broplanet och plattformarna.



Visualisering CF Møller



Visualisering CF Møller

2025-02-19 Systemhandling Norra Bron



Visualisering Sweco

Inför starten av systemhandlingen för Norra bron har projektgruppen beslutat att inte gå vidare med en förlängning av bron över Stationsgatan och vidare in i Frodeparken i detta skede. Bedömningen grundar sig i att en detaljplan för en sådan förlängning i dagsläget är svår att driva vidare inom projektets aktuella ramar. Tidplanen för detaljplanen och byggnationen av Norra bron behöver dessutom samordnas och löpa parallellt med Trafikverkets pågående arbete, vilket ytterligare begränsar möjligheterna att inkludera förlängningen i den nuvarande processen.

I systemhandlingen kommer Norra bron därför att utredas vidare utan förlängningen mot Frodeparken. Samtidigt ska en framtida förlängning inte omöjliggöras. Brons placering kvarstår därför med utgångspunkt i tidigare ställningstaganden, så att en eventuell framtida koppling över Stationsgatan och vidare in i Frodeparken kan genomföras som en separat del i ett senare skede.

Systemhandlingsarbetet utgör en fördjupning och detaljering av tidigare förstudier. I detta skede samordnas Trafikverkets järnvägsanläggning med bronns utformning på en högre detaljeringsnivå.

Arbetet omfattar bland annat tekniska förutsättningar, funktionella samband, tillgänglighet, resenärsflöden och kopplingar mellan broplanet och plattformarna.

Respektive koppling till plattformarna utformas med en uppåtgående rulltrappa samt en fast trappa i södergående riktning. I norrgående riktning utgår arbetet från två hissar för att skapa ökad redundans, tillgänglighet och driftsäkerhet. Detta innebär att plattformarnas koppling till Norra bron kan utformas med god funktionalitet även vid driftstörningar eller underhåll av enskilda lyftanordningar.

Bron utformas med ett fritt innermått om 10 meter. Måttet bedöms ge goda förutsättningar för att hantera framtida resenärsflöden och skapa en tydlig, trygg och tillgänglig koppling mellan stationsbyggnaden, plattformarna och den östra sidan av spårområdet.

På den västra sidan ansluter bron direkt till den nya stationsbyggnaden. Stationsbyggnadens placering styrs av flera befintliga och framtida förutsättningar i området. I norr begränsas placeringen av den befintliga Centralpassagen, medan spårvägens planerade



Visualisering Sweco



läge och järnvägsområdet påverkar möjligheterna till utbredning och angöring. I söder behöver hänsyn tas till funktioner för angöring, drift och tillgänglighet till både det nya stationshuset och spårområdet.

Sammantaget innebär dessa förutsättningar att stationsbyggnadens placering behöver balansera flera funktionella krav. Byggnaden ska möjliggöra en effektiv koppling till Norra bron, samtidigt som den ska samordnas med befintliga anläggningar, framtida kollektivtrafiklösningar och de angöringsfunktioner som krävs för en väl fungerande stationsmiljö.

ÖVRIGA FÖRUTSÄTTNINGAR

Projektet Uppsala C är ett komplext stads- och infrastrukturprojekt där varje delprojekt utgör en viktig del av en större helhet. Det innebär att enskilda delar, såsom Norra bron, inte kan bedömas isolerat utan behöver förstås i relation till stationens samlade funktion, stadens utveckling, resenärflöden, tekniska förutsättningar och framtida behov.

Lokaliseringen av Norra bron behöver därför förklaras utifrån flera samverkande faktorer. Det handlar inte enbart om brons placering i förhållande till spårområdet, utan även om hur den bidrar till ökad robusthet, hur den samspelar med det nya stationshuset, hur den kopplar till befintliga och framtida stråk samt hur den stärker Uppsala C som bytespunkt och entré till staden.

Nedan följer ett antal underrubriker som lyfter fram viktiga delar i den sammantagna bedömningen av en lämplig lokalisering. Flera av dessa delar har tidigare berörts i samband med workshops, utredningar och skisser, men redovisas här samlat för att tydliggöra de överväganden som ligger till grund för projektets fortsatta inriktning.

REDUNDANS

År 2018 drabbades Centralpassagen av översvämning i samband med att stora mängder regn föll under en begränsad tidsperiod. Händelsen tydliggjorde sårbarheten i dagens stationsstruktur, där huvuddelen av tillgängligheten till spårområdet sker via passager under mark. Även accessen från Strandbodgatan sker underifrån, vilket innebär att flera viktiga kopplingar är beroende av liknande tekniska förutsättningar.

På grund av grundvattnets nivå är passager under spårområdet beroende av pumpanläggningar som vid kraftiga regn eller extremväder ska aktiveras för att leda bort vatten. Vid händelsen 2018 var dessa pumpar ur drift, vilket medförde att passagen inte kunde fungera som avsett. Detta visar på behovet av att komplettera dagens struktur med lösningar som inte är lika sårbara vid skyfall, driftstörningar eller andra händelser som kan påverka passager under mark.

För projektet Uppsala C är det därför viktigt att skapa en stationslösning där kopplingarna till plattformarna och mellan de båda sidorna av spårområdet får ökad redundans. Norra bron bidrar till detta genom att skapa en alternativ koppling på en annan nivå än dagens

underjordiska passager. Därmed stärks anläggningens robusthet och förmåga att fungera även vid störningar i enskilda delar av systemet.

NYA STATIONSHUSET

I samband med ombyggnationen av Uppsala C planeras ett nytt stationshus. Stationshuset ska bidra till en mer funktionell, tydlig och välkomnande stationsmiljö. Det ska kunna erbjuda bättre utrymmen för resenärflöden, skapa möjlighet till väntan i anslutning till tågresor och samtidigt fungera som en mötesplats och orienterande punkt i staden.

Det nya stationshuset planeras strax söder om Centralpassagen, i direkt anslutning till plattformarna och spårområdet. Placeringen styrs av flera fysiska och funktionella förutsättningar. I väster begränsas byggnadens utbredning av spårvägens planerade placering, men även av behovet av generösa ytor för framtida resenärflöden och förbipasserande. Dessa flöden bedöms bli större än i dag och behöver därför ges tillräckligt utrymme för att stationen ska kunna fungera effektivt, tryggt och tillgängligt över tid.

I söder begränsas stationsbyggnadens utbredning av funktioner som behöver rymmas på marknivå, såsom flöden till och från spår 2 och 3 samt olika angöringsfunktioner kopplade till stationshuset och spårområdet. Sammantaget innebär detta att stationshusets placering behöver balansera flera krav: närhet till plattformarna, god koppling till Norra bron, utrymme för stora gångflöden samt samordning med kollektivtrafik, angöring och tekniska funktioner.

Stationsbyggnaden planeras även med ett underbyggt garageplan som ska inrymma omfattande cykelparkering. I dagsläget planeras cirka 4 700 cykelparkeringsplatser, vilket skulle göra anläggningen till ett av de största cykelparkeringshusen i Norden. Detta stärker Uppsala C:s roll som en viktig bytespunkt mellan tåg, cykel, gång och övrig kollektivtrafik, samtidigt som det stödjer stadens ambitioner om hållbart resande och en mer yteffektiv stationsmiljö.

FLEXIBILITET

Att planera för morgondagens behov är en komplex uppgift. Samtidigt är det en viktig ambition i projektet

att göra medvetna vägval som inte begränsar framtida möjligheter. Projektet strävar därför efter att skapa en lösning som fungerar för dagens kända behov, men som samtidigt har en inbyggd flexibilitet för att kunna utvecklas över tid.

I samband med framtagandet av systemhandlingen för Norra bron beslutades att den tidigare planerade förlängningen av bron över Stationsgatan och vidare in i Frodeparken skulle utgå i detta skede. Beslutet grundade sig främst i projektets tidplan och de genomförandeförutsättningar som gäller för arbeten inom och i anslutning till järnvägsområdet.

Byggnationen av Norra bron kommer att genomföras av Trafikverket på uppdrag av Uppsala kommun. Arbetet behöver samordnas med Trafikverkets pågående och planerade spårarbeten, vilka bland annat innebär spåravstängningar och andra tidskritiska åtgärder i järnvägsanläggningen. Arbeten inom spårområdet kräver omfattande planering, lång framförhållning och noggrann samordning för att kunna genomföras på ett säkert och effektivt sätt.

Den aktuella tidplanen bedömdes därför bli för sårbar om förlängningen över Stationsgatan och in i Frodeparken skulle ingå i samma genomförande. Förlängningen bedömdes dessutom kunna innebära en särskild risk i detaljplaneprocessen, bland annat eftersom den kan komma att överklagas och därmed påverka tidplanen för hela projektet.

Projektet beslutade därför att förlängningen inte ska ingå i den aktuella systemhandlingen, men att den inte heller ska omöjliggöras. Norra bron ska även fortsättningsvis placeras och utformas på ett sätt som möjliggör att en framtida förlängning kan genomföras som en separat del, med stöd av en egen detaljplaneprocess.

Nyttan med en framtida förlängning är fortsatt tydlig. En förlängning skulle kunna skapa en bättre koppling till den nya cykelparkering som planeras i Frodeparken och samtidigt stärka sambandet mellan stadens östra stadsdelar och stationsområdet. På så sätt kan Norra bron på sikt utvecklas till en ännu tydligare och mer sammanhängande länk i stadens gång- och cykelstruktur.

RIKSINTRESSE FÖR KOMMUNIKATIONER

Uppsala C och det tillhörande spårområdet ingår i riksintresse för kommunikationer, med koppling till Ostkustbanans nationella och regionala funktion. Riksintresset omfattar järnvägsanläggningar och järnvägsmiljöer som är av särskild betydelse för person- och godstransporter samt för transportsystemets långsiktiga kapacitet, tillgänglighet och robusthet.

Riksintresset syftar till att säkerställa att järnvägens nuvarande funktion kan upprätthållas samt att framtida utvecklings- och utbyggnadsmöjligheter inte begränsas. Området ska därför skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet av järnvägsanläggningen, försämra dess kapacitet eller motverka nödvändiga framtida investeringar i spår, plattformar, stationsfunktioner och anslutande infrastruktur.

Inom Uppsala C är sambandet mellan spårområde, plattformar, stationsbyggnad och omgivande stadsmiljö särskilt viktigt. Stationen utgör en central bytespunkt i staden och har stor betydelse för såväl regional pendling som långväga resande. Åtgärder som stärker stationens funktion, förbättrar orienterbarhet och tillgänglighet samt bidrar till ett mer robust och effektivt reseflöde bedöms därför i regel vara förenliga med riksintressets syfte.

Norra bron bedöms bidra positivt till riksintresset genom att stärka Uppsala C:s funktion som kollektivtrafiknod. Bron förbättrar tillgängligheten till plattformarna och skapar en ytterligare passage över spårområdet, vilket minskar järnvägens barriäreffekt i stadsmiljön. Genom att komplettera befintliga kopplingar ökar även redundansen i stationsområdet, vilket innebär att resenärer får alternativa rörelsemöjligheter vid höga flöden, driftstörningar eller begränsad framkomlighet i andra delar av stationen.

Åtgärden kan därmed bidra till en mer resilient och användbar stationsmiljö, där tillgänglighet, kapacitet och trygghet förbättras utan att järnvägens funktion eller framtida utvecklingsmöjligheter begränsas. Under förutsättning att bron utformas med hänsyn till järnvägens tekniska krav, drift, säkerhet och eventuella framtida utbyggnadsbehov bedöms den vara förenlig med riksintresset för kommunikationer. Snarare stärker åtgärden riksintresset genom att stödja stationens långsiktiga roll som en effektiv och väl integrerad transportnod i Uppsala och i det nationella järnvägssystemet.

SAMMANFATTNING

SAMMANFATTNING

Uppsala C står inför en omfattande ombyggnation där stationens funktion som regional bytespunkt, lokal knutpunkt och viktig entré till staden ska stärkas. I takt med att Uppsala växer ökar också kraven på kapacitet, tillgänglighet, robusthet och tydliga kopplingar mellan stadens västra och östra delar. Norra bron utgör i detta sammanhang en central del av den framtida stationsstrukturen.

Detta dokument sammanfattar de utredningar, workshops och skisser som successivt har legat till grund för lokaliseringen och utformningen av Norra bron. Arbetet har utvecklats från tidiga diskussioner om behovet av att minska järnvägens barriäreffekt och skapa nya kopplingar över spårområdet, till mer konkreta studier av broförbindelse, stationsbyggnad, plattformskopplingar och möjliga framtida samband mot Frodeparken.

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

Norra bron har därefter utvecklats som en ny, tydlig koppling mellan den västra sidan av spårområdet, den nya stationsbyggnaden, plattformarna och den östra sidan av stationen. Bron bidrar till att minska järnvägens barriärverkan och stärker möjligheten att röra sig mellan stadens olika delar på ett tryggt, tillgängligt och orienterbart sätt. Genom att bron placeras i direkt

anslutning till det nya stationshuset skapas goda förutsättningar för effektiva resenärsflöden, förbättrad bytesfunktion och en mer sammanhållen stationsmiljö.

En viktig utgångspunkt i arbetet har varit att skapa ökad redundans i stationsanläggningen. Dagens huvudsakliga kopplingar till spårområdet sker till stor del via passager under mark, vilket innebär en sårbarhet vid exempelvis skyfall eller tekniska driftstörningar. Norra bron kompletterar dessa befintliga kopplingar genom att tillföra en alternativ passage på en annan nivå, vilket stärker stationens robusthet och funktion över tid.

I tidigare skeden har Norra bron även studerats med en förlängning över Stationsgatan och vidare in i Frodeparken. I samband med systemhandlingen har projektgruppen beslutat att denna förlängning inte ska ingå i det aktuella genomförandet, främst mot bakgrund av tidplan, detaljplaneförutsättningar och behovet av samordning med Trafikverkets arbeten i järnvägsområdet. Samtidigt ska en framtida förlängning inte omöjliggöras. Brons placering och utformning ska därför fortsatt möjliggöra att kopplingen mot Frodeparken kan genomföras som en separat etapp i ett senare skede.

Sammantaget visar utredningarna att Norra bron har en strategisk betydelse för utvecklingen av Uppsala C. Den föreslagna lokaliseringen stödjer stationsområdets långsiktiga funktion, stärker sambanden mellan stadens östra och västra delar, möjliggör ett nära samspel med det nya stationshuset och bidrar till en mer robust, tillgänglig och framtidssäker stationsmiljö.

