

Plan- och byggnadsnämnden
Samrådsredogörelse

Datum:
2026-06-03

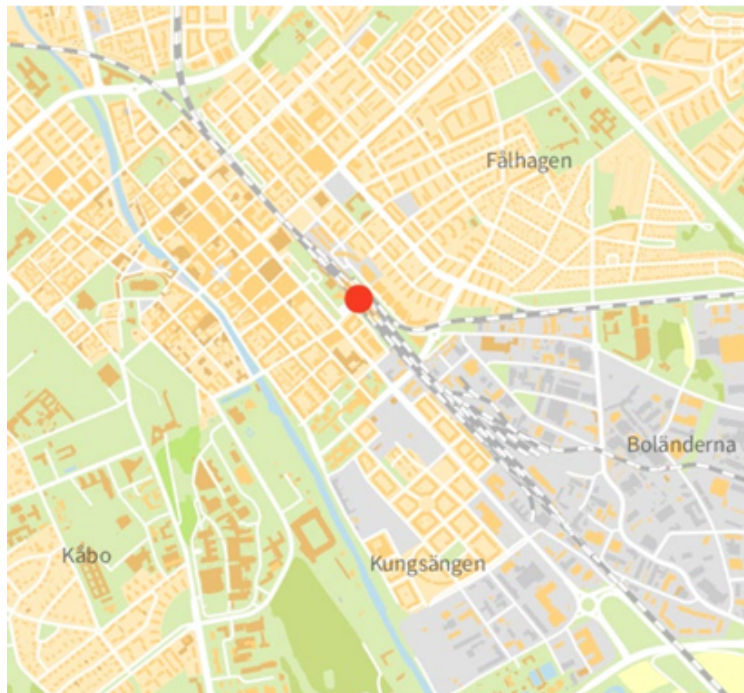
Diarienummer:
PBN 2025-000751

Handläggare
Camilla Björk

Samrådsredogörelse

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

Beslutsdatum

Beslut om planuppdrag 20 oktober 2022

Beslut om samråd och granskning 22 januari 2026

Samråd 13 februari 2026 - 27 mars 2026

Innehåll

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	6

Sammanfattning av samrådet

Detaljplanen har varit på samråd mellan 13 februari 2026 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.

Under samrådstiden har 34 (1 sekretess) antal skriftliga synpunkter inkommit. Synpunkterna behandlar i huvudsak brons utformning. Länsstyrelsens synpunkter berör huvudsakligen frågor kopplade till risker med avseende på farligt gods samt ras och skred.

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken, enligt sitt yttrande daterat 23 mars 2026.

Länsstyrelsens yttrande bifogas även i sin helhet.

Sammanfattning av ändringar i förslaget

Ändringar från samrådet:

Utredningar

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

Plankarta

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

Planbeskrivning

- Avsnittet *Stadsbild, bebyggelse och gestaltning* har kompletterats med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt illustrationsplan och illustrationer av brons utbredning och koppling till Stationsgatan. Informationen om brons utformning har förtydligats.
- Avsnittet *Trafik och tillgänglighet* har förtydligats med avseende på nulägesbeskrivning samt planerade förändringar och kompletterats med illustrationer över befintligt gång- och cykelnät samt framtida gång- och trafikflöden i Uppsala C.
- Planbeskrivningen kompletteras med en övergripande skrivning om brottsförebyggande åtgärder.
- Avsnittet *Social hållbarhet* har kompletterats med avseende på trygghetsfrågor samt utifrån ett äldreperspektiv.
- Avsnittet *Mark och geoteknik* har kompletterats med avseende på skred och stabilitet.
- Avsnittet *Översvämning* förtydligas med avseende på påverkan vid ett 100-årsregn.
- Avsnittet *Risk* har kompletterats med avseende på risker kopplade till transport av farligt gods.
- Avsnittet *Klimatanpassning* har kompletterats med avseende på risk för urbana värmeöar.
- Avsnittet *Teknisk försörjning* har kompletterats med avseende på brandvatten.

- Planbestämmelsen f₁ med tillhörande motivtexter har kompletterats i avsnittet *Användning av mark och vatten*.
- Avsnittet *Genomförandefrågor* har kompletterats med avseende på servitut och rättigheter, konsekvenser för fastigheter inom planområdet, tekniska frågor, organisatoriska frågor samt prövningar enligt annan lagstiftning.
- Avsnittet *Planens konsekvenser* har kompletterats med avseende på naturmiljö, klimatpåverkan samt hälsa och säkerhet.
- Avsnittet *Sociala konsekvenser* har kompletterats med avseende på trygghet samt barn-, äldre- och tillgänglighetsperspektivet.
- Avsnittet *Planens förenlighet med översiktsplanen och miljöbalken* har kompletterats med avseende på planens förenlighet med miljöbalken.
- Mindre ändringar av redaktionell karaktär.

Översikt över inkomna yttranden

Inkomna yttranden
Myndigheter
Polismyndigheten
Kommunala lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
Trafikverket
Försvarsmakten
Kommunala nämnder och bolag
Räddningsnämnden
Uppsala Vatten och Avfall AB
Kulturnämnden
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
Kollektivtrafik förvaltningen UL
Intresseföreningar och sammanslutningar
Synskadades Riksförbund
Funktionsrätt Uppsala
Föreningen Vårda Uppsala
Ledningsägare
Skanova AB
Svenska Kraftnät
Vattenfall Eldistribution AB
Privatpersoner
Privatperson 1
Privatperson 2
Privatperson 3
Privatperson 4
Privatperson 5
Privatperson 6
Privatperson 7

Inkomna yttranden
Privatperson 8
Privatperson 9
Privatperson 10
Privatperson 11
Privatperson 12
Privatperson 13
Privatperson 14
Övriga
Swedavia Airports
Brf Uppsala Entré
Jernhusen AB

Sammanfattning av inkomna synpunkter från samrådet och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Yttranden från remissinstanser och medborgare

Privatperson 1

Uppförandet av en bro ses som mycket positivt, då gångpassagen under viadukten upplevs som otrygg.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Noteras.

Privatperson 2

Framhåller att det är olyckligt att gångbron över Stationsgatan har utgått. Det blir betydligt krångligare att använda bron för resenärer som kommer från östra sidan av stationen och de kommer sannolikt välja Centralpassagen i högre utsträckning. En eventuell gångbro över Salagatan behöver inte vara väderskyddad eller lika bred som plattformsförbindelsen för att vara användbar. Det framgår inte i planbeskrivningen, men gestaltungsprogrammet verkar beskriva trapphus med endast en rulltrappa. Med tanke på att fasta trappor redan finns vid Centralpassagen och Strandbodkilen bör det vara prioriterat att ha rulltrappa i båda riktningarna (upp/ner).

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I dagsläget är det inte aktuellt att förlängas bron över Stationsgatan till Frodeparken. Det alternativet utgick på grund av projektets tidplan och de genomförandeförutsättningar som gäller för arbeten inom och i anslutning till järnvägsområdet. Brons placering och utformning ska dock fortsatt möjliggöra att kopplingen mot Frodeparken kan genomföras i ett senare skede.

Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Detaljplanen reglerar inte utformningen av rulltrappor. Lyftpaketen avses dock att utrustas med rulltrappor i båda riktningarna.

Skanova AB

Skanovala teleanläggningar/rättigheter berörs inte/påverkas inte av rubricerat planförslag och Skanova har inget att erinra mot detaljplanen.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Skanovala yttrande.

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Svenska Kraftnäts yttrande.

Swedavia Airports

Swedavia har inget att erinra i detta samrådske. Nuvarande planförslag bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Stockholm Arlanda Airport. Vidare ser man positivt på att centralstationsområdet utvecklas då området spelar en viktig roll i tillgängligheten till Arlanda.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Swedavias yttrande.

Polismyndigheten

Lokalpolisområdet framför att planbeskrivningen i begränsad utsträckning redovisar hur det brottsförebyggande perspektivet enligt lag (2023:196) har beaktats. Även om vissa trygghetsskapande åtgärder, såsom belysning och transparens, beskrivs efterfrågas en mer samlad och genomarbetad brottsförebyggande strategi, inklusive

överväganden kring kameraövervakning och suicidprevention. Det önskas att planerna kompletteras i detta avseende.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I en detaljplan finns inte möjlighet att reglera utformning i detalj. Det finns dock ingenting i detaljplanens aktuella utformning som hindrar att kameraövervakning uppförs samt att suicidförebyggande åtgärder vidtas. Planbeskrivningen kompletteras med en övergripande skrivning om brottsförebyggande åtgärder.

Privatperson 3

Framför att den ökade tillgängligheten som bron bidrar till ses som positivt. Planförslaget bedöms i huvudsak som väl genomarbetat, men det lämnas ett medskick om att utformningen av glasfasaden bör beakta risken för solljusreflektioner för att undvika bländning av lokförare.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet. Synpunkten ska beaktas i utformningen av plattformsförbindelsen.

Privatperson 4

Framför att järnvägen och centralstationen i dagsläget utgör en betydande barriär i centrala Uppsala och skriver att fler broar eller tunnlar som underlättar förflyttning över eller under spårområdet är positivt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar yttrandet.

Privatperson 5

Framför att planen för den nya brons placering bör ändras, så att utsikten för de boende i Brf Uppsala Entré (Stationsgatan) inte förstörs. Föreslår att bron i stället bör placeras 75-100 m längre norrut.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En placering av bron 75- 100 meter norrut skulle innebära en konflikt med det befintliga stationshuset och mittskeppet. Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen. Planbeskrivningen kompletteras också med en redovisning av brons påverkan i höjd i förhållande till bebyggelsen vid Stationsgatan.

Privatperson 6 och 7

Boende på Stationsgatan anser att det är positivt att bron inte längre sträcker sig över Stationsgatan men att dess utformning och höjd medför en dominerande påverkan på närboende, särskilt vid Stationsgatan 22. Vidare framhålls att ökad gångtrafik kan medföra konflikter med varutransporter i området. Som alternativ föreslås att bron förläggs längre norrut, i närmare anslutning till Centrumgallerian, vilket bedöms ge bättre funktion för resenärer och minska påverkan på boendemiljön.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

En placering av bron längre norrut i anslutning till Centrumgallerian skulle innebära en konflikt med det befintliga Mittskeppet. Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen. Planbeskrivningen kompletteras också med en redovisning av brons påverkan i höjd i förhållande till bebyggelsen vid Stationsgatan. Det pågår ett övergripande arbete med avseende på framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C där framkomlighet och trafiksäkerhetsfrågor hanteras och säkerställs.

Synskadades Riksförbund

Synskadades riksförbund framför att detaljplaneförslaget i otillräcklig grad redovisar hur tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning, särskilt synskadade, säkerställs i enlighet med Plan- och bygglagen och FN:s konvention. Det efterfrågas en tydligare redovisning av gång- och resenärsflöden, trafikantperspektiv samt hur bron och dess anslutningar dimensioneras och utformas för att vara orienterbara, säkra och användbara. Vidare anges att ytan för brons angöring vid den östra sidan är för snålt tilltagen och att bron bör fortsätta över Stationsgatan och ansluta till Frodeparken. Gestaltungsprogrammet och illustrationerna bedöms visa miljöer med bristande kontraster, ledstråk, belysning och övriga tillgänglighetsåtgärder. Man anser att planhandlingarna sammantaget inte visar att en tillgänglig och säker utformning ryms inom detaljplanens ramar och efterfrågar komplettering samt dialog i frågan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

I en detaljplan finns inte möjlighet att reglera utformning i detalj. Gestaltungsprogrammet utgör ett ramverk för de utformningsprinciper som har tagits fram för bron. Utförandet detaljprojekteras i ett senare skede och ska utföras så att den uppfyller tillämpliga krav på tillgänglighet.

Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av gång- och resenärsflöden med ett trafikantperspektiv. Planbeskrivningen kompletteras också med avseende på tillgänglighetsfrågor.

Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB informerar om att befintliga elnätanläggningar finns inom och i anslutning till planområdet, bland annat markkablar och nätstation. Det framhålls att Vattenfalls riktlinjer ska följas vid schaktning, sprängning och övriga

arbeten i närheten av anläggningarna, inklusive krav på säkerhetsavstånd, riskanalyser och samråd. Eventuella ledningsflyttar ska utföras av Vattenfall men bekostas av exploitören. Vidare påpekas att elnätanläggningar ska hållas tillgängliga under genomförandet och att gällande säkerhetsavstånd måste upprätthållas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Vattenfalls yttrande.

Privatperson 8 och 9

Har inkommit med två samstämmiga yttranden och motsätter sig den planerade gångbron (Norra bron). I stället föreslås en tunnel under spårområdet för att minska negativ påverkan på stadsbild, boendemiljö och verksamheter. Man anser att bron motverkar tidigare gestaltningsintentioner för bebyggelsen längs Stationsgatan och påverkar viktiga vyer över staden. Redovisningar efterfrågas av jämförelser mellan bro och tunnel samt mellan nordliga och sydliga plattformanslutningar.

Det uttrycks oro för ljuspåverkan från bron på närliggande bostäder, särskilt med hänsyn till höjdläget i förhållande till befintliga lägenheter. Vidare lyfts farhågor kring byggtiden, såsom damm, nedsmutsning och risk för sättningar, samt krav på uppföljning och kompensation för dessa effekter.

Synpunkter framförs även om Stationsgatans nuvarande och framtida trafikbelastning, där en betydande ökning av kollektivtrafiken bedöms förvärra framkomlighet, buller och miljöpåverkan. Man efterfrågar trafikmätningar, begränsningar av privatbilism och bulleruppföljning, samt kompensation vid eventuella överskridanden av riktvärden.

Slutligen lyfts behov av förbättrad renhållning, ordning och trygghet i stationsområdet, både under byggskedet och efter färdigställande, samt krav på att kommunens överväganden i dessa frågor redovisas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Brons föreslagna placering utgår ifrån en sammanvägd bedömning av omgivningspåverkan och tekniska samt ekonomiska förutsättningar. Bedömningen utgörs också av en avvägning av allmänna och enskilda intressen. Utifrån de tekniska förutsättningar som råder på platsen skulle en tunnelkonstruktion bli mycket komplicerad och kostsam. I området finns också en översvämningsproblematik som gör att det utifrån ett samhälleligt och allmänt perspektiv är fördelaktigt med en bro över spårområdet. Bron kan då utgöra ett alternativ till Centralpassagen för att passera spårområdet i det fall Centralpassagen är översvämmad.

Den nya plattformsförbindelsen i form av en bro blir ett nytt inslag i stationsområdet som blir högre än dagens bebyggelse inom planområdet. Då bebyggelsen runt stationsområdet är högre än bron bedöms bron dock inte påverka några siktlinjer eller stadsbilden mer än inom stationsområdet, och bron bedöms därför inte riskera att påverka riksintresset för Uppsala stad negativt.

Den höjd som redovisas i plankartan är en högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan. Spårområdet ligger idag på cirka +7 meter över angivet nollplan, vilket innebär att bron medges en högsta höjd på cirka 15 meter. Planbeskrivningen kompletteras med illustrationer som redovisar den planerade bron och dess relation till befintlig bebyggelse längs med Stationsgatan. Planhandlingarna kompletteras

också med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Anslutning till plattformarna i nordlig riktning är inte möjlig på grund av utrymmesskäl. Brons placering måste anpassas till det planerade stationshuset som den ska docka an till. Om anslutningarna skulle förläggas norrut skulle en utrymmeskonflikt ske vid det befintliga mittskeppet.

Det finns inte möjlighet att reglera belysning i en detaljplan. I arbetet med gestaltningen har man dock fokuserat på en belysning med väl avbländande armaturer för att undvika att olägenhet uppstår i anslutning till bron. Belysning är också viktig som ett trygghetskapande element.

Detaljplanen reglerar inte byggskedets genomförande, såsom arbetstider, byggmetoder eller tillfälliga inskränkningar i framkomlighet. Dessa frågor hanteras i genomförandeskedet genom entreprenadkrav, trafikordningsplaner samt tillstånd och tillsyn enligt gällande lagstiftning.

Vad gäller risk för sättningar i fastigheten redovisar planbeskrivningen att en riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i exploatörens eget intresse att vidta åtgärder mot byggrelaterade skador.

Detaljplanen omfattar inte Stationsgatan och har därmed ingen möjlighet att styra dess utformning och innehåll. Det pågår ett övergripande arbete med avseende på framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C där framkomlighet och trafiksäkerhetsfrågor hanteras och säkerställs. Planbeskrivningen kompletteras med en utvecklad nulägesbeskrivning av Stationsgatan.

Synpunkter om renhållning, ordning och trygghet i stationsområdet är viktiga och tas med i det fortsatta arbetet. Dessa frågor hanteras dock i huvudsak inom drift- och förvaltningskedet och regleras inte i detaljplan. Planbeskrivningen kompletteras med en övergripande skrivning om brottsförebyggande åtgärder.

Kommunala lantmäterimyndigheten

Lantmäteriet framför att aktbeteckningar bör anges för gällande detaljplaner och att de fastighetsrättsliga konsekvenserna redovisas tydligare, särskilt med avseende på befintliga rättigheter som kan belasta fastigheten Dragarbrunn 32:1 och som kan påverka den tredimensionella fastighetsbildningen.

Vidare efterfrågas klagöranden kring ersättningsplantering av träd, inklusive lokalisering och hur markåtkomst säkerställs, samt om kommunen har rådighet över berörd mark. Lantmäteriet påpekar även att vissa planbestämmelser bör förtydligas, bland annat avseende höjdsystem för angivet nollplan och högsta nockhöjd.

Synpunkter framförs även kring markägoförhållanden, där det ifrågasätts om servitut är en lämplig lösning för plattformanslutningar och brostöd, eller om dessa bör ingå i tredimensionell fastighet. Det efterfrågas dessutom en tydligare redovisning av hur den tredimensionella fastigheten förhåller sig till Trafikverkets järnvägsfastighet samt hur ledningars rättsliga säkerställande hanteras vid eventuell omläggning.

Slutligen föreslås att planbeskrivningen kompletteras med en principiell 3D-illustration som visar brons och anslutningarnas utbredning i höjdded i relation till spårområdet och underliggande fastigheter.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen kompletteras med aktbeteckning för gällande detaljplaner. De fastighetsrättsliga konsekvenserna ska redovisas tydligare, särskilt med avseende på befintliga rättigheter som kan belasta fastigheten Dragarbrunn 32:1. Planbeskrivningen kompletteras också med avseende på de fastighetsrättsliga konsekvenserna samt ett förtydliganden med avseende på lokalisering av ersättningsträd samt markåtkomst.

Plankartan vid samrådet anger att det höjdsystem som avses är RH 2000. Planbeskrivningen förtydligas med avseende på vilket höjdsystem som tillämpas i plankartan.

Planbeskrivningen förtydligas med avseende på hur den tredimensionella fastigheten ska utformas tillsammans med en redovisning av avgränsningen i förhållande till Trafikverkets järnvägsfastighet och kompletteras med en principillustration som visar anläggningens utbredning i höjded i förhållande till järnvägsfastigheten.

Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av hur ledningarnas rättsliga säkerställande är hanterat samt hur detta avses lösas i samband med flytt.

Brf Uppsala Entré

Styrelsen för Brf Uppsala Entré framför synpunkter på brons utformning och genomförande. Det efterfrågas att brons höjd anpassas till lägsta möjliga nivå och att den faktiska höjden är cirka 17–18 meter enligt information från samrådsmötet, i stället för angiven maxhöjd om 22 meter. Vidare framförs att belysningen ska utformas och avskärmas så att störningar för närboende minimeras. Styrelsen betonar även att byggtiden för störande arbeten, såsom pålning och inskränkningar i framkomligheten på Stationsgatan, bör begränsas. Slutligen efterfrågas kompletterande illustrationer som tydligare redovisar brons faktiska höjd i relation till befintlig bebyggelse samt kommande stationshus på västra sidan av järnvägen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den höjd som redovisas i plankartan är en högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan. Spårområdet ligger idag på cirka +7 meter över angivet nollplan, vilket innebär att bron medges en högsta höjd på cirka 15 meter.

Det finns inte möjlighet att reglera belysning i en detaljplan. I arbetet med gestaltningen har man dock fokuserat på en belysning med väl avbländande armaturer för att undvika att olägenhet uppstår i anslutning till bron. Belysning är också viktig som ett trygghetsskapande element.

Detaljplanen reglerar inte byggskedets genomförande, såsom arbetstider, byggmetoder eller tillfälliga inskränkningar i framkomlighet. Dessa frågor hanteras i genomförandeskedet genom entreprenadkrav, trafikordningsplaner samt tillstånd och tillsyn enligt gällande lagstiftning.

Planhandlingarna ska kompletteras med illustrationer som visar brons utformning i relation befintliga bostadshus på Stationsgatan. Kommande stationshus hanteras i en separat detaljplan som befinner sig mycket tidigt i planprocessen, stationens höjd kan därför i nuläget inte redovisas.

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget berör prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL avseende hälsa och säkerhet.

Farligt gods

Länsstyrelsen anser att kommunen ska redovisa risker kopplade till transport av farligt gods, även om den planerade bebyggelsen inte avser stadigvarande vistelse. Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska en riskbedömning alltid utföras inom 150 meter från transportleder för farligt gods. Kommunen behöver därför bedöma risken för påverkan på tredje man vid en eventuell olycka på Ostkustbanan och vid behov föreslå riskreducerande åtgärder.

Ras och skred

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet delvis ligger inom ett aktsamhetsområde för skred enligt SGI:s kartmaterial. Kommunen bör bedöma aktsamhetsområdets betydelse för planområdet och förtydliga om planerade markarbeten kan påverka stabiliteten i närområdet.

Länsstyrelsens råd enligt 2 kap. PBL

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen är genomförbar ur ett brandskyddsperspektiv utifrån det som redovisas i PM Brandskydd. Samtidigt påpekar Länsstyrelsen att sprinkler inte ingår som brandskyddsåtgärd, vilket skulle kunna övervägas för att stärka brandskyddsnivån. Vidare anser Länsstyrelsen att tillgången till brandvatten bör utredas vidare och säkerställas i kommande skeden.

Länsstyrelsen synpunkter enligt annan lagstiftning.

Planområdet ligger inom Uppsala- och Vattholmaåsarnas vattenskyddsområde, vilket innebär att Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet. Inom vattenskyddsområdet gäller särskilda restriktioner för att förhindra risk för förorening av vattentäkten. Vissa åtgärder kan kräva tillstånd eller dispens, och Länsstyrelsen påpekar särskilt att pålborring med petroleumprodukter eller kemikalier sannolikt inte medges, då alternativa metoder finns.

Länsstyrelsen redogör även för reglerna kring vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Bortledning av grundvatten är normalt tillståndspliktig och ska prövas av mark- och miljödomstolen. Undantaget från tillstånds- eller anmälningsplikt enligt 11 kap. 12 § miljöbalken ställer höga krav på att det är uppenbart att ingen skada uppstår, vilket enligt Länsstyrelsen är svårt att visa i täta stadsmiljöer. Enligt planhandlingarna kan bortledning av grundvatten bli aktuell, vilket kan innebära behov av tillstånd för vattenverksamhet.

Vad gäller undersökning om betydande miljöpåverkan delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen kompletteras med en bedömning av risken för påverkan på tredje man i händelse av en olycka med avseende på farligt gods samt hur riskreducerande åtgärder hanteras.

Aktuell del av stationsområde är plant med marknivåer kring från +6 till +7,8 från väster till öster sida. Planerad Norra bro med grundläggningsnivå +6,0 rekommenderas att grundläggas med borrade stålrospålar. Djupa schakter för planerade brofundament kommer att utföras inom spont. Nuvarande markyta kommer att behållas. Borrade stålrospålar är nästintill inte massundanträngande och medför mindre vibrationer vid installation. Detta sammantaget gör att kommunen bedömer att totalstabiliteten inte kommer att påverkas vid anläggandet av Norra bron.

Länsstyrelsens synpunkt angående sprinkler som en brandsskyddslösning noteras i det fortsatta projekteringsarbetet och tillgången till brandvatten kommer att utredas vidare.

Planen möjliggör åtgärder som kräver dispens enligt gällande vattenskyddsföreskrifter. Dispens söks av Trafikverket.

Det kommer att krävas tillstånd för vattenverksamhet för grundvattenbortledning. Trafikverket ansöker om tillstånd hos Mark- och miljödomstolen.

Kommunen noterar att länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Räddningsnämnden

Brandförsvaret har granskat planförslaget med avseende på räddningstjänstens insatsmöjligheter, brandtekniska krav enligt gällande lagstiftning samt risker som kan påverka eller uppstå till följd av planområdet. Brandförsvaret har inga synpunkter på planförslaget och önskar ta del av samrådsredogörelsen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar räddningsnämndens yttrande.

Trafikverket

Trafikverket framhåller att en broförbindelse över järnvägen är en nödvändig förutsättning för genomförandet av projekt Fyra spår Uppsala. Trafikverket uppger att myndigheten har en kontinuerlig och etablerad dialog med kommunen om planering, projektering och genomförande av bron, och avser fortsätta denna samverkan under det fortsatta detaljplanearbetet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Trafikverkets yttrande.

Försvarsmakten

Försvarsmakten skriver att planområdet ligger inom både stoppområde för höga objekt och MSA-område kopplat till Uppsala flottilflygplats, vilket utgör riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § miljöbalken. Området påverkas även av riksintresset för väderradar Håtuna. Försvarsmakten bedömer dock att detaljplanen i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada dessa riksintressen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Försvarsmaktens yttrande.

Uppsala Vatten och Avfall AB

Uppsala Vatten påpekar att planområdet redan är försörjt med vatten och spillvatten och har befintlig förbindelsepunkt, vilket bör förtydligas i planbeskrivningen. Vidare uppmärksammas att de vatten-, spill- och dagvattenledningar som anges behöva flyttas sannolikt tillhör fastigheten och inte Uppsala Vatten, som endast har servispunkter vid fastighetens östra gräns. De befintliga och framtida brandposterna förutsätts vara fastighetsägarens egna installationer. Vid schaktarbeten behöver fastställas att länsvattnet inte förorenas av sulfidleran eller av föroreningar i fyllnadsjord. Om föroreningar påträffas behöver rening ske innan länsvattnet leds till Uppsala Vattens ledningsnät. Pålning får inte ske genom förorenade jordlager.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen förtydligas med avseende att området är försörjt med vatten och spillvatten. Synpunkten om ledningars ägoförhållanden noteras.

Hantering av länsvatten, förorenade massor och grundläggningsmetoder hanteras i genomförandeskedet. Trafikverket ansvarar för hanteringen av tillstånd för vattenverksamhet och det underlag som ingår i ansökan.

Synpunkten angående brandposter noteras.

Kulturnämnden

Kulturnämnden instämmer i bedömningen att den nya plattformsförbindelsen inte påverkar riksintresset Uppsala stad negativt och bedömer att den föreslagna bron kan bidra till en förhöjd upplevelse av staden samt möjliggöra kulturinslag såsom offentlig konst. Samtidigt framhålls 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 påpekas att befintlig offentlig konst i området behöver beaktas i den fortsatta planeringen, då omdaning riskerar att påverka konstverkens sammanhang och värden negativt. Kulturnämnden efterfrågar dialog i det fortsatta arbetet kring befintlig och ny konst samt anger att eventuella kostnader för påverkan på konst och kulturarv bör hanteras inom stadsbyggnadsförvaltningen.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Kulturnämndens yttrande och beaktar yttrandet i det fortsatta planarbetet och projekteringen.

Privatperson 10

Vid informationsmöte i stadshuset den 5 mars 2026 informerades vi om planerna på att uppföra en gångbro vid Stationsgatan 22. Uppdraget har givits till Trafikverket utan utrymme för alternativa lösningar eller placeringar. Bron uppgavs få en höjd motsvarande cirka sex våningar, och byggnationen beräknas pågå i minst sex år, medan hela stationsområdet påverkas under upp till tio år.

Konsekvenserna för boende bedöms som omfattande. Frågor om hur kommunen gjort sina avvägningar besvarades inte vid mötet, men beslutsunderlag har utlovats. Det efterfrågas särskilt konsekvensanalyser för boende, både under byggskedet och efter färdigställande, då nuvarande material främst redovisar ett barnperspektiv.

Förslaget väcker frågor om påverkan på trafik, miljö och stadsbild. Stationsgatan är redan hårt belastad, och det framstår som problematiskt att ytterligare gångströmmar leds ut i denna miljö. Ökad trafik riskerar att medföra mer buller, vibrationer och försämrad luftkvalitet – både under byggtiden och långsiktigt.

Gångbron bedöms även påverka kulturmiljön negativt genom att störa stadens siluett och siktlinjer. En underjordisk lösning lyfts som ett mer skonsamt alternativ. Vidare finns farhågor om klotter på brokonstruktionen samt osäkerheter i den geotekniska utredningen, där risk för sättningar inte kan uteslutas.

Bron föreslås få en höjd som överstiger Trafikverkets behov, vilket ifrågasätts. Utgångspunkten bör vara en så låg och diskret lösning som möjligt.

Avslutningsvis framförs en idé om att utveckla pendeltågstrafiken vidare till exempelvis Gamla Uppsala, Storvreta eller Stenhagen för att avlasta centralstationen och förbättra regional tillgänglighet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den planerade gångbroförbindelsen utgör en del av den övergripande utvecklingen av stationsområdet och syftar till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet för gående mellan stadens östra och västra delar samt till plattformarna.

Brons föreslagna placering utgår ifrån en sammanvägd bedömning av omgivningspåverkan och tekniska samt ekonomiska förutsättningar. Bedömningen utgörs också av en avvägning av allmänna och enskilda intressen. Utifrån de tekniska förutsättningar som råder på platsen skulle en tunnelkonstruktion bli mycket komplicerad och kostsam. I området finns också en översvämningsproblematik som gör att det utifrån ett samhälleligt och allmänt perspektiv är fördelaktigt med en bro över spårområdet. Bron kan då utgöra ett alternativ till Centralpassagen för att passera spårområdet i det fall Centralpassagen är översvämmad.

Siktlinjerna inom riksintresset Uppsala stad utgörs av en överordnad visuell axel mellan Uppsala slott och domkyrkan, längsgående siktkorridorer i Fyrisåns rum samt tvärgående siktlinjer genom rutnätsstaden. Tillsammans möjliggör dessa läsbarheten av stadens historiska maktstruktur, topografi och siluett. Nya tillägg ska utformas så att dessa siktlinjer inte bryts eller visuellt försvagas. Då bebyggelsen runt stationsområdet

är högre än bron bedöms bron dock inte påverka några siktlinjer eller stadsbilden mer än inom stationsområdet, och bron bedöms därför inte riskera att påverka riksintresset för Uppsala stad negativt.

Den höjd som redovisas i plankartan är en högsta nockhöjd i meter över angivet nollplan. Spårområdet ligger idag på cirka +7 meter över angivet nollplan, vilket innebär att bron medges en högsta höjd på cirka 15 meter.

Planbeskrivningen kompletteras med illustrationer som redovisar den planerade bron och dess relation till befintlig bebyggelse längs med Stationsgatan. Planhandlingarna kompletteras också med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Det pågår ett övergripande arbete med avseende på framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C där framkomlighet och trafiksäkerhetsfrågor hanteras och säkerställs. Trafikfrågor och Stationsgatans framtida funktion ingår i den övergripande trafikplaneringen för området. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av gång- och resenärsflöden, trafikantperspektiv.

Störningar under byggskedet styrs inte i detaljplan enligt plan- och bygglagen utan genom annan lagstiftning. Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller ska följas. Eventuella begränsningar av arbetstiden styrs av riktvärden för exempelvis byggbuller. Vad gäller risk för sättningar i fastigheten redovisar planbeskrivningen att en riskanalys som omfattar besiktning av grannfastigheterna bör göras innan byggstart. Om riskanalysen påvisar risk för vibrationsstörningar ligger det i exploatörens eget intresse att vidta åtgärder mot byggregrelaterade skador.

Synpunkter om renhållning, ordning och trygghet i stationsområdet är viktiga och tas med i det fortsatta arbetet. Dessa frågor hanteras dock i huvudsak inom drift- och förvaltningsskedet och regleras inte i detaljplan. Planbeskrivningen kompletteras med en övergripande skrivning om brottsförebyggande åtgärder.

Förslaget om utvecklad pendeltågstrafik ligger utanför ramen för aktuell planläggning men noteras.

Privatperson 11 och 12

Anser att planhandlingarna innehåller grundläggande brister i redovisningen av den planerade Norra bron, vilket enligt synpunkten försvårar möjligheten att bedöma planförslagets konsekvenser.

En central invändning är att brons totalhöjd inte anges i plankartan, trots att andra höjduppgifter redovisas. Detta uppges innebära att det saknas ett bindande mått för brons totala volym, vilket man menar strider mot krav på tydlighet i detaljplaner. Avsaknaden av totalhöjd anges göra det svårt att bedöma påverkan på bland annat siktlinjer, ljusförhållanden, skuggning, insyn och den visuella dominansen i gaturummet.

Vidare framhålls att bron får en direkt anslutning till Stationsgatan, vilket innebär att fastigheten vid Stationsgatan 22 påverkas av nya och ökade gångflöden samt förändrad användning av det angränsande stadsrummet. Detta bedöms medföra konsekvenser för entrésituationen, ökad rörelseintensitet, närhet till trapp- och hissordningar samt risk för ljus- och insynpåverkan från brons konstruktion.

Gestaltningen av bron – som beskrivs som väderskyddad, med glaspartier och omfattande belysning – anses ytterligare förstärka påverkan. Man menar att detta kan medföra ökad ljusexponering, reflexer, visuell dominans och en förändrad upplevelse av gaturummet, inklusive en upplevelse av minskad öppenhet.

Man framhåller att bron kan ge upphov till negativa konsekvenser för boendemiljön, såsom försämrade utsikter, minskat dagsljus och ökad upplevelse av instängdhet. Detta uppges kunna leda till värdepåverkan på bostäder man anser att kommunen måste ta fram en värdepåverkansanalys innan planen går vidare.

Problem lyfts kopplade till byggskedet, där omfattande arbeten i kombination med Trafikverkets utbyggnad bedöms medföra störningar i form av buller, damm, transporter, vibrationer och försämrade framkomlighet. Detta anses särskilt påverka verksamheter i gatuplan, såsom vårdverksamheter, som är beroende av god tillgänglighet för patienter och kunder. Man framhåller att dessa störningar kan innebära ekonomiska risker för verksamheter och fastighetsägare, exempelvis i form av minskade intäkter, vakanser i lokaler samt indirekta konsekvenser för bostadsrättsföreningens ekonomi.

Avslutningsvis anförs att den samlade och kumulativa påverkan av bron och stationsområdets ombyggnad underskattas i planhandlingarna. Med hänvisning till att bron beskrivs som en central del av ett större trafiknav med betydande flöden, menar man att påverkan på närboende är mer omfattande än vad som framgår.

Mot denna bakgrund efterfrågas kompletteringar av planhandlingarna i form av bland annat:

- tydligare höjredovisning,
- analyser av ljus, sikt, dagsljus och trygghet,
- konsekvenser för boendemiljö och byggskede,
- samt utredningar av ekonomiska effekter för fastighetsägare och verksamheter.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen redovisar att plankartans höjdbestämmelse avser bron och dess plattformanslutningar och syftar till att reglera den nya byggnadens höjd för att säkerställa att den anpassar sig den omgivande stationsmiljön. Nockhöjden är den högsta punkten på en byggnads takkonstruktion, mätt från angivet nollplan. Angivet nollplan är en fastställd höjdnivå som används som referenspunkt för att mäta höjden på byggnader, till exempel nockhöjd (takets högsta del). Det fungerar som en nollnivå i det höjdsystem som används för detaljplanen. Spårområdet ligger idag på cirka +7 meter över angivet nollplan, vilket innebär att bron medges en högsta höjd på cirka 15 meter. Planbeskrivningen redovisar en solljusstudie som visar att den planerade plattformsförbindelsen har en låg omgivningspåverkan med avseende på beskuggning.

Den planerade bron utgör en viktig del av den övergripande strukturförändringen i stationsområdet och syftar till att förbättra tillgänglighet och orienterbarhet mellan östra och västra sidan av järnvägen. Gångtrafikflöden i sig är en naturlig del av ett centralt stationsområde och bidrar till levande stadsmiljöer. Ljus- och insynspåverkan hanteras genom krav på omsorgsfull ljussättning. Belysning ska utformas så att ljus riktas mot gångtor och inte mot bostadsfasader, i enlighet med principer för god ljusmiljö. Buller från gångtrafik bedöms generellt vara av begränsad omfattning jämfört med övrig stadstrafik.

En värdepåverkansanalys måste tas fram i detaljplanearbetet när det finns ett behov av att bedöma hur föreslagna ändringar påverkar befintliga kulturvärden. Kommunen bedömer att planförslaget inte medför sådan påverkan att en separat värdepåverkansanalys krävs.

Tillfälliga störningar under byggskedet såsom buller, damm, vibrationer, transporter och begränsad framkomlighet är i viss utsträckning ofrånkomliga i denna typ av centrala infrastrukturprojekt. Dessa frågor regleras dock inte i detaljplanen utan hanteras i genomförandeskedet genom entreprenadkrav, arbetsmiljöregler och tillsyn enligt miljöbalken.

Tillgänglighet och framkomlighet är en viktig fråga, särskilt med hänsyn till verksamheter som vårdcentral och klinik. Tillfälliga gångstråk och angöringar behöver säkerställas under hela byggtiden. Detta hanteras i det fortsatta projekterings- och genomförandearbetet i dialog med berörda fastighetsägare och verksamheter.

Det pågår ett övergripande arbete med avseende på framtida gång- och trafikflöden vid Uppsala C där framkomlighet och trafiksäkerhetsfrågor hanteras och säkerställs. Trafikfrågor och Stationsgatans framtida funktion ingår i den övergripande trafikplaneringen för området. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av gång- och resenärsflöden, trafikantperspektiv.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare eller bostadsrättsföreningar till följd av byggskedet omfattas inte av detaljplanens prövning enligt plan- och bygglagen. Kommunen bedömer därför att en separat ekonomisk konsekvensanalys av byggskedets effekter på enskilda verksamheter och föreningens ekonomi inte är motiverad inom ramen för detaljplanen.

Brons föreslagna placering utgår ifrån en sammanvägd bedömning av omgivningspåverkan och tekniska samt ekonomiska förutsättningar. Bedömningen utgörs också av en avvägning av allmänna och enskilda intressen. Planbeskrivningen kompletteras med illustrationer som redovisar den planerade bron och dess relation till befintlig bebyggelse längs med Stationsgatan. Planhandlingarna kompletteras också med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Privatperson 13

Framför att kontaktledningarna normalt är placerade cirka 5,5 meter över spåret och att detta bör utgöra utgångspunkt för att hålla brons höjd så låg som möjligt. Vidare anser man att både Trafikverket och kommunen bör prioritera en minimalt möjlig höjd för bron, vilket bedöms kunna minska såväl kostnader som miljöpåverkan. Det framförs att brons föreslagna höjd därmed skulle kunna reduceras avsevärt.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Utformningen av bron, inklusive dess höjdsättning, utgår från de tekniska och funktionella krav som ställs på anläggningar över järnväg, där hänsyn behöver tas till bland annat säkerhetsavstånd, drift, underhåll och framtida utvecklingsmöjligheter. Höjdsättningen styrs alltså av flera samverkande faktorer och bedöms vara motiverad utifrån gällande krav och projektets förutsättningar.

Funktionsrätt Uppsala

Funktionsrätt Uppsala yrkar att planförslaget revideras för att säkerställa god funktion, säkerhet och tillgänglighet vid brons anslutning mot Stationsgatan. Det efterfrågas tydligare åtskillnad mellan gång- och cykeltrafik med tillräckliga breddmått för att undvika konflikter samt god orienterbarhet genom sammanhängande ledande linjer. Vidare framhålls behov av halksäkra och robusta gångytor anpassade för året-runt-drift i en miljö med stora höjdskillnader.

Synpunkter framförs även om att hissarnas utformning och redundans behöver säkerställas för att garantera tillgänglighet till samtliga plattformar vid driftstörningar, samt att belysningen utformas för trygghet och orienterbarhet, särskilt under kvällstid och vinterhalvåret. Vidare efterfrågas att ersättningsplantering av träd sker med lågallergena arter och att skyfallsflöden hanteras så att gångvägar till brons entréer förblir framkomliga.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Detaljplanen omfattar endast tillkommande plattformsförbindelse. Anslutande gång- och cykelstråk hanteras i det övergripande utvecklingsarbetet för Uppsala C. Planbeskrivningen kompletteras med en redovisning av gång- och resenärsflöden, trafikantperspektiv.

Detaljplanen kan inte reglera utformning av hissar, belysning och val av ersättningsträd. Dessa frågor hanteras under senare projektering. Enligt skyfallskartering omfattas inte planområdet av översvämningsrisk.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden noterar att risken för översvämning vid ett 100-årsregn enligt genomförd skyfallskartering bedöms som låg, men anser att denna slutsats tydligare bör redovisas i planbeskrivningen. Vidare uppmärksammas att planområdet är beläget inom ett område med identifierad risk för urbana värmeöar. Mot denna bakgrund anser nämnden att planbeskrivningen bör kompletteras med en redovisning av möjliga åtgärder för att minska risken för höga temperaturer inom planområdet.

Nämnden framhåller även att planeringen bör bidra till hållbar utveckling genom att i så stor utsträckning som möjligt använda förnybara energikällor, giftfria och klimatvänliga material samt genom att skapa gröna ytor med lokalt förekommande arter som kan stärka den biologiska mångfalden.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Planbeskrivningen förtydligas med avseende på redovisad skyfallskartering samt kompletteras med en redovisning av möjligheterna att minska risken för höga temperaturer inom planområdet. Synpunkt med avseende på hållbar utveckling noteras.

Föreningen Vårda Uppsala

Föreningen framför synpunkter på att planering och gestaltningsarbete för Norra bron och den nya stationsbyggnaden bör hanteras samlat i stället för genom separata

detaljplaner och projekt. Det framhålls att områdets centrala och strategiska läge ställer höga krav på helhetssyn, då utformningen i hög grad bidrar till bilden av Uppsala som stad. Föreningen menar att ett fragmenterat angreppssätt riskerar att motverka en sammanhållen och högkvalitativ stads- och stationsmiljö och förordar att en så omfattande omdaning med fördel hade kunnat belysas genom exempelvis en öppen arkitekttävling.

Vidare betonas att Uppsala Resecentrum är ett centralt regionalt nav för kollektivtrafik, med stora flöden av resenärer och en viktig funktion för både pendling och längre resor. Området är betydelsefullt även ur ett kulturhistoriskt och stadsbildsmässigt perspektiv, med närhet till värdefulla innerstadsmiljöer och byggnadsminnen, såsom det gamla stationshuset. Mot denna bakgrund framhålls att stationsområdet bör utformas så att det uppfyller höga krav på funktion, trygghet och arkitektonisk kvalitet. Man menar att ambitionen om hög arkitektonisk kvalitet, som uttrycks i kommunens styrdokument, inte tillräckligt återspeglas i planförslaget. Den föreslagna bron beskrivs som enkel, avskalad och funktionell, men bedöms inte svara upp mot platsens kulturhistoriska värden eller dess centrala betydelse. Särskild kritik riktas mot gestaltungsprincipen med en horisontell takfot, som anses vara en begränsning för en mer omsorgsfull utformning. Föreningen anser att brons gestaltning riskerar att ge ett visuellt svagt och oinbjudande intryck, förstärkt av illustrationer som upplevs som dystopiska. Med hänsyn till brons centrala läge och höga användning efterfrågas en mer genomarbetad, välkomnande och arkitektoniskt ambitiös utformning, som bättre bidrar till stadsmiljön och upplevelsen av Uppsala för både invånare och besökare.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Det planerade stationshuset kommer att vara föremål för parallella uppdrag. Trafikverket kommer att påbörja byggnation av Norra bron under 2028 i samband med att man även påbörjar arbetet med att utbyggnaden av spårområdet. Det har därför inte varit möjligt att planlägga stationshuset och Norra bron tillsammans.

Planförslaget utgår från målsättningen att bron ska utformas med en hög arkitektonisk kvalitet och vara en integrerad del av stationsområdets helhet. Gestaltningen ska samspela med befintliga strukturer och bidra till en sammanhållen och tydlig stationsmiljö. De principer som redovisas i gestaltungsprogrammet, såsom en tydlig horisontell struktur, syftar till att skapa orienterbarhet och en enhetlig karaktär inom stationsområdet. Samtidigt är dessa principer vägledande och kommer att prövas och utvecklas vidare i det fortsatta arbetet. Utformningen av bron ska ta hänsyn till omgivande kulturhistoriska värden och stadsbilden i området. Detta är en viktig aspekt som hanteras vidare i projekteringen, där anläggningens uttryck, material och detaljer utvecklas i samspel med platsens förutsättningar. De illustrationer som redovisas i planhandlingarna är principillustrationer som syftar till att visa möjlig utformning och rumsliga samband. Den slutliga gestaltningen fastställs i senare skeden.

Jernhusen AB

Jernhusen AB är positiva till detaljplanen för ny bro vid Uppsala centralstation och till den fortsatta utvecklingen av stationsområdet och det kollektiva resandet. Bolaget betonar vikten av tidig och nära samverkan mellan kommunen, Trafikverket, fastighetsägare och stationsutvecklare för att säkerställa största möjliga nytta av statliga infrastrukturinvesteringar.

Jernhusen framhåller att utbyggnaden av Fyra spår Uppsala–Stockholm är en stark drivkraft för stadens och regionens utveckling och understryker behovet av en tydlig framkomlighetsstrategi som prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik samt effektiva och sammanhållna omstigningslösningar inom stationsområdet.

Vidare anges att den föreslagna brons gestaltning är ambitiös, men att planeringen bör ses i ett helhetsperspektiv för samtliga passager vid stationen. Jernhusen uppmanar kommunen att särskilt beakta trygghetsfrågor, pelarplacering, hantering av elektromagnetiska fält samt frågor om drift, underhåll och renhållning i det fortsatta planarbetet. Avslutningsvis uttrycks en vilja till fortsatt dialog och samverkan.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar Jernhusens yttrande. Synpunkterna avseende trygghet, samordning, tekniska frågor samt drift och underhåll beaktas i det fortsatta planarbetet och projekteringen.

Privatperson 14

Framför omfattande invändningar mot planförslaget för Norra bron och den övergripande utvecklingen av stationsområdet. Det ifrågasätts om projektet är praktiskt, tekniskt och ekonomiskt genomförbart med hänsyn till områdets redan höga komplexitet och belastning. Särskild oro uttrycks för framkomligheten längs Stationsgatan, där gångtrafik, cykeltrafik, kollektivtrafik, varutransporter, nyttotrafik och utryckningsfordon redan i dagsläget samspelar på begränsad yta. Det bedöms finnas risk för försämrad trafiksäkerhet och funktion när ytterligare flöden tillkommer genom brons anslutning.

Vidare riktas kritik mot brons föreslagna höjd, volym och gestaltning. Man menar att en stor, högt placerad och belyst konstruktion med omfattande glaspartier, hissar och rulltrappor kan medföra betydande negativ påverkan på stadsbilden, närliggande kontor och bostäder samt på upplevelsen av stationsområdet som helhet. Det ifrågasätts även om den föreslagna utformningen är förenlig med områdets rumsliga förutsättningar och dagliga användning.

Man lyfter också farhågor kopplade till järnvägsprojektets övergripande förutsättningar, där det anges att järnvägsplanen för Fyrspårsutbyggnaden ännu inte är fastställd, vilket enligt synpunktslämnaren skapar osäkerhet kring spårdragningar, markanspråk och tekniska lösningar. Det förs resonemang kring godstrafikens omfattning genom stadskärnan, behovet av tågparkeringsplatser samt prioriteringar inom den nationella infrastrukturen, där underhåll och kapacitetsfrågor bedöms konkurrera med nya investeringar i stationens närområde.

Avslutningsvis framförs kritik mot att planeringen sker genom separata samråd för bara små delar av ett gigantiskt projekt då bara de direkt berörda får yttra och att det inte är demokratiskt

Man uppmanar kommunen att pausa alternativt ompröva Norra bron .

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Den planerade gångbroförbindelsen utgör en del av den övergripande utvecklingen av stationsområdet och syftar till att förbättra tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet för gående mellan stadens östra och västra delar samt till plattformarna.

Brons föreslagna placering utgår ifrån en sammanvägd bedömning av omgivningspåverkan och tekniska samt ekonomiska förutsättningar. Bedömningen utgörs också av en avvägning av allmänna och enskilda intressen. Utifrån de tekniska förutsättningar som råder på platsen skulle en tunnelkonstruktion bli mycket komplicerad och kostsam. I området finns också en översvämningsproblematik som gör att det utifrån ett samhälleligt och allmänt perspektiv är fördelaktigt med en bro över spårområdet. Bron kan då utgöra ett alternativ till Centralpassagen för att passera spårområdet i det fall Centralpassagen är översvämmad. Planbeskrivningen kompletteras med illustrationer som redovisar den planerade bron och dess relation till befintlig bebyggelse längs med Stationsgatan. Planhandlingarna kompletteras också med en redovisning av de alternativ som tidigare har studerats för brons lokalisering samt en motivering till den valda placeringen.

Frågor om framkomlighet för gående, cyklister, kollektivtrafik, varuleveranser och utryckningsfordon är centrala i den övergripande planeringen och hanteras vidare i utformning och projektering inom ramen för denna. Planen syftar till att förbättra kapaciteten och skapa mer robusta flöden i området. Brons utformning studeras vidare i projekteringen, där hänsyn tas till funktion, stadsbild, tekniska krav och omgivande miljö.

Frågor om byggskede, tidsplan och genomförande hanteras i kommande skeden och omfattas inte i detalj av detaljplanen.

Synpunkter avseende järnvägssystemets utformning, kapacitet och prioriteringar hanteras inom Trafikverkets planeringsprocesser och ligger utanför detaljplanens prövning.

Järnvägsplanen prövas mot lagen om byggande av järnväg (1995:1649) och detaljplaner regleras av plan- och bygglagen (2010:900). Samrådsförfarandet för detaljplanen har genomförts i enlighet med bestämmelserna i plan- och bygglagen som bland annat reglerar hur samråd ska bedrivas. Samrådet har inte varit begränsat till enbart direkt berörda. Samrådshandlingarna har funnits allmänt tillgängliga, och allmänheten har givits möjlighet att ta del av förslaget i dess helhet samt inkomma med synpunkter inom angiven samrådstid. Förfarandet har därmed uppfyllt kraven på insyn, deltagande och rättssäkerhet enligt gällande lagstiftning.

Region Uppsala Kollektivtrafikförvaltningen

Region Uppsala ställer sig positiv till detaljplanen och bedömer att den nya plattformsförbindelsen bidrar till förbättrad tillgänglighet, ett robustare stationsområde och en stärkt resenärskedja för kollektivtrafiken. Regionen framhåller att bron kommer att utgöra en central del av kollektivtrafiksystemet och att planeringen därför måste säkerställa god orienterbarhet, trygghet och tillgång till resenärsservice under såväl byggskede som färdig drift.

Regionen betonar särskilt vikten av att resenärsinformation säkerställs i anslutning till bron och plattformarna, inklusive dynamisk realtidsinformation, skyltning och vägvisning. Det efterfrågas att erforderliga ytor och rättigheter avsätts och tydliggörs i planens genomförande samt i kommande avtal mellan kommunen, Trafikverket och Region Uppsala.

Vidare framförs att krav på tillgänglighet inte enbart bör hanteras i bygglovsskedet utan säkerställas redan i detaljplaneskedet, då stationen är en central kollektivtrafiknod. Regionen framhåller att hissar, trappor och eventuella

interimslösningar ska vara fullt tillgängliga och i drift från den dag bron tas i bruk, så att alla resenärer ges obruten och trygg tillgång till plattformarna.

Region Uppsala bedömer att den föreslagna bron med glasade partier kan bidra positivt till trygghet och överblick, men understryker att utformningen måste säkerställa tydliga siktlinjer, ändamålsenlig belysning och möjlighet att integrera tekniska trygghetslösningar, även under lågtrafiktid. Vägvisning och visuell hierarki behöver utformas utifrån kollektivtrafikens behov och kopplingar till buss, cykel, taxi och andra anslutningspunkter.

Regionen lyfter även barnperspektivet och konstaterar att Norra bron kan bidra till bättre fördelning av resenärflöden, men att kompletterande åtgärder utanför planområdet krävs för att uppnå verklig trafikseparering. Vidare efterfrågas tydligare redovisning av gångstråkens utformning mellan bron och busshållplatserna längs Stationsgatan, med avseende på kapacitet, tillgänglighet, belysning och konfliktreducering mellan gående och cyklister.

Avslutningsvis påpekar Region Uppsala att bron kan komma att tas i bruk före färdigställandet av det nya stationshuset på västra sidan, vilket ställer höga krav på samordning och interimslösningar. Regionen förutsätter att ett tillgängligt, väderskyddat och tryggt trapphus uppförs om stationshuset inte är färdigt vid driftsättning, samt att samordning med Trafikverket formaliseras avseende tidplaner, spåravstängningar, ansvarsfördelning och resenärernas framkomlighet under byggskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen noterar regionens yttrande. Frågor om resenärsinformation, skyltning, tekniska system, gestaltning, dimensionering samt drift och genomförande regleras inte i detaljplan utan hanteras i projektering, bygglovsprövning och genom avtal mellan berörda parter.

Planen bedöms uppfylla kraven i 2 kap. PBL genom att möjliggöra tillgängliga, säkra och funktionella förbindelser. Synpunkter avseende utformning, kapacitet, kopplingar till angränsande områden samt åtgärder utanför planområdet faller delvis utanför detaljplanens reglering och hanteras i fortsatt planering och samordning.

Frågor om genomförande, tidplaner och interimslösningar regleras inte genom detaljplan utan säkerställs i efterföljande skeden.

Bilaga

Länsstyrelsens yttrande

Stadsbyggnadsförvaltningen

Anton Vikström
planchef