

§ 49

Utvecklingsplan och projektdirektiv Uppsala C KSN-2022-01061

Beslut

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott beslutar för egen del

1. **att** revidera tjänsteskrivelsen med ett förtydligande om hur god tillgång till ytor för allmänheten i och utanför stationshuset tillgodoses.

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

2. **att** godkänna utvecklingsplan för Uppsala C enligt ärendets bilaga 1,
3. **att** godkänna projektdirektiv för Uppsala C enligt ärendets bilaga 2,
4. **att** godkänna utredningsbudget för Uppsala C i enlighet med ärendets bilaga 3, samt
5. **att** ge förvaltningen i uppdrag att tillgängliggöra och informera om utvecklingsplanen vid Uppsala C i samband med den medborgar- och resenärsdialog som planeras inom ramen för det fortsatta arbetet med utvecklingen av området.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Region Uppsala tagit fram förslag till utvecklingsplan för Uppsala C och projektdirektiv för genomförandet av det gemensamma regionala utvecklingsprojektet Uppsala C inom det så kallade Uppsalapaketet. Projektet Uppsala C innefattar byggandet av samhällsbärande infrastruktur för lokal och regional kollektivtrafik samt cirka 52 000 kvadratmeter bruttototalarea lokaler för kontor och centrumservice med minst 3000 arbetsplatser under åren 2025 till och med 2040.

Projektdirektiv ger ramar för skapandet av en projektorganisation som utför de uppgifter som direktiven slår fast. Direktivet slår bland annat fast projektets syfte, målbild, förutsättningar, beroenden, leveranser, avgränsningar, organisation, risker och ekonomiska konsekvenser.

Projektdirektivet ska utgöra ramarna för projektet, vilket medför att målen för projektet i nuläget ligger på en övergripande nivå i form av en målbild och att de kommer att preciseras i det fortsatta arbetet.

Kommunstyrelsens mark- och exploateringsutskott
Protokollsutdrag

Datum:
2022-06-10

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 7 juni 2022
- Bilaga 1, Utvecklingsplan Uppsala C
- Bilaga 2, Uppsala C, projektdirektiv
- Bilaga 3, Underlag för beslut om utredningsbudget för Uppsala C

Beslutsgång

Mark- och exploateringsutskottet beslutar att tjänsteskrivelsen ska revideras med ett förtydligande om hur god tillgång till ytor för allmänheten i och utanför stationshuset tillgodoses.

Särskilt yttrande

Tobias Smedberg (V) anmäler följande särskilda yttrande:

Jag beklagar att ärendet beslutas under stark tidspress och med minimala, nästintill obefintliga, möjligheter för oss folkvalda att förankra beslutet i våra demokratiska organisationer. Vi borde även haft en omvänd arbetsordning där vi först går ut för bred förankring hos folkvalda, resenärer och befolkning i övrigt för att därefter fatta beslut; inte som nu när vi först fattar beslut och därefter förankrar.

Jag beklagar också att ärendet utgår från att nästa hela framdriften bygger på att kommunen säljer mark och att det är privata ägare som ska uppföra och äga de samhällsviktiga fastigheter som platsen består av. Grundregeln bör vara att det är samhället som äger samhällsviktiga fastigheter. Kommunen bör i möjligaste mån låta så stor del som möjligt av området vid resecentrum ägas av kommunen. De långsiktiga ekonomiska effekterna borde vara positiva för kommunen om vi själva äger fastigheten och privata aktörer hyr in sig hos oss. En fullskalig realisering av sådan ambition bygger dock på att staten tar ett större ansvar för att möjliggöra kommunala investeringar i samhällsviktiga fastigheter.

Slutligen vill jag också understryka vikten av att i den fortsatta processen säkerställa att resecentrumet rymmer generöst tilltagna utrymmen för människor att vistas och vänta på reseavgångar utan att behöva konsumera.

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen

Datum:
2022-06-13

Diarienummer:
KSN-2022-01061

Handläggare:
Gustav Hector

Projektdirektiv Uppsala C

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. **att** godkänna utvecklingsplan för Uppsala C enligt ärendets **bilaga 1**.
2. **att** godkänna projektdirektiv för Uppsala C enligt ärendets **bilaga 2**.
3. **att** godkänna utredningsbudget för Uppsala C i enlighet med ärendets **bilaga 3**.
4. **att** ge förvaltningen i uppdrag att tillgängliggöra och informera om utvecklingsplanen vid Uppsala C i samband med den medborgar- och resenärsdialog som planeras inom ramen för det fortsatta arbetet med utvecklingen av området.

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Region Uppsala tagit fram förslag till utvecklingsplan för Uppsala C och projektdirektiv för genomförandet av det gemensamma regionala utvecklingsprojektet Uppsala C inom det så kallade Uppsalapaketet. Projektet Uppsala C innefattar byggandet av samhällsbärande infrastruktur för lokal och regional kollektivtrafik samt cirka 52 000 kvadratmeter bruttototalarea lokaler för kontor och centrumservice med minst 3000 arbetsplatser under åren 2025 till och med 2040.

Projektdirektiv ger ramar för skapandet av en projektorganisation som utför de uppgifter som direktiven slår fast. Direktivet slår bland annat fast projektets syfte, målbild, förutsättningar, beroenden, leveranser, avgränsningar, organisation, risker och ekonomiska konsekvenser.

Projektdirektivet ska utgöra ramarna för projektet, vilket medför att målen för projektet i nuläget ligger på en övergripande nivå i form av en målbild och att de kommer att preciseras i det fortsatta arbetet.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret.

Barn- och jämställdhetsperspektiven har beaktats genom att under arbetet med utvecklingsplanen har frågan kring barns upplevelse i en stationsmiljö belysts och i kommande skede är ambitionen att skapa en referensgrupp med denna målgrupp som kommer att involveras i arbetet. Barnens livsmiljö ska också inkluderas i utformningen av de publika platserna.

Näringslivsperspektivet har beaktats genom arbetet i utvecklingsplanen. För att bredda perspektivet och få infallsvinklar från andra aktörer, bland annat näringslivet, bjöd stadsbyggnadsförvaltningen in ett antal aktörer till tre workshoppar under 2020 i syfte att skapa en gemensam bild av mål och vision för Uppsala C med dess omkringliggande, stationsnära områden samt skapa ett nätverk för fortsatt kontakt i projektets framdrift. Tillsammans med fastighetsägare, näringsliv och myndigheter ska projektet fortsatt ta ett helhetsgrepp kring vidareutvecklingen av Uppsala C.

Utvecklingsplanen har vidare beretts genom information och möten med bland andra Trafikverket, Jernhusen, Handelskammaren, Uppsala Citysamverkan, Polisen, Uppsala universitet, Barnombudet, Plan- och byggnadsnämnden, Gatu- och samhällsmiljönämnden, Namngivningsnämnden, Kulturförvaltningen, Uppsala vatten och avfall AB, Uppsala Parkering AB, Lennakatten, fastighetsutvecklare samt fastighetsägare inom området inklusive berörda bostadsrättsföreningar.

Föredragning

Uppsala kommun och Region Uppsala har under de senaste åren genomfört förberedande aktiviteter och projekt som berör Uppsala C:s framtida utformning, i samverkan med Trafikverket. Uppsala C är en viktig regional kollektivtrafiknod som har en lokal, regional och storregional funktion.

Stadsbyggnadsförvaltningen har tillsammans med Region Uppsala tagit fram ett förslag till utvecklingsplan och projektdirektiv för genomförandet av det gemensamma regionala utvecklingsprojektet Uppsala C inom det så kallade Uppsalapaketet. Den kommande utvecklingen av stationer och spår ska ge förutsättningar för hållbart resande, fler bostäder samt näringslivs- och arbetsplatstillväxt. Platsen ska underlätta vardagen för de som bor och verkar i Uppsala, för de som reser genom staden samt öka platsens, kommunens och regionens attraktivitet. Projektet ska härmed säkerställa utformningen av en välfungerande och kapacitetsstark kollektivtrafikanläggning och till att ta ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i och i närheten av Uppsala C.

Vidare utveckling av Uppsala C ska utgå från utvecklingsplanen för Uppsala C. Utvecklingsplanen föreslår olika volymer inom projektområdet om cirka 13 000 kvadratmeter bruttototalarea centrumservice och 39 000 kvadratmeter bruttototalarea kontor vilket ger minst 3 000 arbetsplatser. Utvecklingsplanen pekar också ut terminalbyggnaden och stationsbron som ska husera ytor för att vänta, information samt kommersiella lokaler. Vidare tillskapas lokaler för det kommersiella och kultur i bottenvåningar och paviljonger över hela området.

Projektdirektivet tydliggör de organisatoriska och ekonomiska ramarna för ett samlat exploateringsprojekt; slår fast målbild, omfattning, beroenden, avgränsningar och övergripande leveranser med mera.

Inför vidare utveckling och planläggning av Uppsala C ska en nulägesanalys och medborgar- och resenärsdialog genomföras. Dialogen ska skapa en plattform där

medborgare och resenärer ska ges möjlighet att dela sin syn på hur Uppsala C bäst kan utvecklas. Syftet är att öka delaktigheten, förståelsen och nyfikenhet på utvecklingen av området. Analys och dialog syftar också till att skapa ett bättre och utökat planerings- och beslutsunderlag grundat i medborgarnas och resenärernas synpunkter.

Ekonomiska konsekvenser

Förvaltningen föreslår att kommunstyrelsen godkänner förslag till utredningsbudget för projektet Uppsala C. Utredningsbudgeten gäller fram till antagande av detaljplan för området, 2025. Den innebär sammantagna kostnader på cirka 14 miljoner kronor fördelade på dessa år, varav Uppsala kommuns andel är cirka 13 miljoner kronor. De största kostnadsposterna utgörs av planläggningskostnad, intern och extern personal samt kostnader för utredning och förprojektering. Kostnaderna belastar mark- och exploateringsverksamhetens budget och utgörs i huvudsak av kostnader som tas från den årliga driften.

Projektet Uppsala C är genom sin funktion förknippat med stora infrastrukturinvesteringar men som också med sitt läge ger möjlighet till vissa markförsäljningar. Sammantaget bedöms genomförandeskedet ge kommunen kostnader om cirka 500 miljoner kronor och intäkter om 450 miljoner kronor. Genomförandeskedet bedöms pågå till att järnvägen med tillhörande anläggningar är utförda, 2035. Intäkterna kommer från försäljning av mark, stadsmiljöavtal och exploateringsbidrag. Därutöver tillkommer kostnader för kommunkoncernen för utbyggnad av teknisk infrastruktur, Uppsala Vatten och Avfall AB, samt driftkostnader för Uppsala kommun som huvudman för allmän plats. Totalkalkylen för projektet bedöms med ovan sammanlagt till cirka -50 miljoner kronor. Med anledning av underskottet ska projektet i planeringsskedet särskilt söka kostnadseffektiva lösningar och intäktsbringande aktiviteter.

Projektet befinner sig i tidigt skede i planeringsprocessen, vilket medför osäkerheter i bedömningen av de ekonomiska konsekvenserna.

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelse daterad 13 juni 2022
- Bilaga 1, Utvecklingsplan Uppsala C
- Bilaga 2, Uppsala C, projektdirektiv
- Bilaga 3, Underlag för beslut om utredningsbudget för Uppsala C

Stadsbyggnadsförvaltningen

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Christian Blomberg
Stadsbyggnadsdirektör



UTVECKLINGSPLAN

Uppsala C

2022-04-04

CF MØLLER
ARCHITECTS

wsp

Utvecklingsplanen är framtagen av C.F. Møller Architects i samarbete med WSP.



INNEHÅLL

SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND.....	6
1. FÖRUTSÄTTNINGAR	8
Strategiska dokument	10
Trafikverket	12
Region Uppsala	16
Teknik	18
Riksintresse.....	20
2. VISION OCH STRATEGI	22
Vision och mål	24
Strategier.....	26
3. FÖRSLAG	28
Inledning	30
Stationen och resenären.....	32
Platsen och stadslivet	44
En sammankopplad stad.....	60
Hållbar mobilitet	66
En framtidssäkrad plan	72
ANALYS.....	76
Microsimulering	78
Planskilda passager	80
Vyer och siktlinjer	82
Landmärken och närliggande byggnader	83
Bytespunkt avstånd	84
Arbetet framåt.....	86



Källor: Uppsala Kommun, Visitsweden

SAMMANFATTNING

Uppsala och Stockholm växer. Regionen tillhör några av Europas snabbast växande områden. Tillväxten ställer högre krav på en utvecklad infrastruktur, och Trafikverket har fått i uppdrag att utreda 4-spårs utbyggnad av ostkustbanan. 4-spårsavtalet innebär att staten finansierar 4-spårutbyggnaden av Ostkustbanan som villkoras med att Uppsala kommun och Knivsta kommun ser till att 50 000 nya bostäder byggs. Grunden till detta är att Regeringen i november 2016 tillsatte en samordnare med uppdrag att identifiera kommuner med möjligheter till helt nya större bostadsexploateringar med hållbart byggande, men där förutsättningar för genomförande av något skäl saknas. Regeringen lyfte särskilt fram platser vid järnvägssträckningar, där staten kan hjälpa till med exempelvis infrastruktur för att fler bostäder ska byggas.

Kommunstyrelsen skickade därför våren 2017 in ett PM med förslag till två större områden som sammantaget kan inrymma drygt 30 000 bostäder men är beroende av investeringar i ostkustbanan inklusive en ny tågstation vid Bergsbrunna. Med anledning av det är denna Utvecklingsplan framtagen för Uppsala C. Utvecklingsplanen utgår från den politiska vision och målbild som är framtagen för Uppsala C.

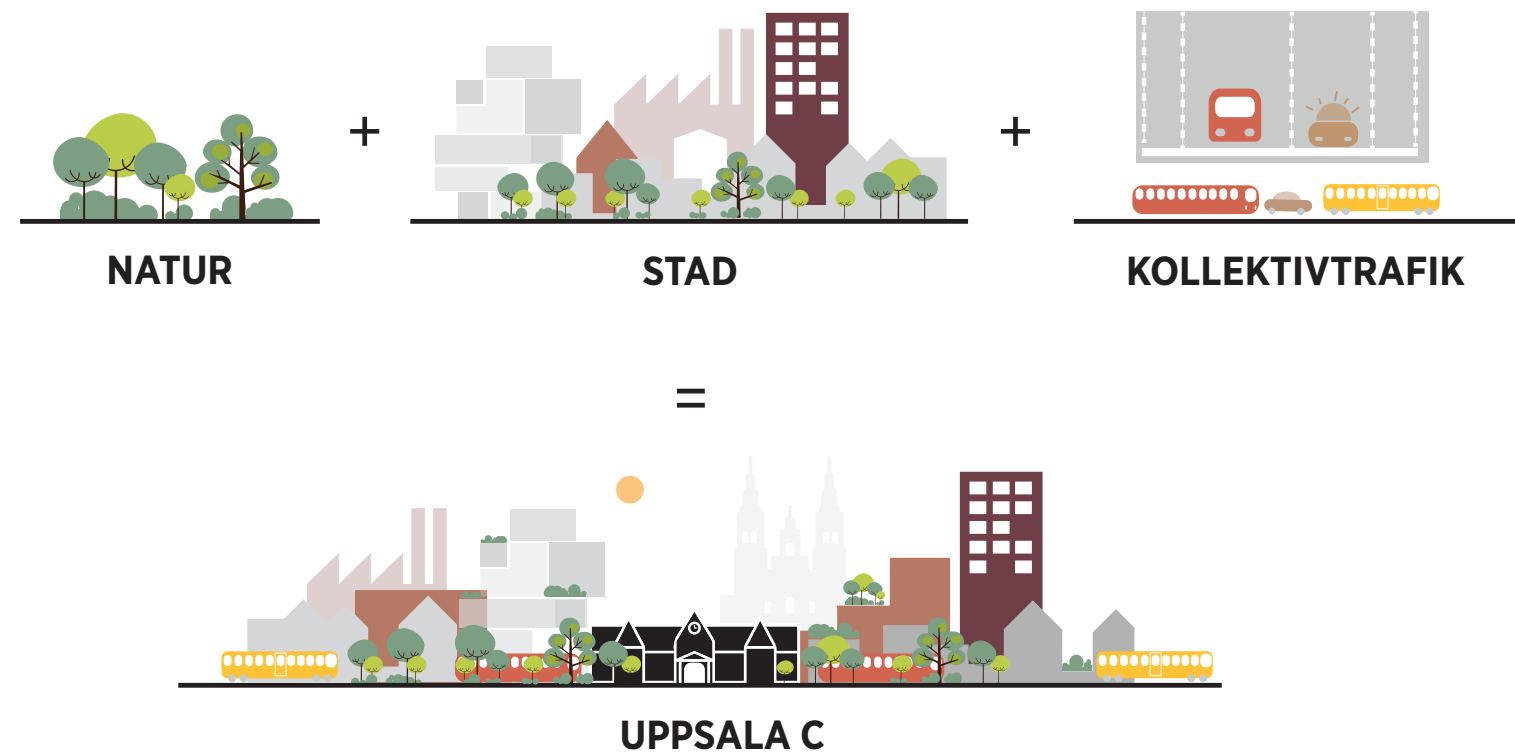
Utvecklingsplanen innehåller förslag på en ny stationsutformning, nya grönstråk och nya platsbildningar och byggnader som bygger vidare på en vision om hur Uppsala stad ska utvecklas. Planen pekar ut dessa förändringar och möjligheter samtidigt som den också framtidssäkrar grönområden och framtida utveckling av områdets infrastruktur och bebyggelse. Planen stärker också kopplingen mellan de olika trafikslagen med utgångspunkt att människa och cykel ska prioriteras.

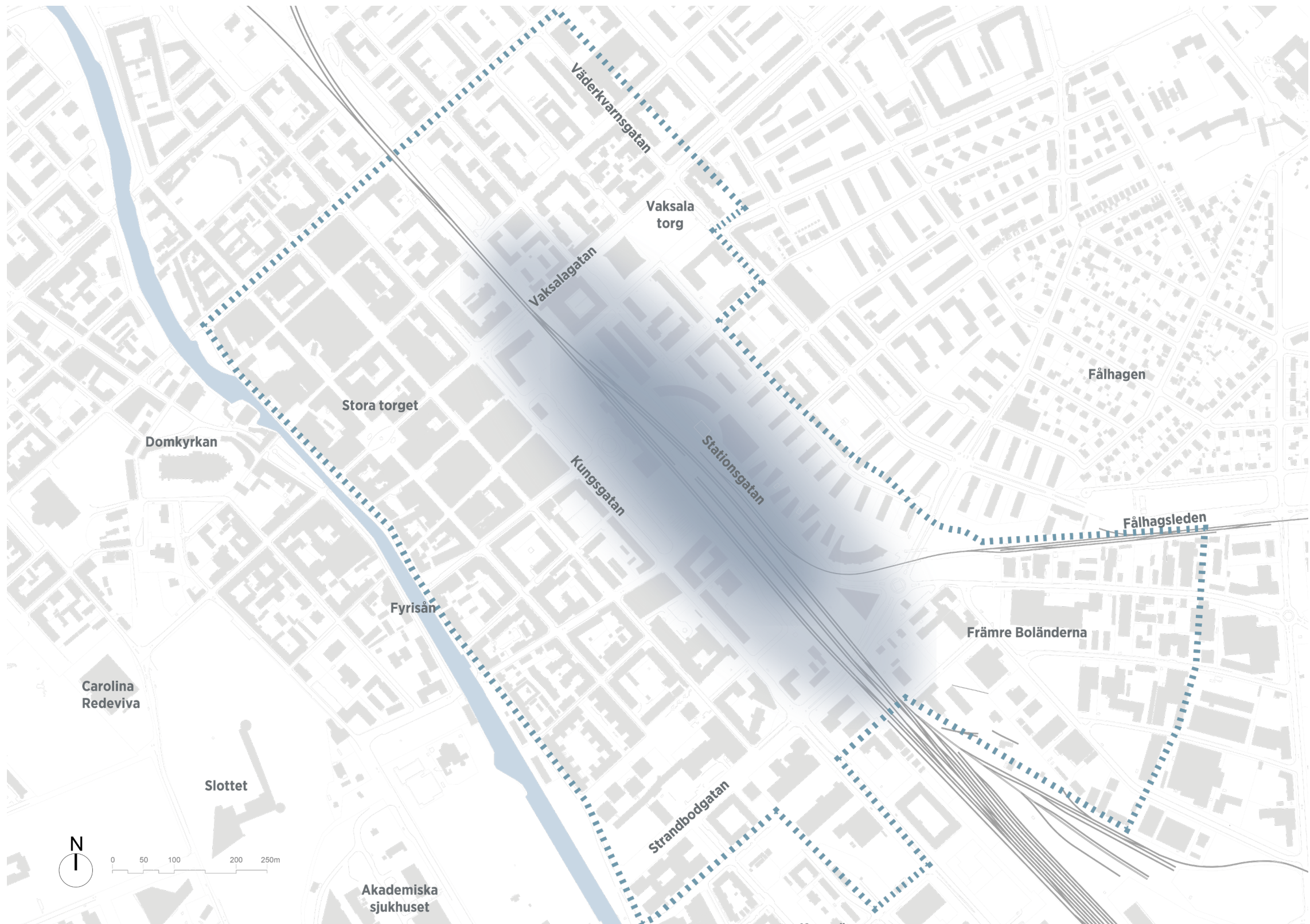
Bland de mest framträdande ställningstagandena finns en utvecklad parkmiljö intill stationen och framför stadshuset, ett nytt stationskvarter där cykelgaraget ligger idag, en ny cykelparkering i direkt anslutning till tågen, en passage under Kungsgatan i Centralpassagens förlängning, samt ett antal nya övergångar över

spårområdet som förbinder Uppsalas östra och västra delar. För att få en sammanhållen station, med tillkommande perronger placerade intill de befintliga, flyttar Lennakatten österut in i Bergsbrunnaparken vilket blir en ny målpunkt i området.

Utvecklingsplanen utgår från Trafikverkets förslag med ytterligare spår intill dagens station, en kommande spårvagnsstation, och utvecklad bussnod.

Dokumentet är en sammanställning av närmare ett och ett halvt års arbete i nära dialog med Uppsala kommun, Region Uppsala, fastighetsägare, Trafikverket och en rad andra sakägare och intressenter.





Utvecklingsplanens omfattning och Influensområde för uppdraget

BAKGRUND

Befolkningen i Uppsala ökar och tillväxten i näringslivet är stark. Uppsala är en del av en större och snabbt växande arbetsmarknadsregion i Stockholm Mälardalen, vilket driver på behovet av nya bostäder och plats för verksamheter. Sträckan mellan Stockholm och Uppsala är idag en av landets mest trafikerade järnvägssträckor där hållbart resande i form av tågpendling är en stor orsak.

I strategin för Uppsalas långsiktiga stadsutveckling är en ökad kapacitet på Ostkustbanan en grundläggande förutsättning. En ökad kapacitet ställer nya krav på infrastrukturen och en utbyggnad, från två till fyra järnvägsspår mellan länsgräns mot Stockholm och Uppsala Centralstation syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan.

2018 fattade regeringen beslut om Nationell trafikslagsövergripande plan för transportsystemet för perioden 2018–2029. I beslutet ingick att möjliggöra för en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm samt två nya järnvägsstationer på sträckan.

Sedan tidigare har Uppsala kommun tillsammans med Region Uppsala slutit ett intentionsavtal med staten kring utbyggnad av Ostkustbanan med två ytterligare spår. I kommunens åtagande ligger att detaljplanera för 33 000 bostäder samt planera och bygga ut kapacitetsstark kollektivtrafik. Detta är vad som kallas Uppsalapaketet.

Nya spår in i Uppsala innebär också en ombyggnation av dagens stationsområde eftersom dessa spår kommer kräva utrymme och ha en direkt påverkan på stationens omgivning.

Den starka tillväxten i Uppsala innebär att dagens kollektivtrafik kommer att öka. Den kommer också kompletteras med nya färdmedel såsom bland annat spårväg. Tillväxten innebär också att cykeltrafiken kommer att öka både med stationsområdet som en målpunkt och som en nod för ökade flöden mellan stadens östra och västra sidan.

Uppsala står inför en spännande framtid där vi under kommande år kommer att se en stor expansion kring infrastrukturen. Det innebär också stora utmaningar för hur vi skapar en trygg och levande stad för alla.

För att planera stationen som det viktiga nav i staden den är krävs att vi tar in och analyserar både tekniska förutsättningar och historiska aspekter. Tillsammans blickar vi framåt för att skapa den robusthet en utvecklingsplan måste ha för att hantera ändringar under en lång tid framöver.

Arbetet med utvecklingsplanen har skett i nära samarbete med Uppsala kommun, Region Uppsala och Trafikverket. För att säkerställa transparens, kvalitet och kommunikation har man inom projektet satt samman ett antal arbetsgrupper och ett antal referensgrupper. Dessa arbetsgrupper och referensgrupper har representation av politiker, kommunala tjänstemän och externa aktörer i form av fastighetsägare och andra intressenter.

Engagemanget har varit stort och vår förhoppning är att utvecklingsplanen skall kunna fungera som ett styrande dokument under en lång tid framöver och lägga grunder för eventuella planprogram såväl som detaljplaner.

UPPDRAGET

2020 genomförde Uppsala Kommun en upphandling av ett konsultteam för att upprätta en Utvecklingsplan för Uppsala C. CF. Møller Architects tillsammans med WSP tilldelades uppdraget och startade inledande studier hösten 2020.

Projektet syftar till att stadsbyggnadsmässigt utveckla Uppsalas mest centrala plats så att Uppsalas olika delar utformas på bästa sätt, samt identifiera principiella vägval för funktioner och infrastruktur.

Parallellt med framtagande av utvecklingsplanen pågår Trafikverkets arbete med Järnvägsplan för Uppsala C samt projektet Spårväg.

En viktig del i arbetet med Utvecklingsplan Uppsala C är att en övergripande blick och se hur samtliga projekt tillsammans på bästa sätt kan skapa en grund för god och levande stadsbyggnad.

1. FÖRUTSÄTTNINGAR

FÖRUTSÄTTNINGAR

STRATEGISKA DOKUMENT

Uppsala kommun har ett antal styrdokument som är viktiga för projektet Utvecklingsplan Uppsala C:s planering och genomförande. Nedan presenteras kort de styrdokument vi ser har störst påverkan på det fortsatta arbetet. Utöver dessa dokument listas nedan fler dokument av mer allmän vikt för det fortsatta arbetet.

ÖVERSIKTSPLAN 2016 FÖR UPPSALA KOMMUN

Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den visar hur staden, landsbygden och tätorterna kan fortsätta växa, nu och ända fram till 2050.

En bärande tanke i översiktsplanen är att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet, och särskilt kollektivtrafiken. Tillgängligheten behöver därför vara hög till platser som många behöver nå, dit kan Uppsala C räknas. Dessa platser ska i sin tur erbjuda exempelvis service eller många arbetsplatser, beroende på sitt läge. Aktiviteter och byggd miljö koncentreras därför särskilt till platser med hög regional tillgänglighet och andra goda egenskaper utifrån sitt läge. Uppsala C är med sitt läge och den planeringen av dagens regionaltrafik en mycket viktig knutpunkt för hela kommunen.

I innerstadens plankarta definieras områden runt stationen som stråk och plats för stadsliv samt park och grönområden. Definitionen R= Resecentrum är tydligt angiven för området.

Innerstaden definieras som en oval, cirka 1–1,5 kilometers radie från Stora Torget och Resecentrum, vilket motsvarar innerstadens potentiella utbredning. Målbilden för innerstaden är dess unika position för näringslivet, stadslivet och som regional knutpunkt som ska fortsätta att

utvecklas. Innerstadens roll som bärare av en viktig del Uppsalas identitet ska tas tillvara och utvecklas. Innerstadens utveckling ska bidra till att stärka Uppsalas roll som en välkomnande social, kulturell och demokratisk mötesplats med ett stort och varierat utbud av upplevelserika miljöer av hög kvalitet.

De centrala lägena, särskilt nära Resecentrum, ska tas tillvara för att attrahera ett kontaktintensivt samt specialiserat närings- och arbetsliv. God tillgänglighet, både till och inom innerstaden, är en förutsättning för en sådan utveckling. Till innerstaden ska det vara nära och lätt att ta sig med olika trafikslag.

Förändringar i innerstaden ska ta hänsyn till och berika befintliga kvaliteter samtidigt som nya värden utvecklas. Gatumiljöer, torg och parker ska fortsätta att utvecklas som grundläggande delar av innerstadens attraktivitet. Det historiska arvet, de offentliga rummen och de gröna kvaliteterna ska värnas - men också utvecklas, visas upp och berika stadslivet.

ARKITEKTURPOLICY

Arkitekturpolicyn syftar till att säkerställa en fortsatt levande, hållbar och vacker stad där en samsyn i arkitektur och gestaltungsfrågor är en viktig del. Målet med arkitekturpolicyn är att alla aktörer i stadsutvecklingen får en gemensam plattform med vissa riktlinjer och huvudbegrepp att förhålla sig till.

Arkitekturpolicyn poängterar vikten av omsorg om och ett omhändertagande av allt i den byggda miljön från helhet till detalj. Arkitektonisk kvalitet skall finnas med från början av processen i ett projekt och är en given del i sammanhanget. Kommunen har

en viktig roll i att vara en förebild i sina egna projekt för att visa på styrkan och vikten av arkitektur i livsmiljöer.

Arkitekturpolicyn tar sin utgångspunkt i sju begrepp som tillsammans och var för sig definierar kvalitet i den byggda miljön.

- Sammanhang - allt i den byggda miljön ingår i en helhet och ska alltid ses i hela sitt sammanhang
- Skala - arbete både i det stora perspektivet men också i detaljer
- Grönt – grönska är ett likvärdigt element i utvecklingen av en hållbar stad
- Befintliga värden – vilka värden som är värdefulla att bevara och utveckla är en viktig fråga i varje enskilt projekt
- God livsmiljö - arkitektur syftar till att skapa trygg, upplevelserik och stimulerande miljö
- Samverkan – samverkan och samförstånd är en viktig parameter i all stadsbyggnad
- Tillgängligt - en stad för alla

Arkitekturpolicyn kommer att påverka projektet direkt eftersom detta dokument visar på vikten av arkitektoniska kvaliteter som en given del i sammanhanget.

UPPSALAS INNERSTADSSTRATEGI

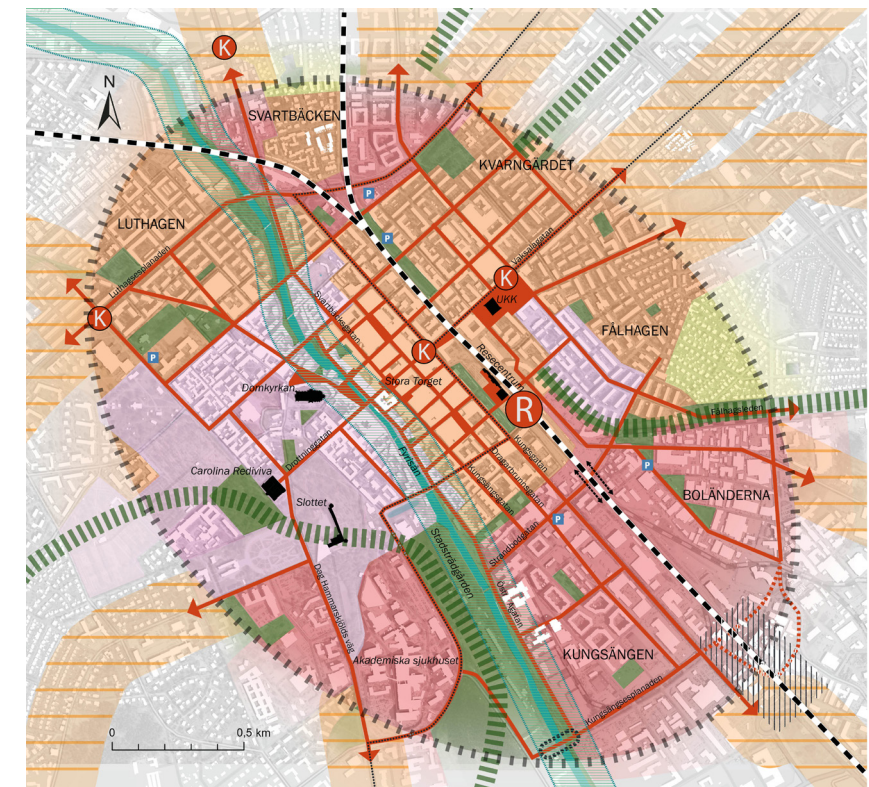
Strategin är ett fördjupat strategidokument som antogs 2016 och kopplar till Översiktsplan 2016 Uppsala kommun. Strategin bygger på en vision som sedan delas in i sex utgångspunkter för stadslivet. Strategin tydliggör att i innerstaden står stadslivet och människor i fokus. Vikten av att visa hänsyn till befintliga kvaliteter i stadskärnan och i de offentliga rummen. Visionen är att skapa ett levande centrum i mänsklig skala, med tillgänglighet för stadens invånare och besökare.

Uppsala C är en tydlig del av det som identifieras om innerstaden. Flertalet av inriktningarna och riktlinjerna kan direkt appliceras på projektet såsom nya kopplingar, smarta parkeringslösningar, tydlig kollektivtrafik, utnyttja taken och levande bottenvåningar.

I strategin hanteras riktlinjer, hushöjder och siktlinjer där stadens märkesbyggnader som skapar den berömda Uppsala siluetten presenteras. Bland dessa är Uppsala Slott, Domkyrkan, Carolina Rediviva och Universitetshuset. Tillkommande är 2000-talets tillägg Uppsala Konsert och Kongress. Staden värnar om dessa märkesbyggnader som också är förenliga med flertalet av de värnade siktlinjerna i staden. Dock utesluter dokumentet ej nya högre märkesbyggnader men vidare studier i hur siktlinjer kan komma att påverkas kommer vara en viktig del i det fortsatta arbetet.

Andra relevanta styrdokument

- Avfallsplan & Renhållningsordning (KF) /Avfallsplan för Uppsala kommun 2014- 2022
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Uppsala län, 2020-2030
- Cykelpolicy (KF 2013), Riktlinjer för cykeltrafik (KS 2013)
- Dagvattenprogram (KF 2014)
- Ekologiskt ramverk för planer och program (KF 2014)
- Mål och riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2013), parkplan (GSN 2013)
- Naturvårdsprogram (KF 2006)
- Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (KF 2014)
- Åtgärdsprogram för omgivningsbuller (KF 2015)
- Åtgärdsprogram för luft 2014-2021 (KF 2014)



Plankarta Uppsala innerstad ur Översiktsplan 2016

FÖRUTSÄTTNINGAR

TRAFIKVERKET

Utdrag från trafikverkets samrådshandling (2021):

Sträckan mellan Stockholm och Uppsala är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor vilket till stor del beror på arbetspendlingen mellan städerna samt persontrafik mot Arlanda flygplats. Stockholm, Uppsala och området mellan städerna kännetecknas av en hög befolkningstillväxt, något som i sin tur ökar efterfrågan på hållbara resor. Samtidigt är trafiken på sträckan, som är en del av Ostkustbanan, så intensiv att kapaciteten slår i taket vid rusningstid.

Den ökade efterfrågan på fler tåg ställer därmed nya krav på infrastrukturen. Därför ska Ostkustbanan mellan länsgräns mot Stockholm och Uppsala Centralstation byggas ut i syfte att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. Projektet Fyra spår Uppsala innebär att Ostkustbanan ska utvecklas från två till fyra järnvägsspår samt att två nya järnvägsstationer ska byggas, en söder om Bergsbrunna, Uppsala kommun och en i Alsike, Knivsta kommun. För Uppsala Centralstation innebär projektet att järnvägsstationen behöver byggas ut.

Uppsala C trafikeras av pendeltåg, regionaltåg, fjärrtåg och godståg. Tågen som passerar Uppsala går delar eller hela sin sträcka längsmed Ostkustbanan och Dalabanan med ändstationer i mellan eller nordliga Sverige. Det är en liten andel av tågen som kör längre söderut än Stockholm. De flesta tåg har sin södra ändstation i Stockholm alternativt Uppsala, även om det finns vissa direkttåg till städer som Örebro och Linköping. Som längst går tåg till Narvik i norr. Uppsala C trafikeras av flera tågoperatörer, däribland SJ, Vy, Snälltåget och Mälartåg.

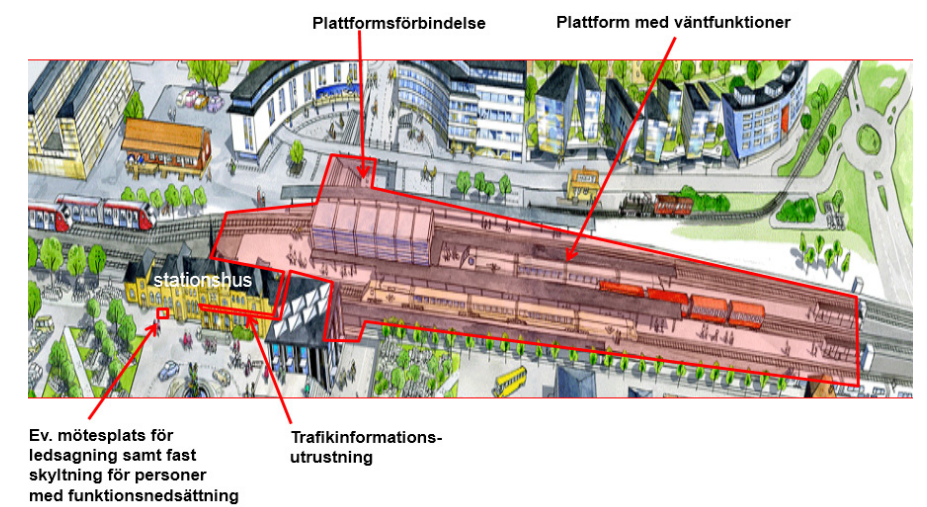
Både SL och UL trafikerar Uppsala C med sina pendeltåg. Uppsala C är ändstation för de tre pendeltågslinjerna. SL:s pendeltågslinje 40 går mellan Uppsala och Södertälje och har flera stopp, däribland Knivsta, Arlanda och Upplands Väsby. UL:s Upptåg har två pendeltågslinjer, ett mellan Uppsala och Sala, med stopp i Heby och Morgongåva. Det andra Upptåget trafikerar Uppsala och Gävle med knappa ett dussin stopp, däribland Störvreta, Vattholma och Tierp. SL och UL:s pendeltåg har många avgångar dagligen. SL:s pendeltåg har en turtäthet på 2 avgångar/timme. Upptåget mot Sala har ungefär 1 avgång/timme med något glesare avgångar mitt på dagen och Upptåget mot Gävle har 2 avgångar/timme. Vartannat Upptåg i norrgående riktning har ändstation i Tierp och resterande Gävle.

SJ:s regionaltåg som förbinder Uppsala med Stockholm har fått namnet Uppsalapendeln. Från 2017 kör SJ ett direkttåg mellan Uppsala och Stockholm vissa avgångar, resterande avgångar gör Uppsalapendeln stopp i Knivsta och Märsta. Direkttåget har en restid på ca 30 min jämfört med ca 38 min om tåget gör uppehåll i Knivsta och Märsta. Uppsalapendeln har under rusningstid ca 3 avgångar/timme, resterande tid har Uppsalapendeln ungefär 2 avgångar/timme. Utöver Uppsalapendeln regionaltåg trafikerar SJ också Uppsala med InterCity- och snabbtåg. Dessa tåg förbinder Uppsala med flera platser i mellan- och nordliga Sverige som Östergötland, Dalarna, Jämtland och Västerbotten.

Vidare förbinder Vy Uppsala med norra Sverige med ändstationer i Luleå och Narvik (tillfälligt Riksgränsen). Mälartåg, som för tillfället körs i regi av SJ, har en daglig avgång mellan Örebro och Uppsala på morgonen och två returavgångar från Uppsala på eftermiddagen.

Resande med pendlarbiljetten Movingo har möjligheten att resa inom Mälardalen med tåg SJ:s regionaltåg från Uppsala till Stockholm också. Snälltåget trafikerar Uppsala säsongsvis med tåg till Jämtland och Åre.

Terminalbyggnaden vid Uppsala centralstation innehåller ytor för att vänta, information och möjlighet att köpa biljetter till tåg. Ytan huserar en stor mängd kommersiella lokaler. Terminalen kopplar idag resenär från Olof Palmes plats till centralpassagen via rulltrappor och fasta trappor. Cirkulationsytan och ytor för att vänta har under åren visat sig vara för små för den mängd resenärer som stationen hanterar och i framtiden behöver stationen växa då ytterligare ökning av flöden är projicerade av Regionen och Trafikverket. Illustration nedan visar Trafikverkets avgränsning (i rött) till omkringliggande miljö.



Exempel på avgränsning av ytor, Trafikverket, TDOK 2015:0085

Utdrag från trafikverkets samrådshandling (2021):

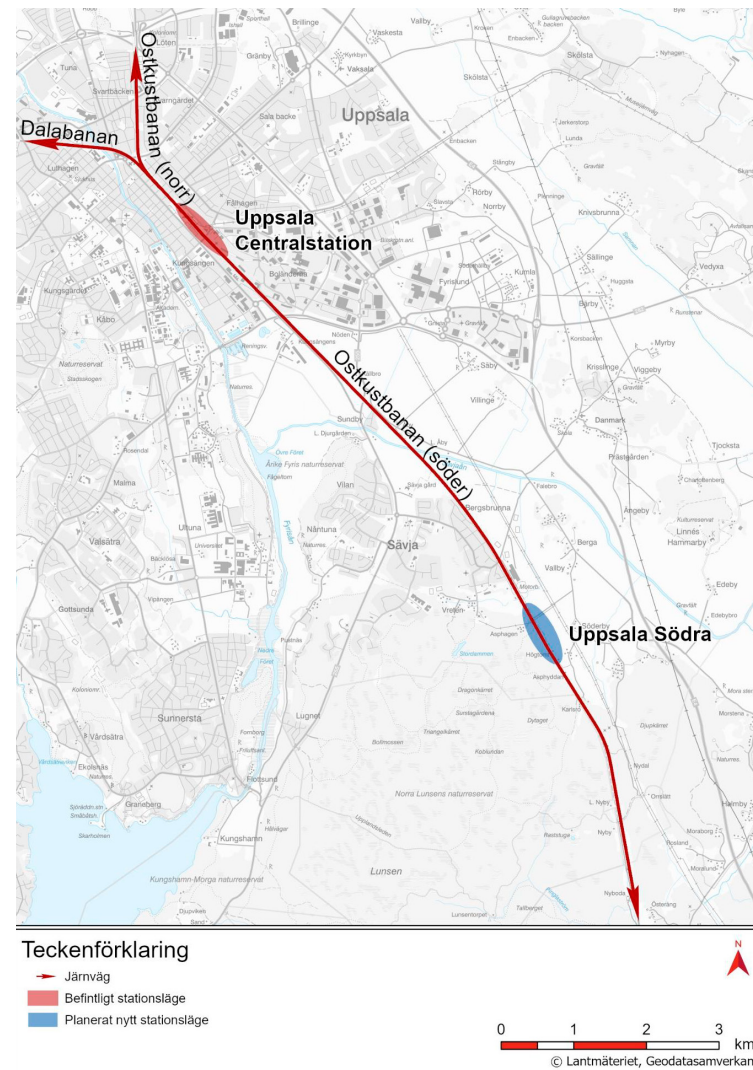
Ändamålet med projektet från Stockholms länsgräns till Uppsala Centralstation är att öka robustheten, tillgängligheten och kapaciteten på Ostkustbanan mellan Uppsala och Stockholm.

Detta görs genom att:

- Bygga två nya järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen.
- Anlägga två nya järnvägsstationer vid Alsike och Bergsbrunna.
- Utveckla Uppsala Centralstation för att kunna ta emot fler tåg och resenärer.
- Separera tågtrafiken så att långsamma och snabba tåg nyttjar olika spår. Därigenom skapas förutsättning för stadsutveckling och hållbart resande i en expansiv region.

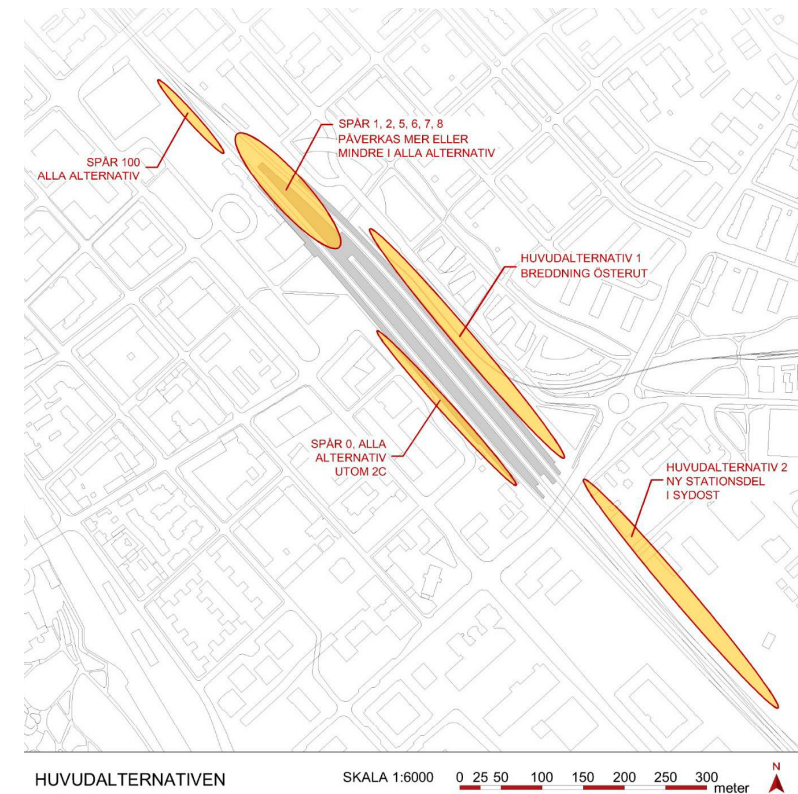
För att tillgodose ändamålet har ett övergripande mål och fem projektmål tagits fram, vilka kommer att ligga till grund för val av utformningsalternativ och det fortsatta arbetet med järnvägsplanen mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation. Nedan beskrivs det övergripande målet och i punktform projektmålen: Trafikverkets uppdrag är att utforma en anläggning som är samhällsekonomiskt effektiv och där vi jobbar utifrån ett grundutförande som uppfyller krav och lagar för järnvägsanläggningen.

- Vi skapar en flexibel och kapacitetsstark anläggning som tillgodoser resenärernas behov.
- Vår anläggning lokaliseras och utformas med stor hänsyn till landskapet samt kultur- och naturvärden.
- Vi utformar anläggningen så att det är lätt att byta mellan olika trafikslag.
- Vi bygger en säker och hållbar anläggning som är integrerad i staden.
- Vi skapar attraktiva, trygga och tillgängliga stationsmiljöer.



Ur Trafikverket, Fyra spår Uppsala
SAMRÅDSHANDLING, 2021-10-13

Med utgångspunkt i projektmålen har TRV arbetat fram olika alternativ. Samtliga alternativ redovisas i samrådshandlingen. Huvudalternativ 1 innebär att Uppsala Centralstation i huvudsak breddas och huvudalternativ 2 innebär att Uppsala Centralstation i huvudsak förlängs genom en ny stationsdel åt sydost. Trafikverkets har nu valt att gå vidare med alternativ 1B som redovisas på nästa uppslag.



Ur Trafikverket, Fyra spår Uppsala
SAMRÅDSHANDLING, 2021-10-13



↑ Hiss
↓ Biljettomat

U
↙

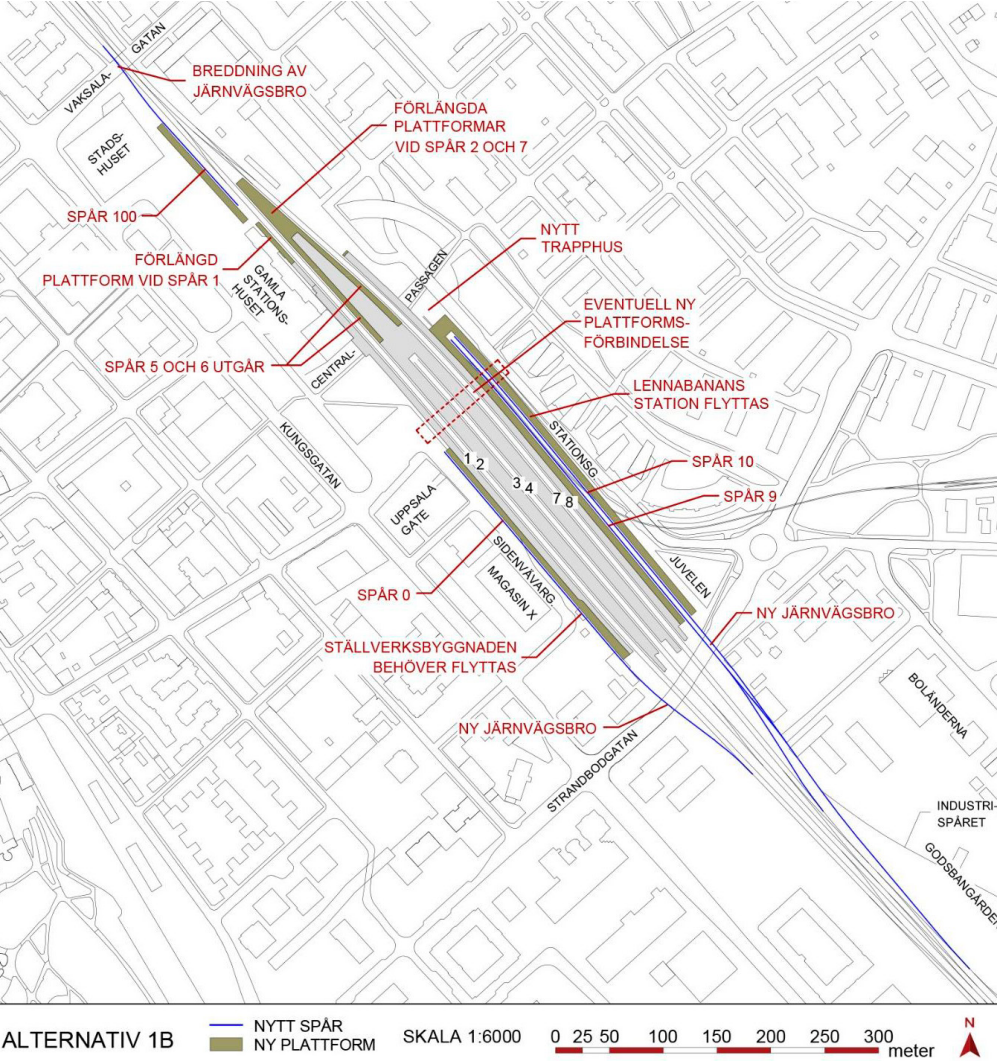
ALTERNATIV 1B

Utdrag från trafikverkets samrådshandling (2021):
I detta alternativ utökas Uppsala Centralstation med fyra nya spår med tillhörande plattformar, se figur 10. Detta innebär i sin tur att järnvägsområdet kommer att breddas både åt öster och väster. Åt öster kommer Lennabanan, cykelparkeringarna vid Stationsgatan, delar av torgytan mot Juvelen och enskilda fastigheter söder om Strandbodgatan att tas i anspråk. Genom detta möjliggörs för två nya spår och plattformar (spår 9 och 10).

Åt väster breddas järnvägsområdet strax norr om det gamla stationshuset och mot Vaksalagatan, vilket möjliggör för ett nytt spår med tillhörande plattform (spår 100). Det i sin tur innebär att planerade cykelparkeringar vid Stadshuset tas i anspråk. Söder om det gamla stationshuset längs med Sidenvärgatan möjliggörs för ytterligare ett spår med tillhörande plattform (spår 0). Det betyder att området med ställverket, cykelparkeringarna norr om ställverket, busshållplatserna längs Sidenvärgatan och delar av Sidenvärgatan tas i anspråk. Även delar av enskilda fastigheter norr och söder om Strandbodgatan tas i anspråk för att möjliggöra spår 0.

De planerade plattformarna för spår 9 och 10 kommer att sträcka sig från strax norr om Strandbodgatan fram till strax söder om Centralpassagen. För att ansluta spår 9 och 10 till stationen krävs att en ny järnvägsbro anläggs över Strandbodgatan.
Plattformen vid spår 100 sträcker sig från Stadshuset och vidare söderut fram till det gamla stationshuset. Plattformen vid spår 0 sträcker sig längs Sidenvärgatan och vidare norrut fram till Uppsala Gate. För att ansluta spår 0 krävs en tillkommande järnvägsbro över Strandbodgatan på västra sidan om spår 0.

Trafikverket jobbar utifrån ett grundutförande som är den trafikala lösningen som löser den aktuella trafiksituationen. Vad som är grundutförandet ska baseras på en bedömning av vilken omfattning av åtgärderna som är motiverade utifrån statens intresse. Vissa saker som nu visas i utvecklingsplanen kommer hanteras i arbetet med järnvägsplanen och är därmed ej en beslutad överenskommelse mellan kommunen och trafikverket utan en vision och önskan från kommunen.



Alternativ 1B Ur Trafikverket, Fyra spår Uppsala
SAMRÅDSHANDLING, 2021-10-13

FÖRUTSÄTTNINGAR

REGION UPPSALA

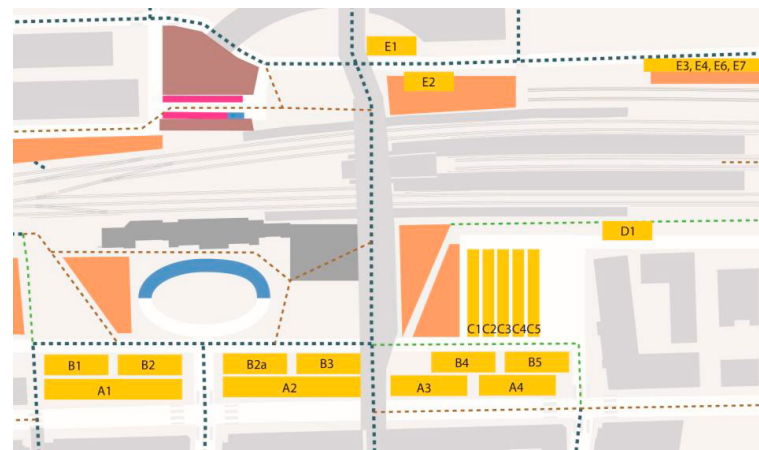
Bussar förbinder Uppsala C med Uppsala stad, närliggande orter, städer längre bort, samt ansluter till reguljär-och kryssningresor till Finland. Flera operatörer trafikerar Uppsala C med buss, UL, SL, Flixbus och anslutningsbussar till Eckerölinjen, Birka Cruises och Viking Line.

BUSS

UL bedriver uteslutande busstrafiken på Uppsala C med sina stads- och regionbussar. 11 av Uppsalas 15 stadsbussar trafikerar Uppsala C, dock trafikerar busslinjerna 2 och 7 endast Uppsala C vid en handfull turer, resterande turer trafikerar dessa två linjer endast Stadshuset. Stadsbussarna har en turtäthet på 2-9 avgångar/timme under rusningstid. Resterande tid på dygnet går busstrafiken något glesare.

Regionbussarna trafikerar stora delar av Uppsala län. Figuren till höger illustrerar centralstationens hållplatslägen. UL har några busslinjer till närliggande orter utanför länsgränsen som Västerås och Sigtuna. Vidare trafikerar SL Uppsala C –Norrtälje. UL har expressbussar vilka går under rusningstid när människor åker till/ från sina arbetsorter, dessa har ett linjenummer på 700.

Utöver bussar som drivs i regioners regi finns det även, som nämnt, bussar som trafikerar längre distanser och som ansluter till färjetrafik. Flixbus förbinder Uppsala C till städer söder-och västerut. Färjornas anslutningsbussar avgår 2-3 gånger/dag.



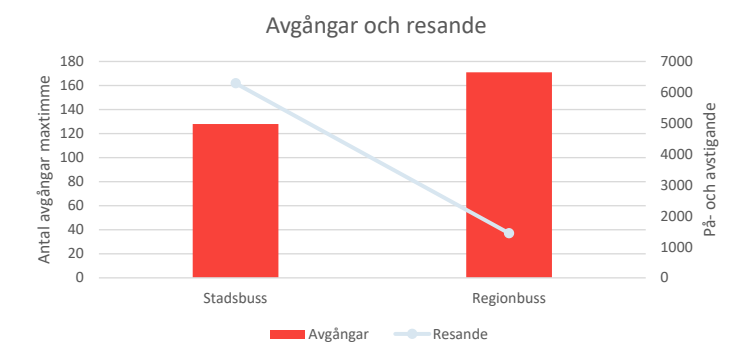
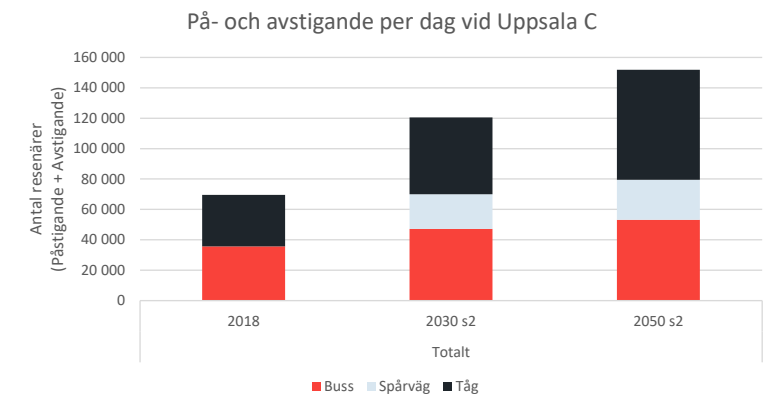
Plankarta Uppsala station busshållplatser

DAGENS UTBUD

- 19 hållplatslägen totalt vid Uppsala C
- 13 hållplatslägen på den västra sidan av spåren
- 6 hållplatslägen på den östra sidan av spåren
- 11 stadsbusslinjer trafikerar Uppsala C
- 32 regionbusslinjer samt 5 regionala expressbusslinjer trafikerar Uppsala C
- 3228 avgångar vid Uppsala C per dygn
- 468 avgångar under förmiddagens maxtimme (7:30 8:30)
- 448 avgångar under eftermiddagens maxtimme (16:00 17:00)

FRAMTIDA UTBUD 2030, 2050:

Uppsala kommun har 233 000 invånare idag och väntas växa till 340 000 invånare år 2050. Det innebär att resandet vid Uppsala C prognosticeras att öka markant. Trots spårvagnens tillkomst så ökar resandet med buss. Resandeökningen med buss kommer leda till fler bussar som ska trafikera stationen. Bytespunkten kommer bli tvungen att hantera fler människor, bussar och cyklister i framtiden.



Resande analys ur Busstrafik Uppsala C 2050

SPÅRVÄG

Spårväg Uppsala är föremål för detaljplanläggning som hanterar utbyggnaden av en spårvägslinje med Uppsala Station som ändhållplats för etapp 1. Etapp 1 beräknas tas i drift 2029. Spårvägen kommer att bidra till en kapacitetsstärkt kollektivtrafik och beräknas avlasta flera av de nuvarande busslinjerna till den södra staden.

Uppsalas bredare bostadsutveckling sker främst i den södra delen av staden. Den kapacitetsstärkta kollektivtrafiken kommer också angöra viktiga målpunkter för arbetsplatser såsom Uppsala Science Park, Akademiska sjukhuset, Uppsala universitet med Biomedicinskt centrum, Ångströmlaboratoriet samt Statens veterinärmedicinska anstalt och Sveriges lantbruksuniversitet.

Lokaliseringen av spårvägen till dagens Uppsala resecentrum ses som en förutsättning för projektet då dess placering relaterar till stadens centrum som är en betydande målpunkt tillsammans med befintlig buss och tågtrafik.



Illustration av White Arkitekter från projekt Spårväg

FÖRUTSÄTTNINGAR

TEKNIK

HYDROGEOLOGI

Uppsala resecentrum utgörs idag av nuvarande spårområde med tillhörande perronger, stationshus, allmänna platsytor, cykelgarage, undermarksgarage, med mera. Flera av byggnaderna är skyddade enligt kulturminneslagen. Området är känt för sina dåliga markförhållanden till följd av lösa leror och grundvattensänkning med pågående sättningsproblematik. Omfattande vattenuttag ur Uppsala åsen har medfört permanent avsänkta grundvattennivåer till med ökade sättningar i mark som följd. I innerstaden förekommer ett betydande antal fastigheter med bristfällig grundläggning som är utsatt för pågående markrörelser, i vissa fall med konstaterade skador som följd. Därtill förekommer dagvattenproblematik som belastar Fyrisån och föroreningar från bangårdsområdets tidigare verksamheter.

Arbetsområdet ingår i sekundär zon för vattenskyddsområde Uppsala-Vattholma åsarna vilka utgör dricksvattentäkter för Uppsala stads vattenförsörjning. I samband med grundvattenrelaterade arbeten i undre grundvattenmagasin föreligger risk för mobilisering av föroreningar inom vattenskyddszonen. I samband med pumpning sker kontroll av vattenkemiska parametrar för uppföljning av förändrad vattenkvalitet i grundvattenrör inom influensområdet.

GEOTEKNIK

Inom delar av det aktuella området framgår det att lermäktigheterna överstiger 25 meter, se figur 1 och 2. Men i andra delar som i anslutning till Bergsbrunnsparken har vi berg i dagen. Med andra ord är variationerna stora men präglas av de stora lermäktigheterna och dåliga markförhållandena i anslutning till dagens station.

Leran i det aktuella området kan innehålla sulfid, hur stor andel är oklart men detta bör kontrolleras för att ta reda på om schaktmassor behöver skickas på deponi eller ej. På grund av geotekniska förutsättningar och eventuella byggnationer nära järnväg så identifierar projektet risken för att trafiken kan påverkas på grund av rörelser eller att spårjusteringar kan komma att krävas regelbundet under byggtiden

BEFINTLIGA LEDNINGAR

Inom arbetsområdet finns det en rad olika befintliga ledningar som har identifierats samt att en initial första bedömning i hur dessa kan påverkas har gjorts. Dialog har ej skett med respektive ledningsägare, ett arbete som kommer att krävas i fortsatt arbete. Nedan följer en kort sammanställning kring respektive ledningsslag.

FV

Fjärrvärme återfinns i Kungsgatan och från Juvelen-byggnaden och norr ut i Strandbodkilen. FV korsar järnvägsområdet mellan Sivia Torg och Katalin på östra sidan och ansluter till ledningen i Kungsgatan vid fastigheten Kungsgatan 46 (Uppsala Musikverkstad).

OPTO

Ledning återfinns i Kungsgatan och från Juvelen-byggnaden och norr ut i Strandbodkilen. FV korsar järnvägsområdet mellan Sivia Torg och Katalin på östra sidan och ansluter till ledningen i Kungsgatan vid fastigheten Kungsgatan 46 (Uppsala Musikverkstad).



Figur 1. Ingenjörsgelogisk karta över Uppsala (Bjerking för Uppsala Univeristet 1988)

VATTEN OCH AVLOPP

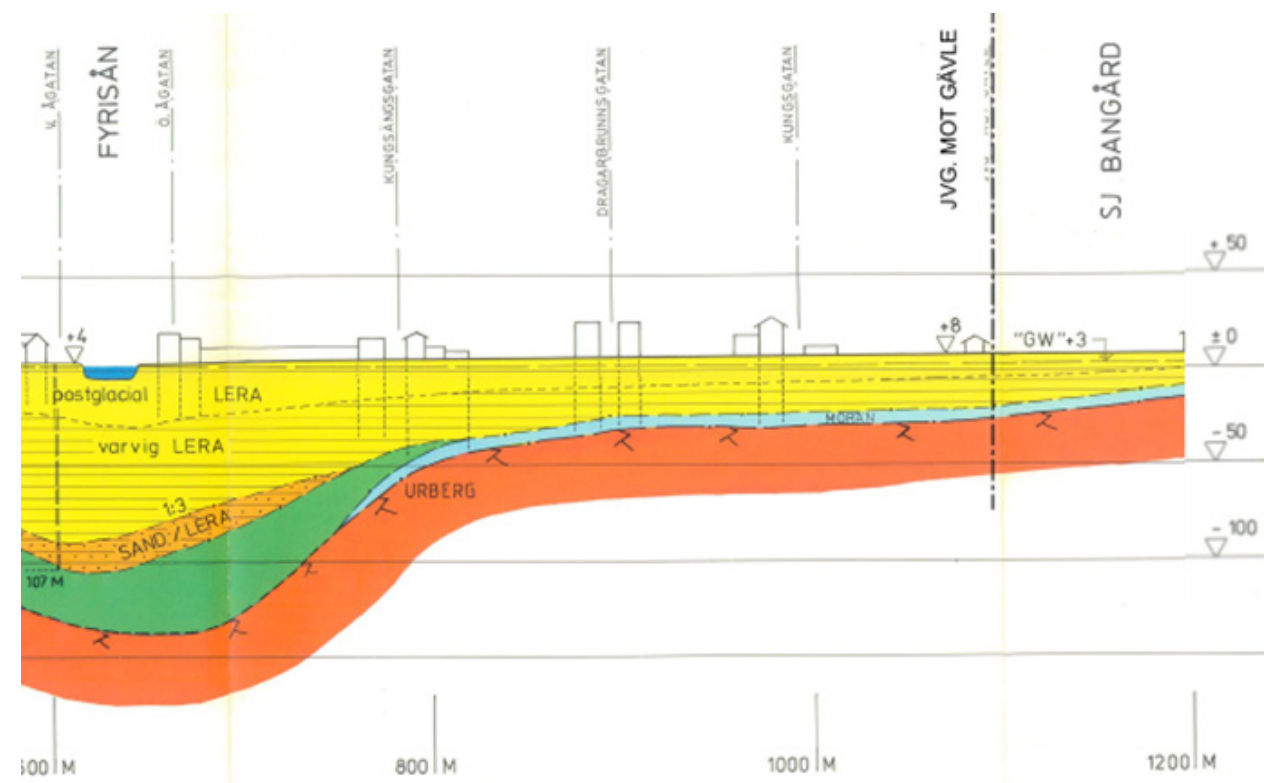
VA finns i stort sett i alla berörda gator och ytor. Inom befintliga stationsområdet hanterar bara behovet som finns för området, dvs det är inga ledningar från andra områden som leds igenom stationsområdet. I Kungsgatan och Stationsgatan finns större ledningsstråk som är komplicerade att flytta. I korsningen Strandbodgatan/Stationsgatan finns en pumpstation för spillvatten. Till denna pumpstation kommer ledningar både från Stationsgatan, Strandbodkilen och Bergsbrunnagatan, det kommer även ledningar från söder via Odensalagatan. En påverkan så denna pumpstation behöver flyttas skulle m a o påverka ledningsdragningar i många gator runt omkring. Ungefär i höjd med Fjalars gränd korsar en dagvattenledning (D1200) järnvägsområdet, denna ledning tar en stor del av dagvatten nordost om korsningen och ligger med låg lutning. Vattenledningsnätet har inte studerats närmare än att det identifierats om det blir konflikt. Eftersom detta ledningsnät är trycksatt förutsätts omläggningar och höjjusteringar vara möjliga.

ELKRAFT

EL-stråk återfinns i de flesta gator och ett antal transformatoranläggningar som påverkas har identifierats. EL-stråk förutsätts inte vara några problem att justera i läge och/eller höjd för anpassning till eventuella konstruktioner, däremot blir det större kostnader och påverkan för flyttning av befintliga transformatorer.

TRAFIKSIGNAL

Trafiksignalsanläggningar redovisas inte på LSO-ritningarna dels för att underlag inte erhålls i dwg-format och dels för att det är mycket kabeldragning inom en begränsad yta. Trafiksignalsanläggningar förutsätts behöva programmeras om och eventuellt också byggas om m h t de trafikflödesförändringar som projektet innebär. Kabeldragningar för trafiksignalsanläggningar förutsätts inte vara några problem att justera i läge och/eller höjd.



Figur 2. , Geologisk principsektion genom Uppsala Centrum (Bjerking för Uppsala Universitet 1988)

FÖRUTSÄTTNINGAR

RIKSINTRESSE

Uppsala innerstad omfattas av fyra olika riksintressen: Kulturmiljö, Totalförsvarets militära del, Transportinfrastruktur och Anläggningar för vattenförsörjning. Enligt Miljöbalken ska områden av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset. Nedan följer en kort sammanfattning av respektive riksintresse.

RIKSINTRESSET UPPSALA STAD

Stora delar av Uppsala innerstad utgör riksintresse för kulturmiljövården. Dagens Uppsala hette tidigare Östra Aros. Staden omtalas redan på 1100-talet som en köpstadstad och det äldsta stadssigillet härrör från 1302. Staden har genom århundraden haft en stark koppling till både centralmakten och kyrkan. De kulturhistoriska värdena beskrivs i fyra teman: centralmakten, domkyrkostaden, lärdomsstaden och stadens struktur. Var och en för sig speglar de en rad olika perspektiv som markanvändning, bebyggelse, historiska händelser, samhällsutveckling, sociala aspekter samt tro och tradition. Dessutom betraktas stadens siluett som riksintressant. Riksintresseområden ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Tillskott och förändringar kan göras om kulturmiljövården beaktas.

TOTALFÖRSVARETS MILITÄRA DEL

Uppsala övningsflygplats Ärna ligger ca 5 km norr om de centrala delarna av Uppsala stad. Flygplatsen har också förklarats vara av riksintresse för civil luftfart.

Försvarsmaktens anspråk innebär att högsta tillåtna byggnadshöjd för ny bebyggelse inom påverkansområdet begränsas till 45 meter inom samlad bebyggelse och 20 meter på övriga platser.

TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpade för anläggningar för industriell produktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska enligt miljöbalken 2 kap 8 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Riksintresset omfattar därför järnvägar och järnvägsmiljöer; Ostkustbanan, Dalabanan, Uppsala central och Uppsala bangård.

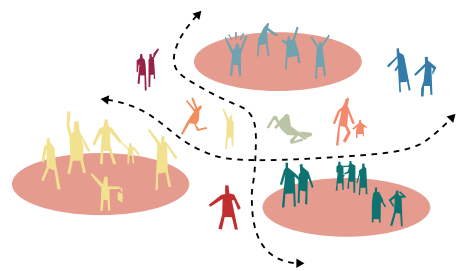
ANLÄGGNING FÖR VATTENFÖRSÖRJNING

Riksintresseområdet ligger inom eller i direkt anslutning till Uppsala stad. Influensområdet sammanfaller till stor del med vattenskyddsområde med särskilda skyddsföreskrifter från länsstyrelsen.

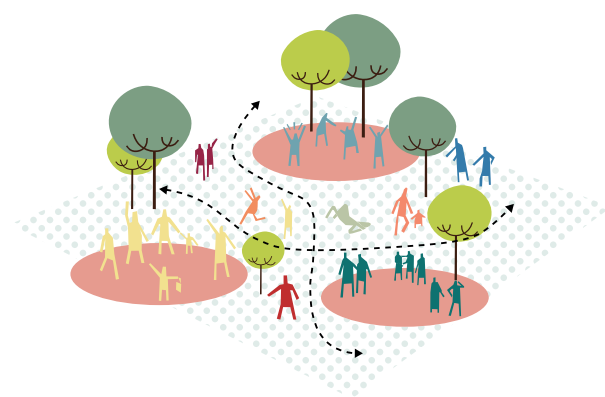
Eftersom influensområdet är mycket utbredd anser kommunen att graden av hänsyn varierar inom området. Vid fysisk planering och tillståndsgivning ska eventuell påverkan på dricksvattenförsörjningsintresset beaktas.



2. VISION OCH STRATEGI

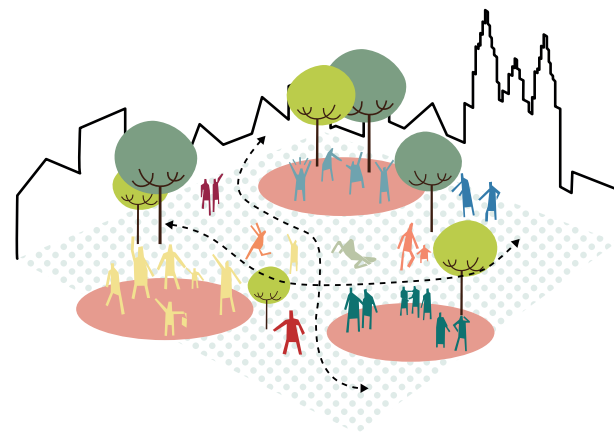


LIV OCH RÖRELSE



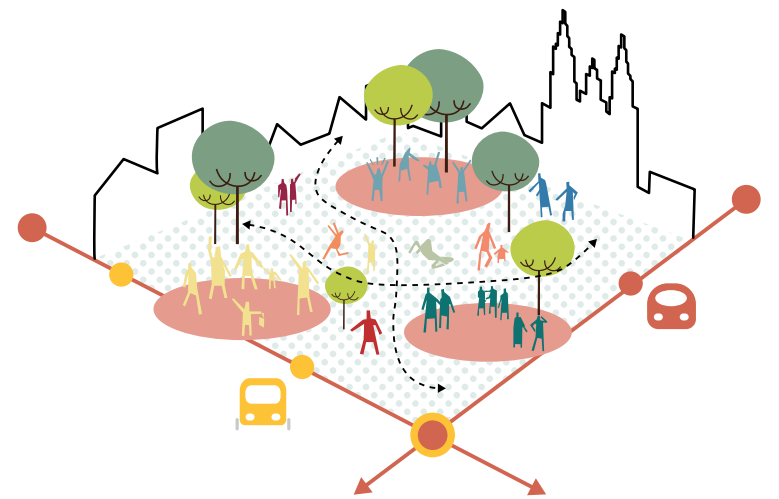
DEFINIERAR

PLATS



RAMAS IN AV

BYGGNADER



LÄNKAS TILL

MOBILITETSNODER

UTVECKLINGSPLAN UPPSALA C

VISION & MÅL

Projektets syfte är att ta ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i och i närheten av Uppsala central. Projektet omfattar planering, dimensionering och lokalisering av olika funktioner för år 2030, 2040 och 2050+ det vill säga åren runt 2050 men också utblick mot åren bortom dessa. Projektet har tagit fram en aktörsgemensam vision

Utt drag ur Tjänsteskrivelse till kommunstyrelsen KSN-2019-0636-12:

I projektdirektivet framgår att projektet ska identifiera hur möjligheterna att utveckla omkringliggande, stationsnära områden ska tas tillvara samt att utvärdering av metod för det fortsatta arbetet, till exempel hur näringslivet kan involveras i den kommande processen samt upplägg av affärsmodeller ska redovisas. För att bredda perspektivet och få infallsvinklar från andra aktörer, bland annat näringslivet, bjöd stadsbyggnadsförvaltningen in ett antal aktörer till tre workshoppar under 2020 i syfte att skapa en gemensam bild av mål och vision för Uppsala C med dess omkringliggande, stationsnära områden samt skapa ett nätverk för fortsatt kontakt i projektets framdrift. Deltagarna representerade Uppsala universitet, Handelskammaren, Polisen, Barnombudsmannen i Uppsala, Uppsala akademiförvaltning, Trafikverket, Region Uppsala, Vasakronan, Klöverna, Castellum, Jernhusen och Bonnier Fastigheter.

VISION UPPSALA C

- Uppsala C är en plats för många möten! När du reser, när du jobbar, när du äter och när du handlar!
- Uppsala C är välkomnande och tryggt för alla åldrar och ger dig en upplevelse oavsett om du stannar här eller passerar under alla dagar i veckan året om.
- Uppsala C är platsen där du utvecklar ditt företag, hittar den kompetens du söker och förverkligar dina idéer.
- Uppsala C är platsen där du möter nya människor och hittar nya möjligheter.
- Uppsala C är en sammanhållen lokal, regional och nationell knutpunkt som är tillgänglig, inkluderande och ger förutsättningar för ett hållbart transportsystem ur ett hela resan perspektiv.
- Uppsala C är en av Europas bästa kollektivtrafiknoder med flera olika trafikslag där byten sker enkelt och lätt med tillgång till nya tjänster för mobilitet.

MÅL UPPSALA C

Uppsala C...

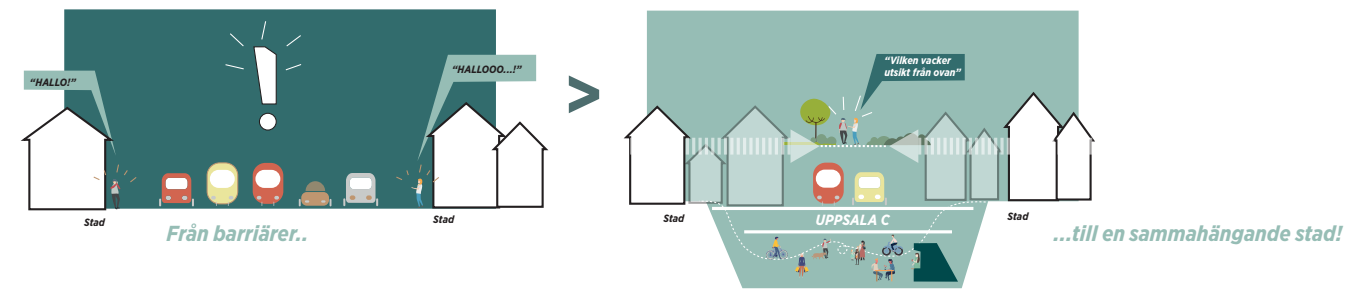
- stärker stadens attraktivitet, identitet och konkurrenskraft
- är trygg, hälsosam, innovativ och välkomnande
- stärker Uppsala som nod i huvudstadsregionen
- är det självklara valet för etablering för företag med behov av centrala lägen med goda kommunikationer
- kopplar samman olika transportslag och utformningen bidrar till snabba och effektiva bytesmöjligheter för resenärer
- bidrar till regional och lokal nytta och tillgänglighet.

UPPSALA C UTVECKLINGSPLAN - STRATEGIER

Utvecklingsplanen för Uppsala C är en långsiktig stadsutvecklingsstrategi som ska gå hand i hand med såväl Uppsalas mål om en sammanhållen, hållbar och attraktiv stad. Samt Sveriges transportpolitiska vision om ett smidigt, grönt och tryggt transportsystem. Visionen för Uppsala C har satts i nära dialog med medborgare, politiker och tjänstemän. Utvecklingsplanen innehåller fem delstrategier för att nå denna vision. Dessa redovisas på nästa uppslag.

En naturlig del av Uppsala

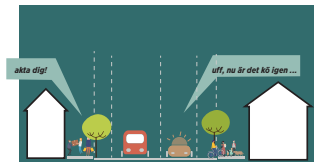
STADEN SAMMANBINDS OCH NYA KOPPLINGAR SKAPAS



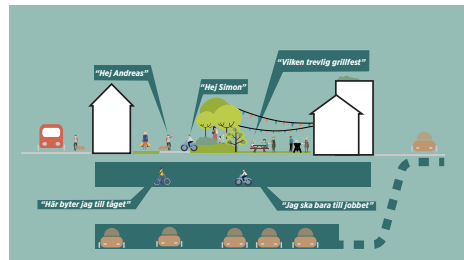
Levande, grön och kollektivt resande

REDUCERAD PLATS FÖR BIL GER MÖJLIGHET FÖR NYA YTOR DÄR MÄNNISKAN STÅR I CENTRUM

...disponering av ytor...



Från en kamp om plats...



....till en plats där för alla!

UPPSALA C

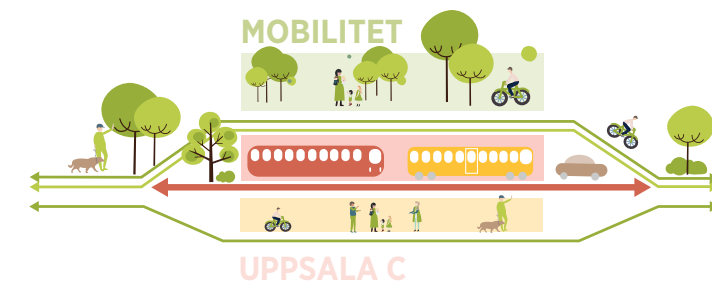
Hållbar plan för utveckling

SOM SVAR PÅ KOMPLEXA URBANA UTMANINGAR



Framkommlighet i staden

FRAMTIDENS MOBILITET GYNNAR STADEN OCH BRYTER BARRIÄRER



Funktion och stadsrum

STATIONSOMRÅDET SAMMANFOGAR STADEN OCH HÖJER KVALITETEN I STADSNUMMET MED FLÖDEN OCH AKTIVITET. SAMMANKOPPLADE GRÖNA STRÅK SKAPAR EN ATTRAKTIV MILJÖ DÄR MÄNNISKOR VILL VISTAS

UTVECKLINGSPLAN UPPSALA C

STRATEGIER



STATIONEN OCH RESENÄREN

Ett framtida hållbart samhälle kräver en välfungerande kollektivtrafik med bytespunkter som på ett smidigt sätt hanterar byten mellan olika trafikslag. I dessa noder står människan i centrum, och det är avgörande att de utformas på villkor som handlar om tydlighet i navigering, smidighet, trygghet, korta avstånd och överblickbarhet.

Uppsala är redan idag en cykelstad, vilket skapar goda förutsättningar för ett hållbart transportsystem. I Uppsala C prioriteras därför sömlösa byten mellan olika trafikslag, korta avstånd, cykel, gång och trygghetsaspekter. Stationen är även en viktig bytespunkt utifrån det regionala perspektivet, och behöver fungera för alla. Den ska därför som plats verka för god tillgänglighet för alla åldrar, barn och vuxna.

En hållbar transportnod hanterar även den ovissa framtiden genom att ha en flexibilitet för förändringar. Spåren är det fasta, men runtom stationen skapas utrymme för andra transportslag som buss, bil och taxi. Trafikslag som kommer att förändras. Utvecklingsplanen tar höjd för detta genom att låta ett antal platser vara ”öppna” för framtida utveckling.



PLATSEN OCH STADSLIVET

Uppsala är både historisk och framtidsblickande. Det är en plats för människor som bor eller som söker sig hit för kunskap och utveckling, goda livsmiljöer och för att finna trygghet i sällskap med andra människor. Uppsala C är en plats för såväl Uppsalabor som besökare. Grunden för den goda stadsmiljön ligger i att skapa goda förutsättningar för människor att tryggt kunna mötas, och att tillgängliggöra dessa för alla.

Genom att kombinera ett högt fokus på stråk och platsbildningar i mänsklig skala, med att utveckla området för kommersiella lokaler, kultur och natur, har Uppsala C en potential att stärka sin position som Uppsalas absoluta destination och mötesplats. Lokaler för det kommersiella och kultur tillskapas i bottenvåningar och i paviljonger över hela området. Arkitekturen ska ta sin utgångspunkt i platsen och dess historia.

Runtom stationsområdet har de senaste årtionden en rad nya arkitektoniskt intressanta byggnader uppförts. Utvecklingsplanen tar fasta på denna utveckling med förslag till byggrätter vars arkitektur ska bidra till en attraktiv, vacker, hållbar och levande stad. En arkitektur som andas Uppsala.

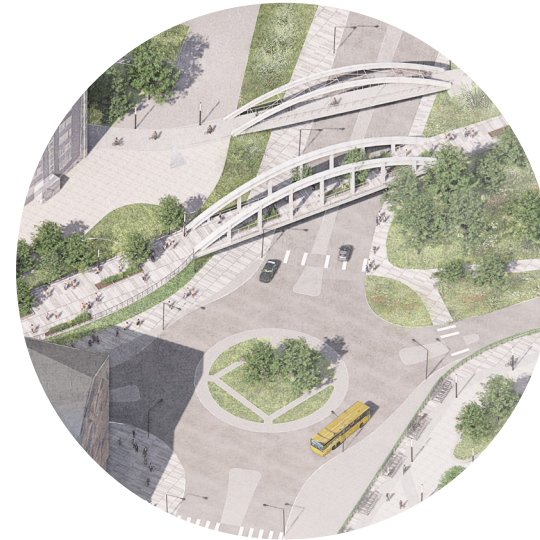


EN SAMMANKOPPLAD STAD

Uppsala eftersträvar att vara en sammanhållen stad, vilket tydligt uttrycks i Översiktsplanen. Utvecklingsplanen syftar till att stärka denna vision genom att arbeta för att överbrygga barriärer, såväl infra-strukturella som sociala.

Genom att bygga nya kopplingar, i såväl öst-västlig som nord-sydlig riktning, strävar planen efter en sammankopplad stad. Förstärkta grönstråk och nya platsbildningar baddar för fysisk aktivitet och socialt liv. Olika nivåskillnader binds samman med trappor och terrasser, vilka tillskapar nya utblickar över Uppsalas gat- och stadsrum. Inaktiva platser och baksidor vänds till att bli nya aktiva platser för Uppsalaborna och besökare. På så sätt aktiveras Bergsbrunnsparken, Frodeparken, Fjalars gränd, Sidenvärgatan, Suttungs gränd, Bäverns gränd, Alsikegatan, Stationsgatan, m.fl.

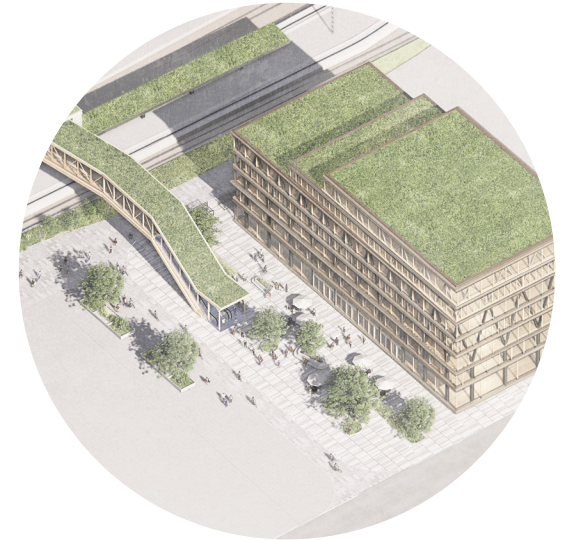
Utvecklingsplanen skapar även nya rörelsemönster som aktiverar dagens stationsområdes södra delar. På så vis skapas förutsättningar för Uppsalas södra stadsutvecklingsområden att tydligare kopplas till Uppsala C och centrala Uppsala.



HÅLLBAR MOBILITET

Tåg är en manifestation av att miljöhänsyn kan kombineras med höga hastigheter och långväga kontakter. Platser förbundna med tåg är nerven i det globala samhället. Stationen, och staden runt stationen, är inte en symbol för hållbarhet, den är hållbarhet. Städer och platser knyts samman och får noder. Detta har sedan länge varit ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt att bygga städer. De storslagna inre rummen och de rika yttre rummen i en station ger plats för ett nytt liv. Nivåer och terrasser skapar sammanhang i staden och platser för olika transportslag. En plats för människor av alla slag, i alla hastigheter.

Hållbar mobilitet är synonymt med Uppsala stadscyklst. Cykeln är idag det vanligaste transportsättet och staden har vunnit en rad priser för cykelfrämjande. Utvecklingsplanen för Uppsala C sätter cyklisten i centrum och förlägger en toppmodern cykelanläggning i stationens hjärta. Här får cykeln goda förutsättningar med nära koppling till bytespunkter. Säkerhet och trygghet förstärks med planskilda lösningar som ser till att cykeln får bästa möjliga framkomlighet såväl i station som dess omgivning.



EN FRAMTIDSSÄKRAD PLAN

Framtiden är oviss, och utvecklingsplanen tar höjd för detta. Planen pekar ut ett antal potentiella exploaterbara ytor, vilka kan bidra med att skapa en god stadsutveckling. Utvecklingsplanen kommer i det fortsatta arbetet att utvecklas genom att se hur dessa bäst kan exploateras i relation till utvecklingen av spårområdet, och andra pågående projekt.

En framtidssäkrad plan innebär också att vara tydlig med vad som ska bevaras och säkras. Uppsala C behöver också i framtiden vara en plats för grönska, vatten och publika platser. Det behöver också finnas plats för framtida förändringar, tekniska utrymmen, och expansionsmöjligheter. Utvecklingsplanen stärker gröna stråk, bland annat genom en förstärkning och utveckling av Gunnar Leches park, Frodeparken och Bergsbrunnsparken. Äldre träd i området tas tillvara, ytor för dagvatten tillskapas, liksom reservat för tågspår österut och söderut.

Med fokus på trygghet och säkerhet blickar vi framåt och skapar en anläggning med stor flexibilitet och redundans.

3. FÖRSLAG



Illustrationsplan, skala 1:2000

UTVECKLINGSPLAN UPPSALA C

INLEDNING

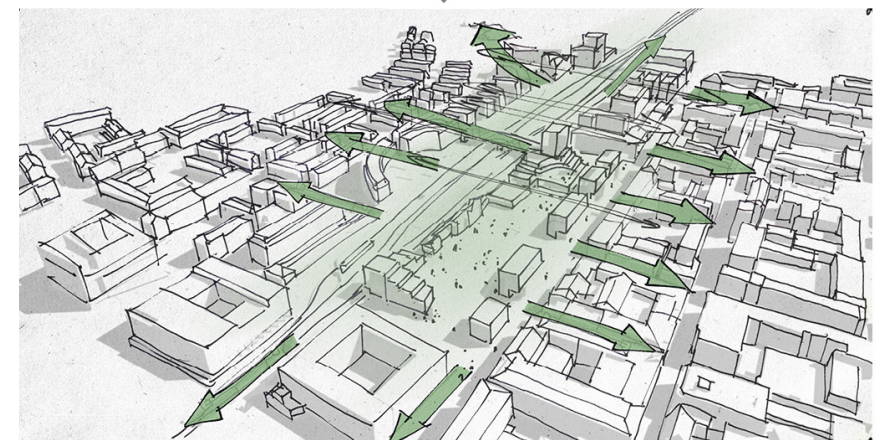
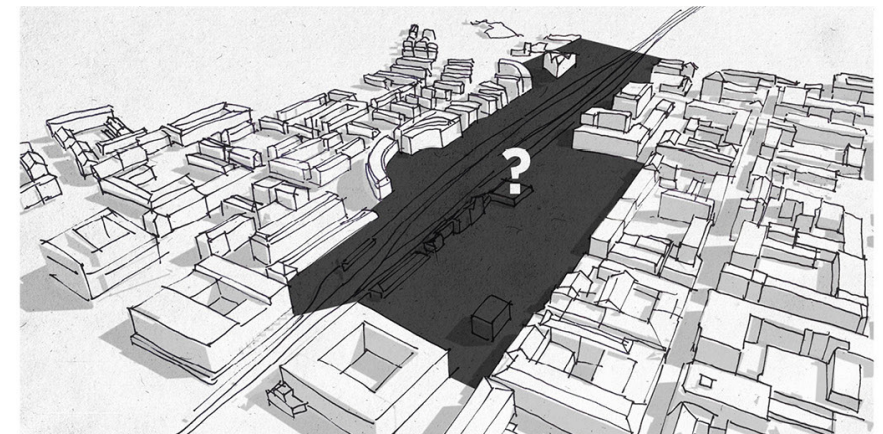
Utvecklingsplan Uppsala C är en robust plan som fokuserar på människan oavsett om du är Uppsalabo eller besökare. Uppsalas nya stationsmiljö är välkomnande, attraktiv och trygg. Förslaget knyter samman Uppsalas östra och västra delar samt presenterar en sömlös bytespunkt som stärker det kollektiva resandet i staden och regionen. En ny byggnadsvolym placeras strax söder om dagens Centralpassage. En byggnadsvolym som innehåller en modern stationsmiljö som kopplar direkt till förbindelse över, respektive ner på perronger.

Den nya stationen står i direkt förbindelse med såväl busstrafik som spårväg, och möjliggör korta byten mellan trafikslag. Centralt för projektet är den cykelparkeringen som placeras i det nya stationskvarteret. Detta cykelgarage får direkt access från såväl Centralpassagen, som förbinder stadens östra och västra sida, som Stadshusgatan och det nord-sydliga cykelstråken i staden. En förlängning av centralpassagen, under Kungsgatan, säkrar såväl cykel- som gångstråk mellan öst och väst i staden. Ytterligare en koppling över spårområdet, med access till perronger, placeras i en förlängning av Fjalars gränd med anslutande cykelparkeringar på båda sidor om spåren.

Kungsgatan tillsammans med Stationsgatan kommer i en framtid dedikeras för stadens lokaltrafik. Längs med gatorna i anslutning till stationsområdet placeras hållplatser på båda sidor. Ytan mellan Stadshuset och Olof Palmes plats blir återigen en park där dagens befintliga, äldre träd får bli del av en större stationspark. Utvecklingsplanen strävar efter att återskapa, tillgängliggöra och knyta ihop befintliga gröna kvaliteter i centrala Uppsala för att stärka gröna samband och biodiversiteten.

I kommande underkapitel redovisas förslaget mer ingående. Underkapitel är ordnade utifrån projektets strategier:

- Stationen och resenärer
- Platsen och stadslivet
- En sammankopplad stad
- Hållbar mobilitet
- En framtidssäkrad plan



STATIONEN OCH RESENÄREN

Uppsala Centralstation är ett nav som idag och i framtiden ska möjliggöra enkla, snabba och sömlösa byten mellan olika kollektiva trafiksystem och som inom gångavstånd har en stor andel av stadens arbetsplatser och andra viktiga målpunkter som handel, sjukvård och akademiska institutioner. Uppsala centrum fungerar som primär mål- och bytespunkt för resenärerna. Här är den sömlösa stadens nya ryggrad och hjärta. Detta är en stadsdel med mycket ny byggnadsyta som får sin identitet och sin begriplighet genom att möta staden med en ny stationsbyggnad. I det nära mötet med staden leder stationens stora flöden till dess målpunkt. En tydlig markör i ett öppet stadsrum som inger trygghet.

Uppsala Centrum/City är idag främst samlat kring gatorna Dragarbrunnsgatan, Svartbäcksgatan, Kungsängsgatan och Östra Ågatan. Dagens centrum är en viktig handels-, vistelse- och arbetsplats och är motorn i stadens utveckling. 30 000 arbetsplatser som omsätter 100 mdr per år beräknas finnas vid Dragarbrunnsgatan och City.

Uppsala Centrum är också en kulturellt viktig nod i Uppland och Mälardalen. I direkt anslutning till stationsområdet finns bland annat Uppsala Stadsteater, Katalin, Uppsala Konsert & Kongress och Vaksala torg som idag välkomnar en stor del tillresta besökare och utpekas som stadens evenemangstorg.

Uppsala har en förhållandevis stor landsbygd som huvudsakligen ansluts till centrala staden via regionaltrafik. Främst angör dessa trafikslag dagens centralstation där det finns möjlighet för lätta och sömlösa byten mellan trafikslag. Detta ger korta distanser till målpunkt Uppsala centrum och bidrar till ett hållbart resande.

Uppsala C är en viktig pendlingsnod. Statistik över arbetspendling från SCB (alla färdmedel) visar att cirka 90 000 invånare bor och arbetar i Uppsala kommun, cirka 26 000 bor i Uppsala men pendlar till en annan kommun för arbete och cirka 23 000 bor i en annan kommun och arbetar i Uppsala kommun. Av de som in- och utpendlar till Uppsala så görs en del av resorna med kollektivtrafik. Stationen är det nav som tillåter sömlösa byten i staden. Den sammankopplar resenär med arbetsplats, och även med andra viktiga målpunkter som handel, sjukvård och akademiska institutioner.

Utvecklingen av Uppsala centralstation tillför nya rum och funktioner samtidigt som den försätter gamla platser i nya sammanhang. Nya kvaliteter väcks till liv hos befintliga byggnader och platser. Stationsbyggnadens inre och yttre rum är stadens hjärta, ett centrum för flöden och en tydlig gestalt. Stationen är också en del av stadens kontinuerliga stråk och flöden, en plats för uppehåll, för att stanna, pausa och byta transportslag. Samtidigt är stationen den mest intensiva noden för stadens flöden. Det ska vara lätt att hitta och byta mellan de olika transportslagen. Närheten till järnvägen innebär alltid särskilda tekniska utmaningar, begränsningar och möjligheter för stationsbyggnader.

“Att bygga stationsnära möjliggör att fler får tillgång och närhet till kollektivtrafiken och till det regionala utbudet av bostäder och arbetsplatser, samtidigt som det skapar underlag till ett mer attraktivt kollektivtrafikutbud.”

-ur Jernhusen, Stationsnära lägen 2.0

Stationen är stadens hjärta. En byggnad som sömlöst knyter samman stadens yttre och inre offentliga rum. Den utbyggda Centralstationen med de adderade perronger innebär inte bara en utmaning utan också möjlighet för stationen att sträcka sig längre ut i staden. Grundprinciperna för stationens form och placering gör att den stora stationen tecknar sig tydligare i staden och understödjer orienteringen. Det är lätt att hitta dit och man kan tryggt gå in genom vilken entré som helst och lita på att man ska ledas till sin målpunkt. Detta blir en ny, stor och tydligare station. Den välkomnar och leder resenären till sin målpunkt.



Dagens cykelparkering placeras i ett cykelparkingsgarage i den nya centrala stationsbyggnad och istället tillåts en större park mellan Stadshus och station. Parken kompletteras med paviljongbyggnader för att stärka liv och rörelser i parken. En ny cykelparkering tillförs längst spår 100.

En ny rondell placeras i korsningen Stationsgatan och Norrtäljegatan

En ny stationsbyggnad placeras i direkt anslutning till Centralpassagen samt Stadshusgatan och kommer innehålla ett större cykelgarage, stationsfunktioner samt exempelvis kontorslokaler.

Ny bro kopplar över spåren och ansluter med lyftpaket till respektive perrong. Bron kopplar i väster till den nya byggnadsvolymen med stationsfunktioner samt på den östra sidan till befintlig byggnadsvolym och till Frodeparken.

En ny brokoppling förlänger Fjalars gränd till den östra sidan av stationen, Stationsgatans kollektivtrafik och Främre Boländerna. Bron kompletteras med lyftpaket ner till respektive perrong. Bron i sin helhet är en viktig del i kopplingen av grönsstrukturen mellan den östra och västra sidan av spårområdet.

Museijärnvägen Lennakatten flyttas till Bergsbrunnsparken. Den befintliga bågbron omvandlas till ett attraktivt gångstråk som förbinder Bergsbrunnsparken och Lennakattens stationsläge med Uppsala C.

Stadshusgatans norra del möjliggörs för busstrafik med hållplatser i båda riktningar och den södra delen enbart i södergående riktning.

Bangårdsgatan mellan Kungsgatan och Dragarbrunnsgatan utformas som en gångata.

Centralpassagen förlängs under Stadshusgatan och Kungsgatan och är främst dedikerad för cykel. Centralpassagen står i direkt förbindelse med det nya cykelparkeringsgaraget i den nya byggnadsvolymen.

Spårväg placeras mellan Kungsgatan och Stadshusgatan med god koppling till stationens övriga funktioner.

Hållplatslägen placeras på Kungsgatans östra och västra sida. Stationsgatan kommer att bli en viktig nod för busstrafiken och främst Regiontrafiken i ett framtida Uppsala. Gatan får en tydlig stadskaraktär med levande bottenvåningar på dess östra sida

Ny byggnadsvolym med levande bottenvåning i gatuplan och kontor i de övre våningsplanen. Mot spårområdet kan byggnadsvolymen inrymma ett cykelparkeringshus.

Ny koppling över Strandbodgatan som kopplar till Främre Boländerna. Kopplingen är avsedd för gående.

Längs med spårområdets västra sida placeras en cykelväg med en brokoppling öve Strandbodgatan

Framtida utveckling av fastighet söder om Strandbodgatan

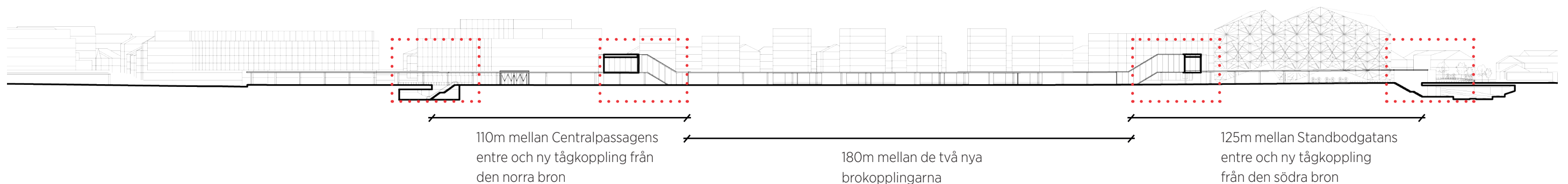
Utbyggnaden av spårområdet innebär spår 9 och 10 på den östra sidan. På grund av spårbreddningen kommer en tillkommande järnvägsbro vid Strandbodgatan. Spår 9 och 10 slutar som säckspår med god distans till Centralpassagen. Spår 0 tillkommer på den västra sidan vilket påverkar framkomligheten på Sidenvärgatan då sektionen smalnas av. I den norra delen av spårområdet tillkommer spår 100 på den västra sidan. Nya spår och plattformar visas i rött.

STATIONEN OCH RESENÄREN

Platsen mellan Näckens Polska och Elite hotel utgör ett urbant vardagsrum och en förlängning av stationens publika bottenvåning. Restauranger och caféer spiller ut i gaturummet som är prioriterat för fotgängare och cyklister. I direkt koppling till Centralpassagen och Stadshusgatan ligger entréer till cykelgaraget som i sin tur är direkt kopplat till stationens alla trafiktyper.

Kungsgatan och Stadshusgatan utgör förslagets största kollektivtrafikstråk och är viktiga för att transportera människor till och från stationen samt i nordvästlig riktning genom staden. Kungsgatan gör delvis plats för biltrafik som når Vaksalagatan och Strandbodgatan. Stadshusgatan är endast för kollektivtrafik med smalare, primärt enkelriktad körbana vilket ger mer plats åt människor och grönska men lämnar även plats för spårvägen och stationsentrén. Stadshusgatan kan mellan Olof Palmes plats och Stadshuset i en framtid inrymma en dubbelriktad körbana för att kunna, vid behov även husera hållplatslägen i en norrgående riktning. Längs med Stadshusgatan lämnas generösa ytor för fotgängare och ett dubbelriktat cykelstråk som kopplar till cykelgaraget bredvid stationsbyggnaden.

Olof Palmes plats är en starkt vibrerande publik plats med tydlig identitet mitt i stadens hjärta och skänker platsen liv och rörelse på merparten av dygnets timmar. Torget omfamnas av och länkar samman den gamla stationsbyggnaden, dagens terminalbyggnad och centralpassagen med den nya stationsentrén i söder. Spårvägen förläggs mellan Kungsgatan och Stationsgatan med hållplatsläge i direkt koppling till stationen, torget och andra trafikslag. Torget är en nod för resande – här möts resenären som ska byta tåget mot bussen, turisten som tar spårvägen vidare söderut eller cyklisten som ska vidare österut till Fålhagen. Många entréer vänder sig mot platsen och caféer och restauranger med uteserveringar gör platsen levande under stor del av dygnet. Konstverket "Näckens polska" bildar platsens hjärta där restauranger nu har bättre förutsättning att placera sina uteserveringar. Mötet mellan parken och det karaktärsfulla konstverket gör platsen till en unik och välkomnande miljö med människan i centrum. Tillsammans med torget ges besökaren olika möjligheter till vistelse – både mitt på den myllrande platsen och strax vid sidan av i den lugna och gröna stationsparken.

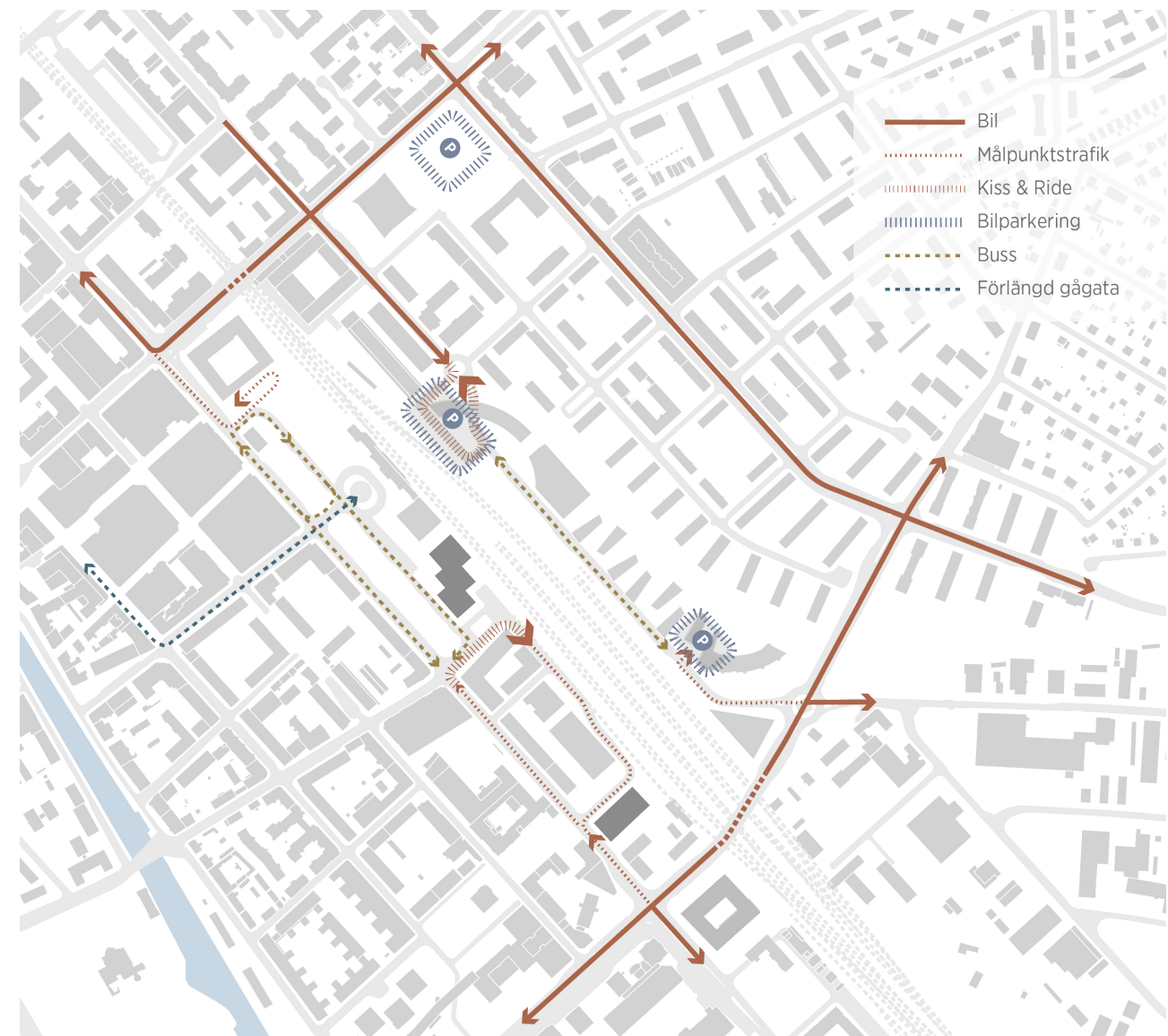


Sektion längst tågplattform, skala 1:1500

STATIONEN OCH RESENÄREN

Stationsgatan får en ny funktion som kollektivtrafiknod där en större del regionalbuss förläggs tillsammans med de Stadsbusslinjer som finns där idag. Längs med trottoarkanten finns utrymme för bussar att stanna samtidigt som bussar kan passera i mitten. Den nya trottoaren är bredare för att rymma plats för avstigande, väntyta och för folk att passera i nordsydlig riktning mellan Vaksalatorg och Boländerna. För att mjuka upp gatans karaktär, bidra till bättre luftkvalitet och minska bullret från bussarna tillåts plats för en riklig mängd gatuträd.

Sidenvärgatan med direkt koppling till pendeln omvandlas till ett shared space där cykel och gång har högsta prioritet. Ytan bjuder in Elite Hotel och Magasin X till att vända sig österut då flöden ökar markant längsmed stråket. Den södra delen av gatan har en stark grön karaktär som bjuder in fotgängare och cyklister in i centralstationsområdet. I båda ändarna breddar gatan ut sig i en välkomnade gest och ger en mer tilltagen zon närmast fasaden för uteserveringar. I den norra delen, närmast den nya stationen, finns plats för bilar att hämta/lämna, dessa vänder runt kvarteret och kör ut på Kungsgatan igen.



Tillgänglighet för bil och parkeringar kopplade till stationen

REGLERPLATSER

I samband med utvecklingen av Uppsala C kommer dagens placering av reglerplatser för bussar samt platser avsedda för paus för bussförarna behöva relokaliseras. Detta avser både yta vid Lindvalls kaffe, det vill säga i korsningen Kungsgatan och Fjalars gränd samt platser längs med Sidenvärgatan.

Region Uppsala har gjort en uppskattning om att en yta om totalt 3800 kvm kommer att behövas. Denna yta kan komma att delas upp i två ytor men det är av vikt att den eller dessa är lokaliserade i närområdet runt Uppsala C.

I dagsläget pågår därför en diskussion kring lämpliga ytor i staden tillsammans med Uppsala kommun samt fastighetsägare. Målet är att ta fram ett förslag under året och att hitta en långvarig lösning som samordnas med utbyggnaden av spårområdet. Ytorna kommer troligen att placeras söder om Strandbodgatan.

Allokerad kapacitet	Hållplatser idag	Hållplatser 2030	Hållplatser 2050
Hållplatser	19	27-34	28-35

Ur WSP behovsanalys - Hållplatslägen



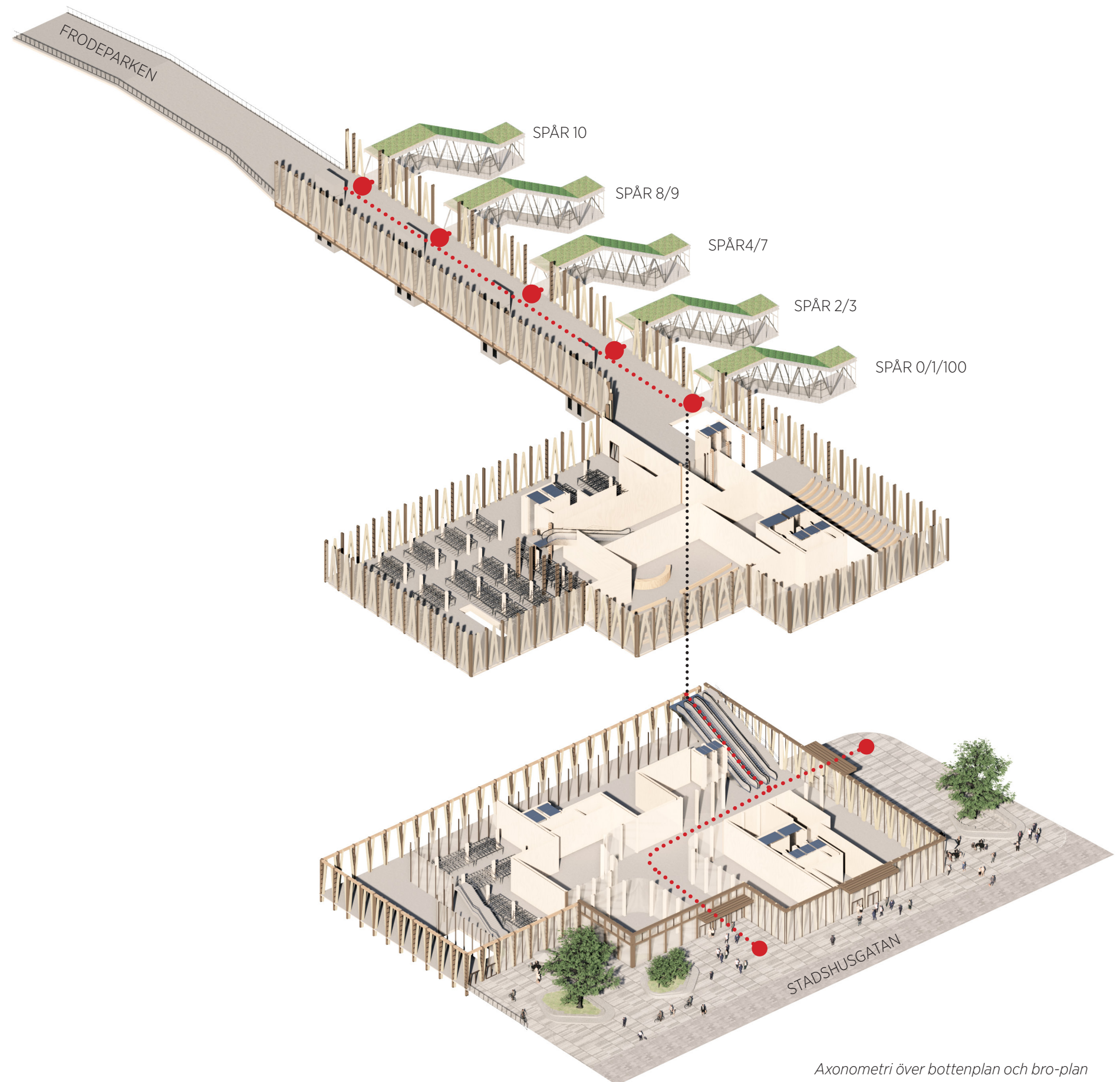
Placering av buss och spårväg

DEN NYA STATIONSBYGGNADEN

Den nya centralstationen förhåller sig med respekt till den befintliga miljön, dess byggnader och de kulturhistoriska värden som är förbundna med dem. Genom att komplettera snarare än att ersätta stödjer den helheten som dess olika delar utgör idag. Volymmässigt trappar den nya bebyggelsen vördnadsfullt ner mot den befintliga Stationsbyggnaden och Olof Palmes plats. Att anlända till Centralstationen via Olof Palmes plats är en upplevelse där byggnadernas olika historiska lager upplevs sekventiellt genom stråket längst Stadshusgatan. Gunnar Leches park stärks mellan konstverket "Näckens Polska" och Stadshuset med målet att återskapa den klassiska stationsparken i en modern tappning.

Byggnaden placeras strategiskt i bästa läge för att koppla samman bytespunktens olika transportsätt som inkluderar gång, cykel, tåg, spårväg, buss, taxi och bil. Samtliga trafiksätt blir tillgängliga för alla med nedkortade distanser för byten såväl som stråken till storstadens målpunkter.

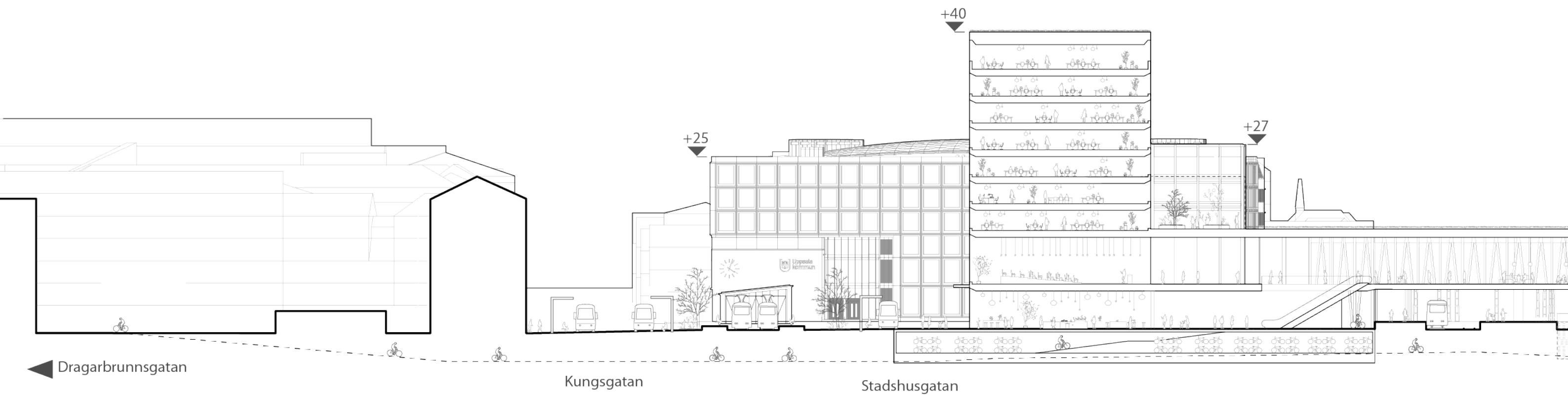
De byggnader och miljöer vi föreslår har funnit en lösning som gör bytespunkten tydlig att navigera och stärker resenärer och Uppsalabornas förmåga att orientera sig på platsen. En byggnad som sömlöst knyter samman stadens yttre och inre offentliga rum. Det utbyggda spårområdet med sina utsträckta perronger innebär inte bara en utmaning utan också en möjlighet för stationen att sträcka sig längre ut i staden. Grundprinciperna för stationens utformning gör att den tecknar sig tydligare i staden och understödjer orienteringen. Det är lätt att hitta dit och man kan tryggt gå in genom vilken entré som helst och lita på att man ska ledas till sin målpunkt.

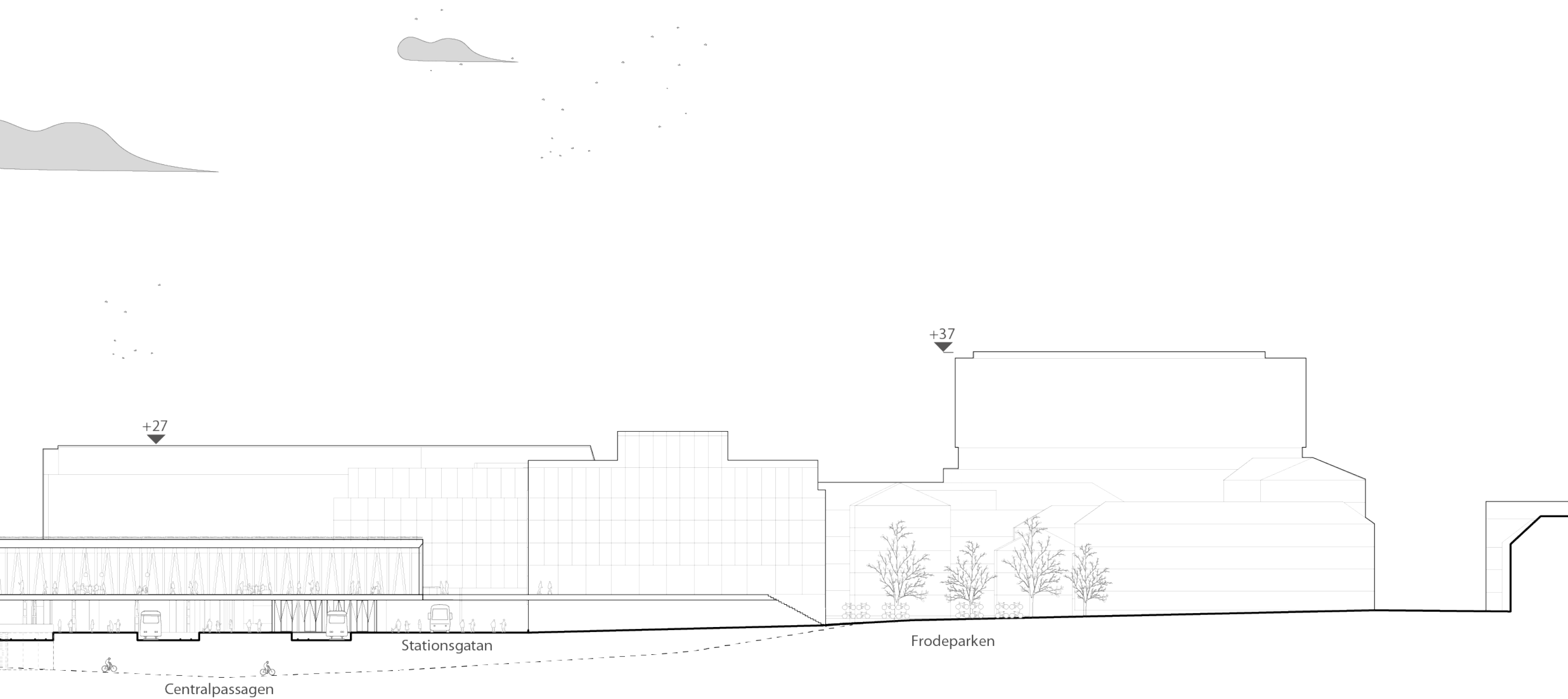


Axonometri över bottenplan och bro-plan

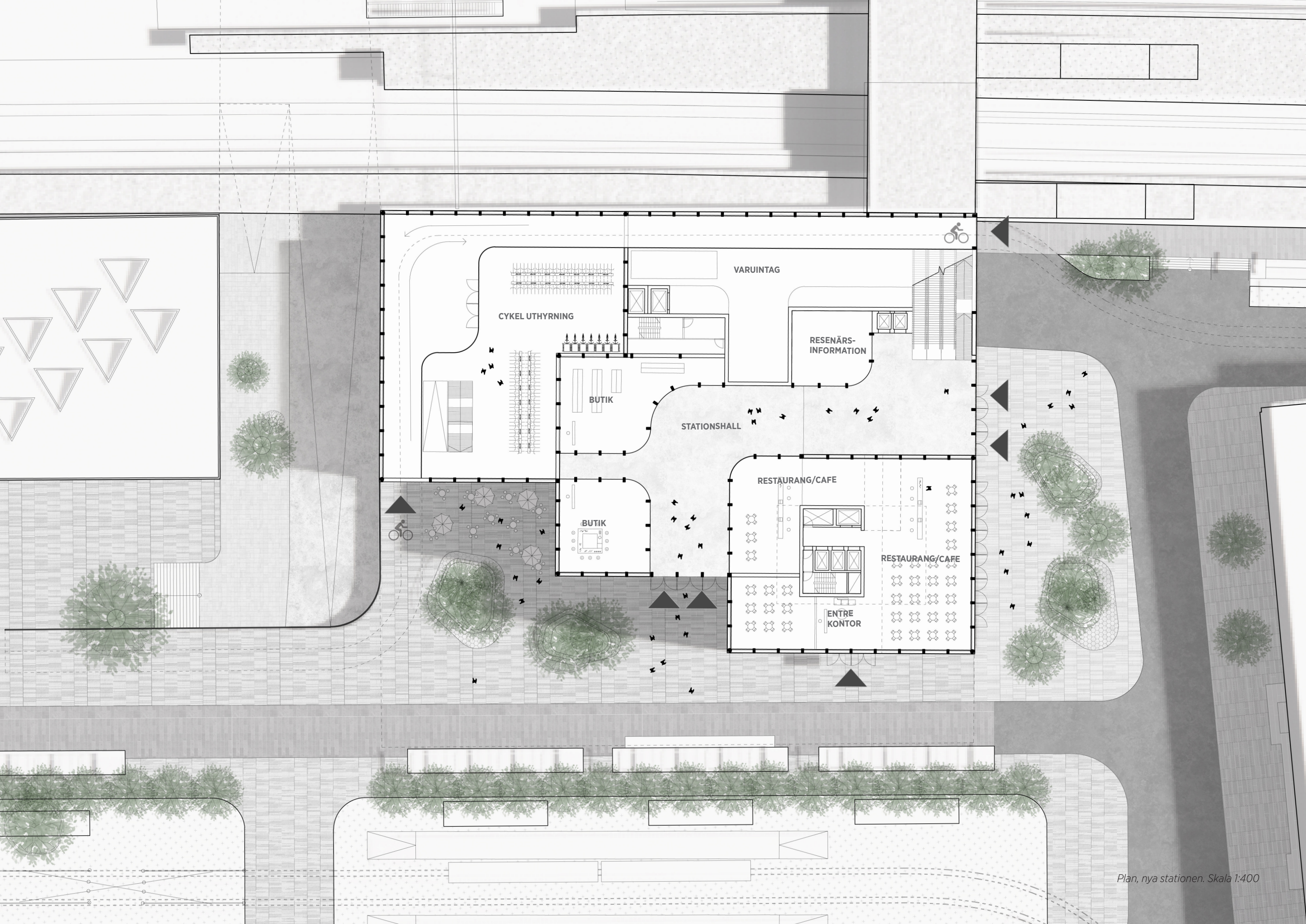


Uppsala C





Sektion genom stationsvolym och bro, skala: 1:500



Plan, nya stationen. Skala 1:400

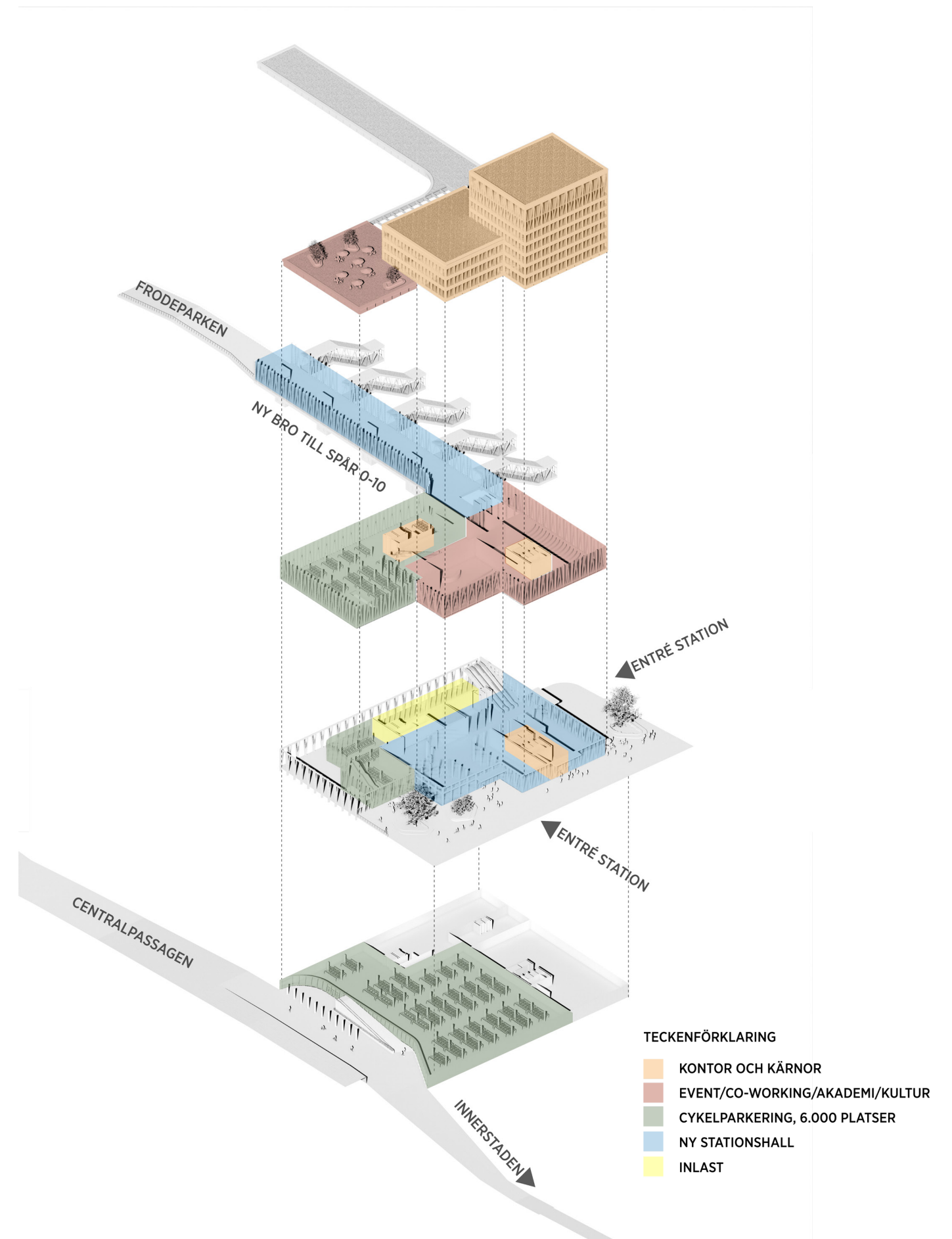
STATIONEN OCH RESENÄREN

STATIONEN SOM BYTESPUNKT

Den planerade utbyggnationen av spåren bidrar till längre distanser mellan tåglägen. Vi ser stor potential i förslagets förmåga att sprida flöden för vana användare som kan navigera enklare och mer direkt till sina målpunkter via nya stråk i staden. Med ökad tillgänglighet från flera platser minskar belastningen i stationens inre cirkulationszoner och ger plats för en rik miljö där handel och andra kommersiella funktioner kan integreras.

Stationen är utformad med två entréer på den västra sidan; en från det nya torget längst Stadshusgatan och en från Sidenvärgatan som även ger möjlighet för direkt access till stationens största målpunkt - spår 0 och dess trafikering av pendeltåg. Frodeparken och Stationsgatan kopplas med en bro över spåren och bidrar till en mer samlad och tillgänglig station samtidigt som den ger nya möjligheter att röra sig östvästligt genom staden. Bron ger tillgång till samtliga tågplattformar samt plats för väntan med utsikt över Uppsala stad och dess ikoner. Stationen förses med en rad sekundära entréer som tillåter snabba och enkla kopplingar till stationens målpunkter. Dessa inkluderar en ny brokoppling söderut i Fjalars gränds förlängning tillsammans med den befintliga tunnelkopplingen från Strandbodgatan. Centralpassagens koppling till tåg ligger kvar. Då flöden kommer att fördelas till andra punkter också, så kommer yta frigöras i Centralpassagen till fördel för gång- och cykeltrafik, samt kommersiella funktioner.

Förslaget strävar efter att skapa attraktiva miljöer och stråk som strategiskt ansluter till stadens målpunkter och på så vis fördelar flöden jämnare över hela stationens utsträckning. Det gynnar övriga funktioner med anknytning till stationen och bidrar till en levande, myllrande plats där besökare och resenärer vill vistas.



PLATSEN OCH STADSLIVET

Platsen och stadslivet är i centrum i detta förslag för Utvecklingsplan Uppsala C. En förutsättning för arbetet har varit att nya spår tillkommer på stationsområdets östra sida. Det innebär att dagens smalspåriga järnväg, Lennakatten flyttas och yta för cykelparkeringar tas i anspråk. Utvecklingen av spårområdet på östra sidan sträcker sig upp till strax söder om Centralpassagen. På den Västra sidan av spåren kommer spårområdet att utvidgas med ett södergående och ett norrgående spår.

Det öppna, karakteristiska rummet på spårområdets västra sida har bevarats och utvecklats. En ny byggnadsvolym tillkommer strax söder om Centralpassagen på platsen för dagens cykelparkeringshus och busshållplatser. Denna byggnadsvolym förstärker det öppna rummet och ger stationen nya viktiga entréer. Stationsgatan och omgivande områden på den östra sidan aktiveras genom att en del av de regionala busslinjerna lokaliseras till denna sida. Nedan beskrivs mer ingående de olika delarna under huvudrubriken Platsen och Stadslivet.

VÄSTRA SIDAN

Den västra sidan är av tradition stationsområdets framsida och vänder sig mot stadens landmärken. Den gamla stationsbyggnaden från 1866, som idag inrymmer restaurang och kontor, och den nya stationsbyggnaden från 2012 har sina huvudentréer åt detta håll. Flera av stationens funktioner kommer även fortsättningsvis vara lokaliserade till denna sida för kopplingen till stadens huvudsakliga målpunkt som är city. Här kommer den nya spårvägen ha sin hållplats. Flertalet av stadsbussarna regionsbussarna passerar här och vissa har detta som sin ändhållplats.

GUNNAR LECHES PARK

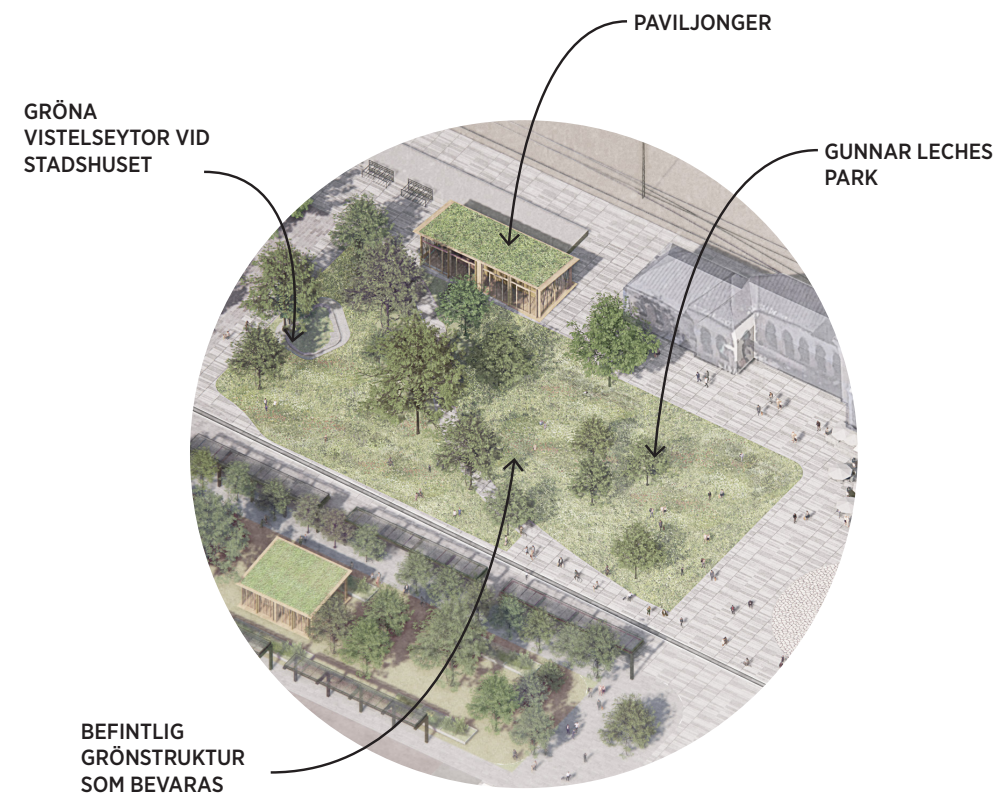
Uppsala är en stor stad som växer i snabb takt. Innerstaden är det område som används av flest kommuninvånare och besökare. Den planlagda park- och naturmark som kommunen äger är ojämnt fördelad över staden. I innerstaden är det 18 kvm/invånare jämfört med 45 kvm/invånare i övriga staden.

I samband med utvecklingen av Stationsområdet prioriteras tillskapandet av en större sammanhållen park. Gunnar Leches Park som är lokaliserad längs med dagens Kungsgatan tillkom i samband med ombyggnationen av stationen för cirka ett decennium sedan. Gunnar Leches park är en tidstypisk park för 2000-talets landskapsarkitektur. I samband med att spårvägen ska adderas inom stationsområdet lokaliseras den till parkens södra del, mellan Bäckens gränd och Bangårdsgatan. De flesta av de sedan tidigare planterade träden utefter Stadshusgatan kommer troligen att kunna bevaras. Likaså eftersträvas att flertalet träd mot Kungsgatan bevaras. I övrigt kommer denna del av parken utgöras av ett grönt spårområde med tillhörande perronger.

Den norra delen av parken, längs med Kungsgatan kommer att kunna bevaras i sin helhet. För att komplettera med en större park kommer ytan som idag främst utgörs av en cykelparkering att bli en park. Dagens cykelparkering kommer att få en ny plats i anslutning till den nya stationsbyggnaden. Här kommer i stället en större grönyta kunna breda ut sig. Det finns ett flertal äldre träd i denna del redan idag och det är av vikt att dessa bevaras. På ett sömlöst sätt kopplas parken samman med entréytan framför Stadshuset.

En yta som färdigställdes under 2021 i samband med ombyggnationen av Stadshuset. Flertalet träd har här bevarats och kompletterats med fler grönytor i kombination med olika funktioner såsom angöringsytor och parkering.

Den nya parkdelen kompletteras med luftiga paviljonger för exempelvis restaurangverksamhet.



Översikt axonometri Gunnar Leches Park



Översiktsvy norra stationsområdet

PLATSEN OCH STADSLIVET

OLOF PALMES PLATS

Under senare år har gatuserveringar tagit alltmer plats i gaturummet på denna plats som annars främst varit en taxiparkering. I samband med att taxi förflyttas till stationens södra entré så frigörs denna plats för att i sin helhet i stället kunna vara ett torg, med plats för både uteserveringar och exempelvis Bondens marknad. Platsen ligger i slutet av Bangårdsgatan.

SÖDRA ENTRÉN

Mellan den nya byggnadsvolymen och det som idag är Elite Hotel Academia bildas en ny torgyta. Denna torgyta kommer ha direkt access till själva stationen och blir västra sidans huvudsakliga plats för taxi, hämtning och lämning. Här kommer biltrafik behöva vara tillåten, men de gående är prioriterade. Ytan står i direkt förbindelse med Sidenvärgatan och Bäverns gränd. Visuellt binds platsen samman med slottet som ligger i fonden av Bäverns gränd.

Elite Hotel Academia har sommartid en uteservering som vänder sig mot denna yta. I samband med att ytan får mer av en torgkaraktär skulle dessa ytor för uteservering kunna utökas och kompletteras med liknande ytor mot den nya byggnadsvolymen.

SIDENVÄRGATAN

Sidenvärgatan kommer i framtiden att utformas som en enkelriktad gångfartsgata det vill säga, de gående har företräde framför bilar och andra trafikanter. Sidenvärgatan enkelriktas i södergående riktning.

Gatans sektion kommer bli smalare än dagens sektion då spårområdet vidgas västerut med ett spår O. Ingen busstrafik kommer i framtiden att trafikera denna sträcka utan enbart

personbilstrafik. Servicefordon samt varutransporter kommer behöva nyttja gatan även fortsättningsvis. Gatan utformas med markmaterial av hög kvalitet och i en och samma nivå.

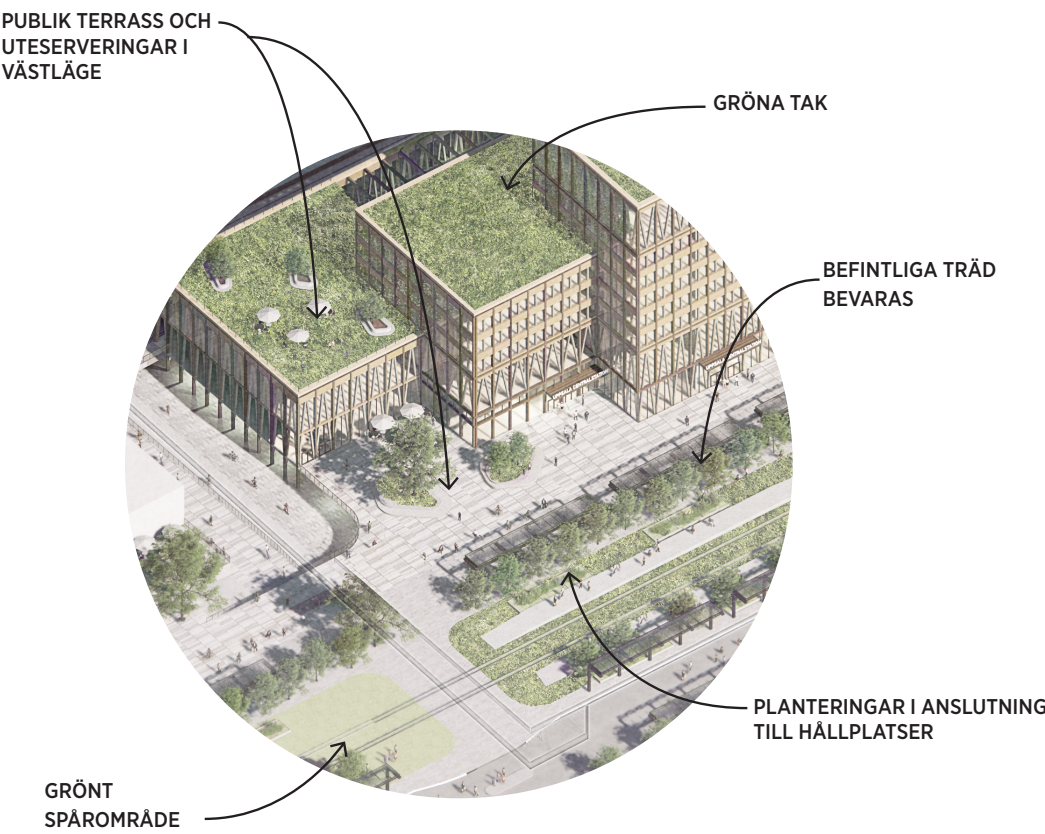
KUNGSGATAN

I framtiden kommer Kungsgatan huvudsakligen trafikeras av kollektivtrafik. Gatan utformas stadsmässigt med breda trottoarer på båda sidor och med hållplatslägen på båda sidor av gatan, främst för stadsbussar. Gatan förskjuts något åt öster i samband med att hållplatser lokaliseras på båda sidor.

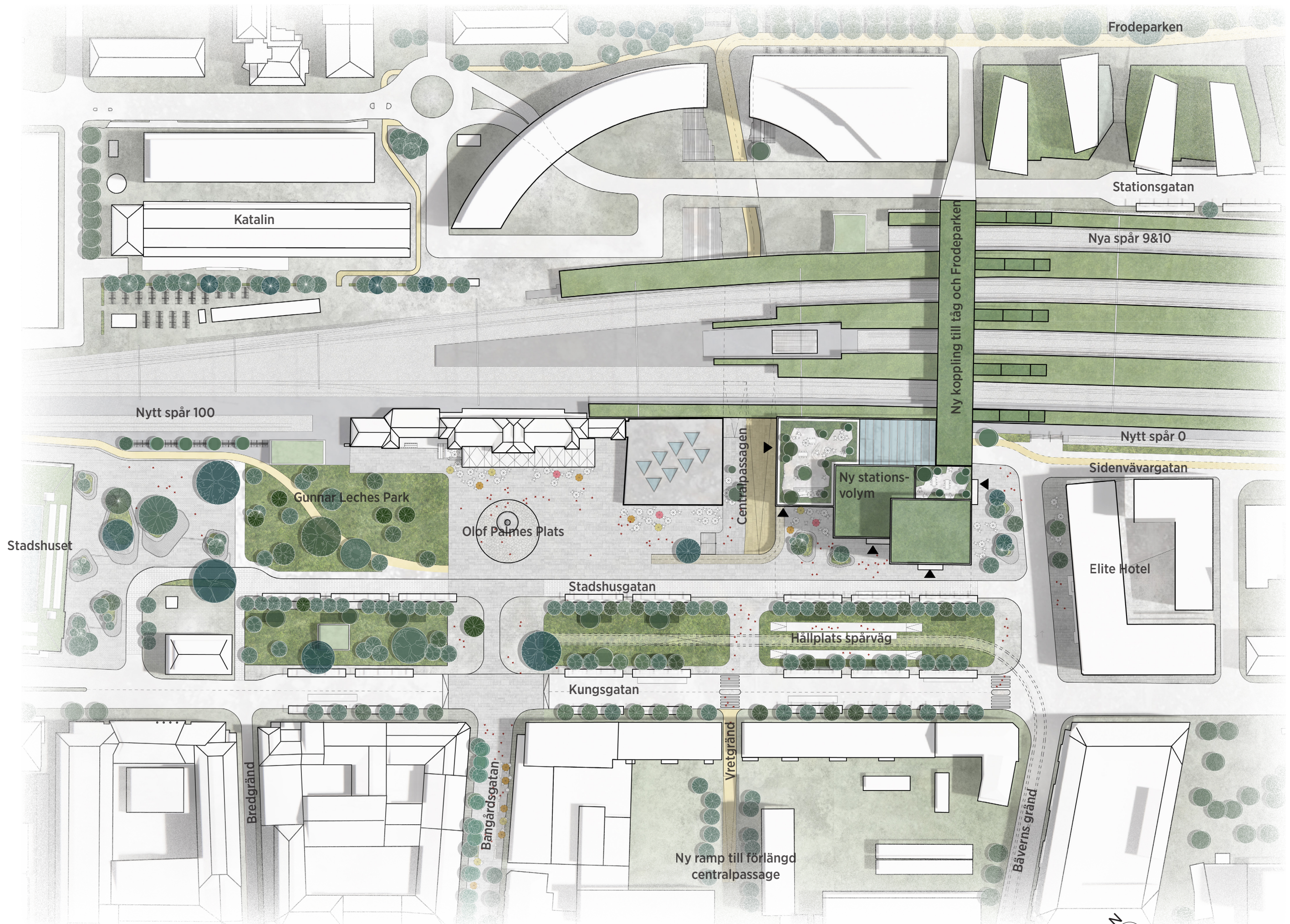
Flertalet av bottenvåningarna i den norra delen av gatusektionen är öppna med offentliga verksamheter, medan de bottenvåningarna från Bangårdsgatan vidare söderut är helt slutna. Det är önskvärt att även dessa bottenvåningar i en framtid öppnas upp och möjliggör publika verksamheter. Trottoarer utformas med hög kvalitet gällande materialval. För att tydliggöra passagerna över Kungsgatan kan de utformas som lätt upphöjda ytor alternativt enbart med särskiljande material.

FJALARS GRÄND

Kopplingen över spårområdet samt access till plattformar via Fjalars gränd är en ny koppling i staden. Fjalars gränd kompletteras med en ny byggnadsvolym på dess södra sida samt en torgbildning framför. Tillsammans med den nyligen uppförda byggnadsvolymen Magasin X är detta en utvidgning av staden söderut. Gränden utformas med hög detaljeringsnivå på markmaterial och en torgkänsla. Här möter gammal, nytt och här kopplar staden samman norr och söder samt öst och väst. Kopplingen över spåren är dedikerad för de gående. I anslutning till den nya byggnadsvolymen tillskapas ett cykelgarage.



Översikt axonometri Centralstationen







Översiktsvy från ny takterrass

PLATSEN OCH STADSLIVET

Stationsgatan, Stadshusgatan och Kungsgatan skapar tillsammans det nya stationsområdet. Gatornas kollektivtrafikstråk stärks och kopplar effektivt samman staden med stationens målpunkter vilket fördelar flöden mer jämnt mellan östra och västra sidan av spårområdet.

Gatornas kollektivtrafik ges hög prioritet genom dedikerade körfält och integration i det nya stadslandskapet. Med generösa ytor för fotgängare, stärkta cykelstråk med koppling till nya cykelgarage och plats för trädplantering skapas mångfunktionella gator som tillgodoser flera trafikbehov och samtidigt ger plats för ett urbant liv. Fördelningen mellan gatorna stärker den östra sidans centrala läge, och bidrar till en bättre koppling från stationen till Vaksalatorg, Fålhagen, Frodeparken och Främre Boländerna.

ÖSTRA SIDAN

Östra sidan har historiskt sett varit en godsbangård och parkeringsplatser som möter bostadsbebyggelse. Under 2000-talet skedde en stor omvandling av ytorna närmast järnvägsområdet i samband med byggnationen av flerfamiljshus, kontor och även utveckling av Uppsala Konsert & Kongress. Dagens östra sida är en stadsmässig miljö med ett vibrerande folkliv.

STATIONSGATAN

Framtidens Stationsgata är en pulserande gata med angörande bussar, både stadsbussar och regionbussar. Breda trottoarer på båda sidor om körbanorna möjliggör gångrörelser. På båda sidor av gatan kommer det finnas hållplatser och väderskydd för resenärer. Cykelvägen som idag löper längs med Stationsgatan kommer att flyttas in till Frodeparken där det redan idag finns en cykelväg. Denna cykelväg kopplar söderut till Främre Boländerna och till Fålhagens södra delar.

I anslutning till Frodeparkens norra del vid Frodetrappan placeras en ny cykelparkering i markplan som via den nya kopplingen över spår och access till perronger möjliggör snabba byten.



Översiktsvy Stationsgatan



Översiktsvy Södra stationsområdet



Vy österut längst Fjalars gränd

VAKSALA TORG

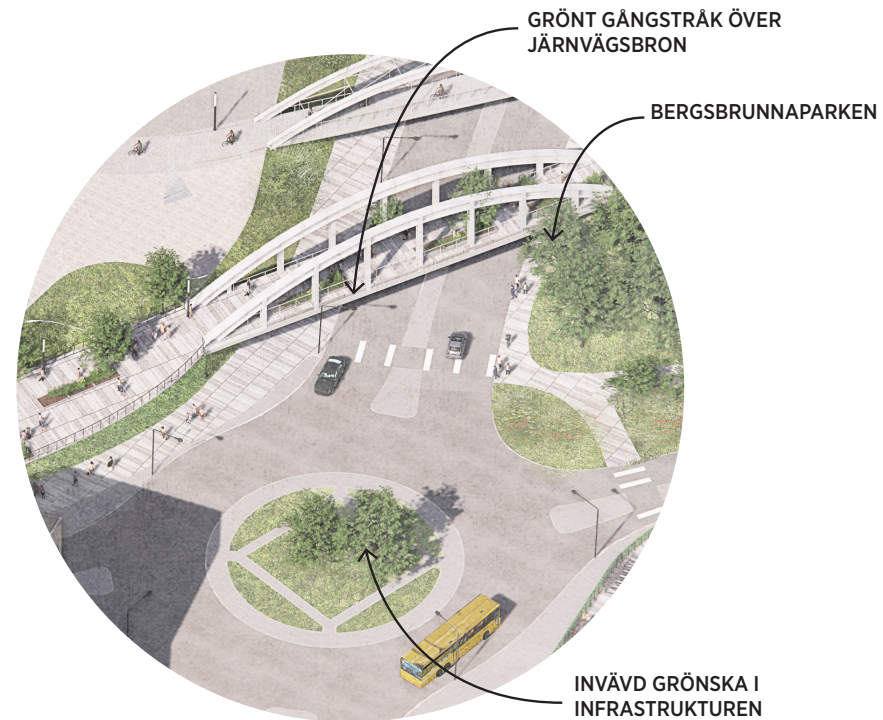
Stationsgatan ansluter till evenemangs torget Vaksala torg. Torget är till sin storlek Uppsalas största torg och på torget finns en av stadens viktiga målpunkter, Uppsala Konsert och Kongress. I anslutning till torgets norra sida finns hållplatslägen för region och lokalbussar. I en framtid utreds också möjligheten till hållplatslägen för spårväg. Vaksala torg är således en viktig knutpunkt för lokaltrafiken i Uppsala. Utredningar kring underjordiskt garage under torget är också pågående.

STRANDBODGATAN

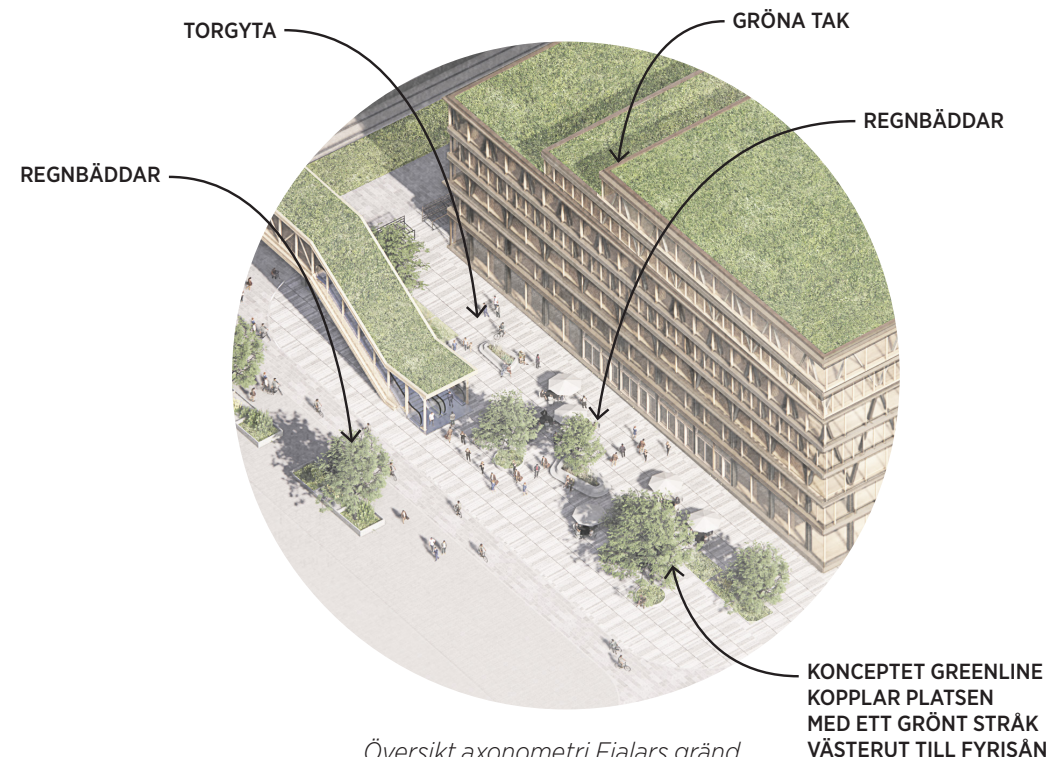
Strandbodgatans gatussektion är densamma som idag men kommer bli en viktig koppling i staden då utvecklingen av stationsområdet innebär att flertalet tåg förflyttas till de södra delarna av plattformarna. Rondellen på den östra sidan som kopplar samman Strandbodgatan med Stationsgatan kommer vara en av våra entréerna till främre Boländerna. Främre Boländerna står inför en avgörande utveckling under de kommande åren. En bro för gång och cykel över Strandbodgatan introduceras därför som en direkt koppling mellan Anna Lindhs plats och Främre Boländerna.

Bergsbrunnaparken kommer att få en mer central roll eftersom detta blir en del av entrén till Främre Boländerna men också i samband med placeringen av Lennakatten i parken. Lennakatten har idag sin station och angöring längs med dagens spårområde. I ett framtida stationsområde kommer denna plats tas i anspråk av nya spår och därav flyttas Lennakatten. En ny stationsbyggnad placeras förslagsvis i Bergsbrunnaparken. Dagens bågbro blir den naturliga kopplingen för besökare till Lennakatten.

På spårområdets västra sida placeras en bro för gång och cykel som förbinder staden över Strandbodgatan i nordsydlig riktning.



Översikt axonometri Strandbodgatan



Översikt axonometri Fjalars gränd

PLATSEN OCH STADSLIVET

YTOR OCH VOLYMER

I projektets tidiga skeden genomfördes en analys av tillgängliga ytor för exploatering. I diagrammet till höger visas dessa i grönt. Följande ytor har studerats:

GUNNAR LECHES PARK- 5,000+m² PARK OCH PAVILJONGER

Platsen identifierades som möjlig för att rymma en större volym men valdes bort eftersom ytan var för liten för att skapa goda förutsättningar för stationsparken samt på grund av spårvägens kommande etapp (2050) när den ska gå vidare förbi Vaksalatorg och Gränby.

CENTRALA STATIONSKVARTERET - OMKRING 19,000m² VOLYM

Platsen mellan Elite Hotel och Centralpassagen ger goda förutsättningar för att angöra en volym. Projektet testade en rad olika typologier för att förstå de bästa förutsättningar för volymen.

REGLERPLATS OCH STÄLLVERKET - OMKRING 11,000m² VOLYM

Spår 0 innebär att Sidenvärgatan smalnar av vilket innebär att det inte längre finns förutsättning för bussar att reglera vid den här platsen. Projektet ser potential för att skapa en ny volym och offentlig plats som binder samman öst och väst och den kommande kopplingen till Fyrisån.

YTOR SÖDER OM STRANDBODGATAN - MÖJLIGA VOLYMER

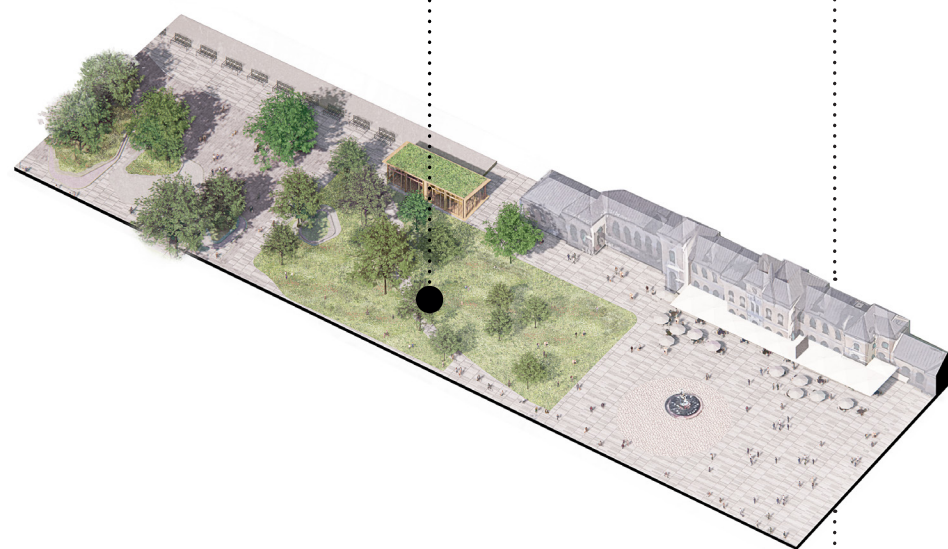
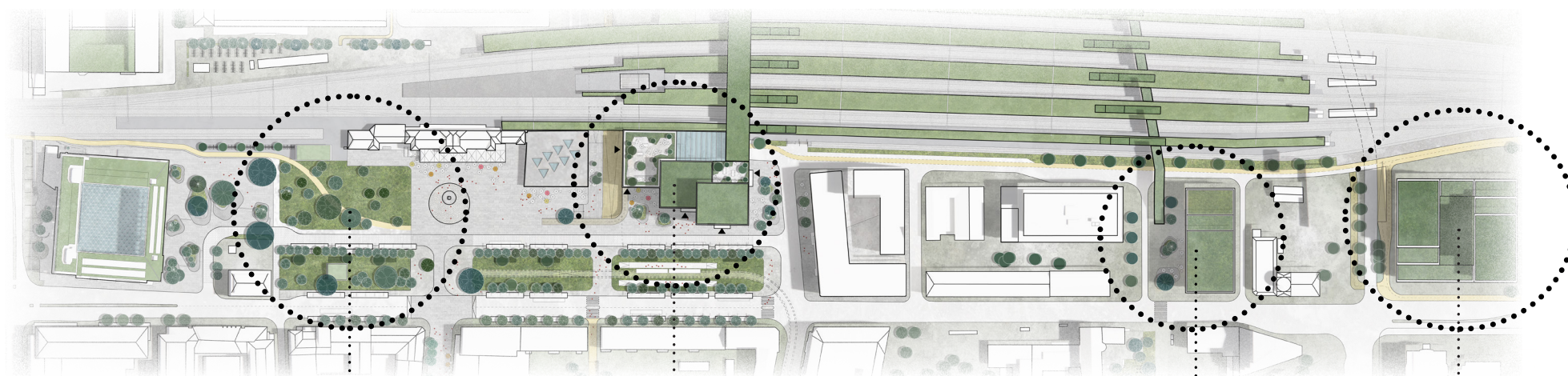
I projektets tidiga skeden påbörjades studier av volymer söder om Strandbodgatan och öster om spåren, eftersom dessa kopplade till Trafikverkets alternativ 2. Dessa har utgått i alternativ 1 men kan komma att bli aktuella om ytterligare reglerplatser för buss tillkommer.

Den södra ytan väster om spåren identifieras som en potentiell plats för exploatering med en ny volym som mäter omkring 18,000m². Marken i koppling till denna ytan blir påverkat av spår 0 samt av den planerade bron för gång och cykel över Strandbodgatan.

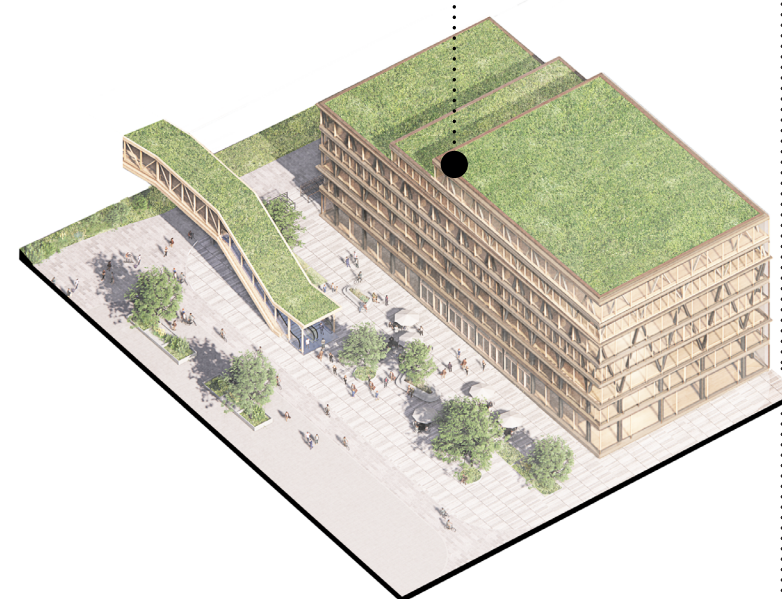
Mer detaljerad information finns att hitta i Handelsanalysen.



Plandiagram som visar tillgängliga ytor för exploatering i grönt. Ytan i främre boländerna är begränsad på grund av säkerhetsavstånd till farlig verksamhet i området



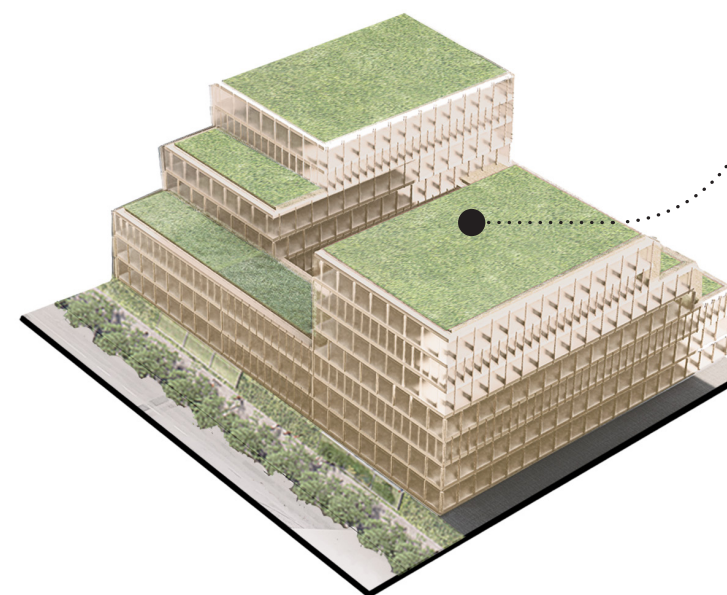
5.000+m² Park med 2 stycken paviljonger



11000m² Volym för kontorsverksamhet



19.000m² Stationsvolym med överbyggnad



18000m² Volym för kontorsverksamhet

PLATSEN OCH STADSLIVET

ARKITEKTUR – GESTALTNING

Uppsalas arkitektur och stadsrum är präglade av stadens historia. De utmärkande elementen Fyrisån, Domkyrkan och Slottet, har tillsammans med andra landmärken och en tydlig stadsstruktur skapat en tydlig stadsidentitet. En stor respekt för den så kallade Uppsalasiluetten och dess byggnadshöjder har tillsammans med denna tydliga struktur och identitet skapat en hierarki och orienterbarhet i staden som är viktig att värna. Dåtida markägarförhållanden har även gjort att flertalet byggnader från tidigare epoker bevarats i de delar som under 60- och 70-talet påverkades av stadssaneringsprojekten, eftersom stora delar av Uppsala kom att präglas av mer modernistisk arkitektur. Därmed har Uppsala idag en stor variation av stilar från olika byggnadsepoker, vilket ger staden en rik arkitekturupplevelse. Centralstationsområdet ska utvecklas med utgångspunkt i denna historia. Som Uppsalabo eller resenär ska du uppleva att du kommit till Uppsala när du anländer till centralstationen, både i stadsrum och arkitektur. Förslaget för Uppsala C är att förstärka de kvaliteter som kommit att prägla Uppsalas arkitektur och stadsbild genom att bevara och respektera befintliga byggnader, och samtidigt låta de nya präglas av modernitet men med inspiration av det förflutna. Med utgångspunkt i Uppsalas Arkitekturpolicy ska arkitekturen ta ställning till följande grundprinciper.

SAMMANHANGET

Stationsområdet är idag ett område i Uppsala där moderna byggnader med tydliga identiteter har skapats. Här har högre byggnadshöjder än de genomsnittliga prövats. Juvelen, UKK, nya Stadshuset bildar tillsammans med kommande projekt som Magasin X och Kv Siv, en modern stadsdel där nya byggnader samsas med äldre.

Stationsområdet bör fortsatt genomsyras av stationsfunktionen och det stadsliv som det genererar. En arkitektur som påvisar stationsfunktionen och skapar tydlig orienterbarhet, och samtidigt möter människan i ögonhöjd ska tillskapas. Själva stationskvarteret får en volym, skala och synlighet som gör det till ett nytt landmärke i Uppsala, lätt identifierbar på håll och identitetsskapande i den nära stadsmiljön. Den byggda miljön ska eftersträva levande bottenvåningar och byggnader utan baksidor för att aktivera de omkringliggande stadsrummen.

SKALAN

Stationsområdet har redan idag en stor variation i skala på såväl byggnadsnivå som plats- och detaljnivå. Denna detaljrikedom och mångfald bejakas i utvecklingen av området. De stora platserna kompletteras med mindre, och den befintliga småskaligheten kompletteras med en större skala. Detaljrikedom ska ligga på en nivå som motsvarar den mänskliga upplevelsen. En högre detaljeringsnivå ska finnas i bottenvåningar. Ovan dessa kan detaljnivån förenklas högre upp i byggnadernas fasad. Men genomgående bör fortsatt fasaders detaljer kunna motiveras utifrån ett arkitektoniskt perspektiv. Nya byggnadsvolymer anpassas i skala så att publika platser och parker fortsatt får goda dagsljusqualiteter. Detta görs genom trappningar och variation i volym. Den nya stationsbyggnaden får en något högre byggnadshöjd än sin omgivning. Detta motiveras med dess funktion för Uppsala, och därmed vikten att kunna fungera som ett landmärke. Övriga nya byggnader förhåller sig till den omgivande skalan.

GRÖNSKAN

Uppsalas gröna stadsrum stärks och tillgängliggörs. Befintliga träd och parker, och existerande grönstråk binds samman och kompletteras. De publika platserna utformas med högt fokus på trygghet och hög kvalitet. Dagvattenhanteringen synliggörs, och nya inslag av vatten tillskapas i de publika rummen. Parker och platser ska utformas för människor i alla åldrar. Greppet att återuppbygga och koppla samman grönskan ska genomsyra arkitekturen. Tak nyttjas som grönytor för att stärka den biologiska mångfalden, och takterrasser tillskapas. I fasader kan grönska exempelvis skapas genom balkonglådor, eller genom vertikal grönska.

BEFINTLIGA VÄRDEN

Utvecklingsplanen tar fasta på att stärka befintliga värden och koppla samman dessa på bättre sätt. Till exempel gäller detta att stärka Gunnar Leches park, tillgängliggöra och skapa flöden genom Frodeparken, och koppla nya stadsrum med dessa. Befintliga träd och grönska bevaras i så stor utsträckning som möjligt. Befintliga byggnader bevaras eller flyttas. Utvecklingsplanen föreslår en flytt av två byggnader. Dels det befintliga ställverket i slutet av Fjalars gränd, dels cykelparkeringshuset. I det fortsatta arbetet med utvecklingsplanen kommer dessa placeringar och genomförbarheten utredas. Stationsbyggnaden från 2011 är tydligt inspirerad av spårverksamheten med sin järnräls i fasad. Byggnaden föreslås få en ny funktion med matupplevelse eller handel i fokus. Den nya stationsbyggnaden föreslås komplettera den befintliga bebyggelsens puts-, plåt- och stenfasader, med ett varmare uttryck där tex ett utförande i träkonstruktion kan synliggöras, och kompletteras med inslag av trä och sten i fasad.



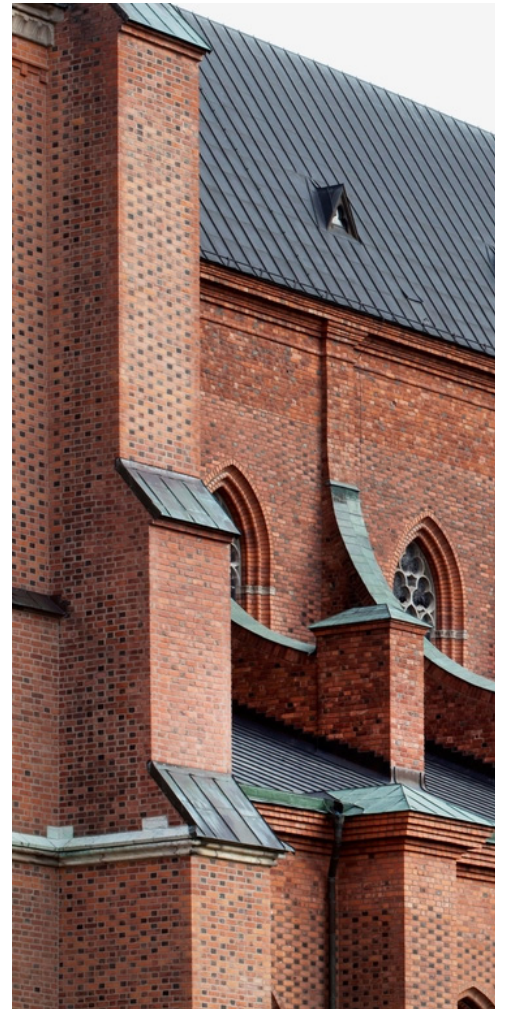
Visionsbild nya Uppsala C



Uppsala Stadshus



Uppsala Konsert och Kongress



Uppsala Domkyrka (källa: Digitaltmuseum)

PLATSEN OCH STADSLIVET

ARKITEKTUR – GESTALTNING

GOD LIVSMILJÖ

Stadslivet i stationsområdet genereras av de flöden och de funktioner som ligger här. Entréplaceringar och hur funktioner invändigt samspelar med de utvändiga miljöerna skall noggrant beaktas. Genom att skapa tydliga samband mellan byggnader och utemiljöer kan en ökad trygghet, orienterbarhet och helhetsupplevelse tillskapas,

Generellt präglas Uppsalas fasader ofta av en värme oavsett material. I det fortsatta arbetet ska material och kulörer preciseras så att de fångar Uppsalas karaktär. Många av Uppsalas byggnader är uppförda just med gedigna byggnadsmaterial som står emot tidens påverkan vilket bör följas.

Även de interiöra delarna i Uppsala håller en hög klass och är en del av Uppsalas arkitektur. Denna tradition bör följas i utförandet av stationsbyggnaden, cykelparkering, och övergångar över spåren. Arkitekturen och volymhanteringen balanseras så att insidan likväl som utsidan av byggnader präglas av ljus och luftighet. Barnens livsmiljö ska också inkluderas i utformningen av de publika platserna.

SAMVERKAN OCH TILLGÄNGLIGHET

I utvecklingen av Uppsala C ska processer präglas av öppenhet och inkludering. Ett levande och attraktivt Uppsala är en stad för alla. Utvecklingsplanen är framtagen i nära samarbete och dialog med många av stadens aktörer och medborgare. Denna dialog ska i det fortsatta arbetet utvecklas.

”Konst i våra livsmiljöer är en fråga om demokrati – alla har rätt till konstupplevelser.” Så inleds Statens konstråd sin beskrivning av varför konst ska inkluderas i våra livsmiljöer. I det fortsatta arbetet med Uppsala C bör konstens funktion och placering vara med tidigt i processen. Till exempel är förlängningen av Centralpassagen ett

viktigt stadsrum där konst både kan skapa tankar och samtidigt bidra till trygghet.

Tillgängligheten ska även prägla arkitekturen. I det fortsatta arbetet med övergångar över spår, tunnlar, offentliga platser, med mera ska tillgängligheten för alla beaktas.

EN HÅLLBAR ARKITEKTUR

Utvecklingsplanen för Uppsala C bygger vidare på Uppsala som en både historisk och framåtblickande stad. Genom att integrera tekniska lösningar i en gestaltning som spinner vidare på Uppsalas arkitekturhistoria, kan denna karaktär stärkas. Exempelvis kan genomgående gröna tak, och platser stötta både dagvattenhantering, värmebelastning och biodiversitet, samtidigt som det ger en tydlig karaktär till området. Integrerade solceller i fasader och solavskärmningar kan generera energi. Och kloka materialval och återbruk, med prioritering av material med liten klimatpåverkan kan tillsammans med energilösningar stötta ambitionen om att nå en klimatneutralitet i byggnadsprojekten. Arkitekturen ska vara utsläppssnål, cirkulär och stötta det ekologiska och resilienta samhället och stötta staden och regionens vision om att vara en vägledande kraft för hållbar utveckling.



Visionsbild, Centralpassagen mot innerstaden

EN SAMMANKOPPLAD STAD

FÖRLÄNGNING CENTRALPASSAGEN

De kommande åren förväntas en ökning av gång- och cykeltrafiken i stationsområdet då staden växer och antal pendlare ökar. Centralpassagen är förutom en nod för pendeltrafik också en viktig förbindelse mellan stadens östra och västra sida.

Utvecklingsplanen presenterar idén om en ny stationsbyggnad som är placerad söder om Centralpassagen, det vill säga dagens lokalisering av cykelparkeringshus. Den nya stationsbyggnaden har förbindelse med Centralpassagen och ett större cykelparkeringshus i två plan som har access till de olika stationsfunktionerna. Stationens bro med koppling ner till respektive plattform är också en koppling mellan de östra och västra sidorna av spårområdet. På västra sidan kommer det att finnas en direkt koppling till den nya spårvagnshållplatsen. Spårvagnshållplatsen lokaliseras i dagens grönområde mellan Kungsgatan och Stadshusgatan med avgränsning i norr strax söder om Bangårdsgatan.

För att skapa en säker miljö för oskyddade trafikanter och ännu bättre flöde för cykeltrafikanter mellan öst och väst så förlängs dagens Centralpassage. Passagen förlängs under Stadshusgatan och Kungsgatan och rampas upp för att ligga i gatuplan strax före Dragarbrunnsgatan. Detta kommer att stärka kopplingen till den nya cykelparkeringen i stationen, och därmed dess funktion som nav i stationsmiljön.

En förlängning av Centralpassagen innebär en rad tekniska utmaningar men en sammantagen bedömning utifrån utredningar är att detta är möjligt. Det tråg som konstruktionen idag består av kommer delvis att rivas. Ett förlängt tråg kommer byggas för att säkerställa passagen under Stadshusgatan och Kungsgatan.

Den smala sektionen mellan bostadsrättshusen vid Vretgränd kan i bredd likställas med gångpassagen vid lyftpaketen upp till plattformarna i dagens Centralpassage. Passagen mellan bostadshusen behöver studeras i detalj för att säkerställa att utförande sker så nära grundläggning som möjligt.

Centralpassagen kommer företrädesvis vara dedikerad för cyklister och företrädesvis vara i en tunnelkonstruktion. Det är av vikt att ytskikt och belysning utformas med omtanke och att miljön utformas ljus. Passagen kommer kunna säkerställa ett starkt flöde mellan den östra och västra sidan av staden och det kommer bli en viktig koppling till den nya cykelparkeringen i stationen.

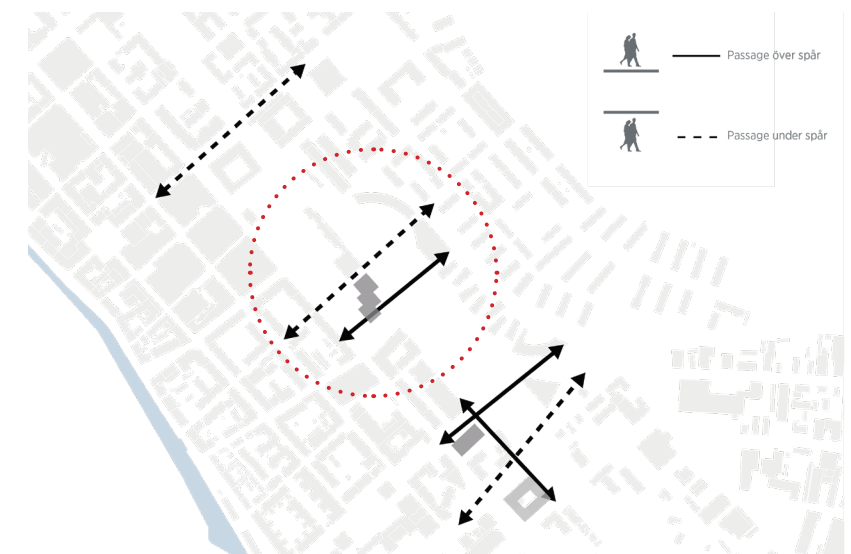
STATIONSBRON

Den nya centrala kopplingen i Utvecklingsplan Uppsala C är en ny gångbro som förbinder den nya stationsbyggnaden, på den västra sidan med den östra sidan och till respektive perrong. Kopplingen utformas som en ljus, luftig byggnadsvolym. Lyftpaketet förbinder Stationsbron med respektive perrong och möjliggör effektiva och säkra kopplingar. Stationsbron som är väderskyddad fungerar också som en vänthall även om den ej är avsedd för stadigvarande vistelse. Eventuella butikslokaler kommer placeras enligt säkerhetsavstånd från Trafikverket.

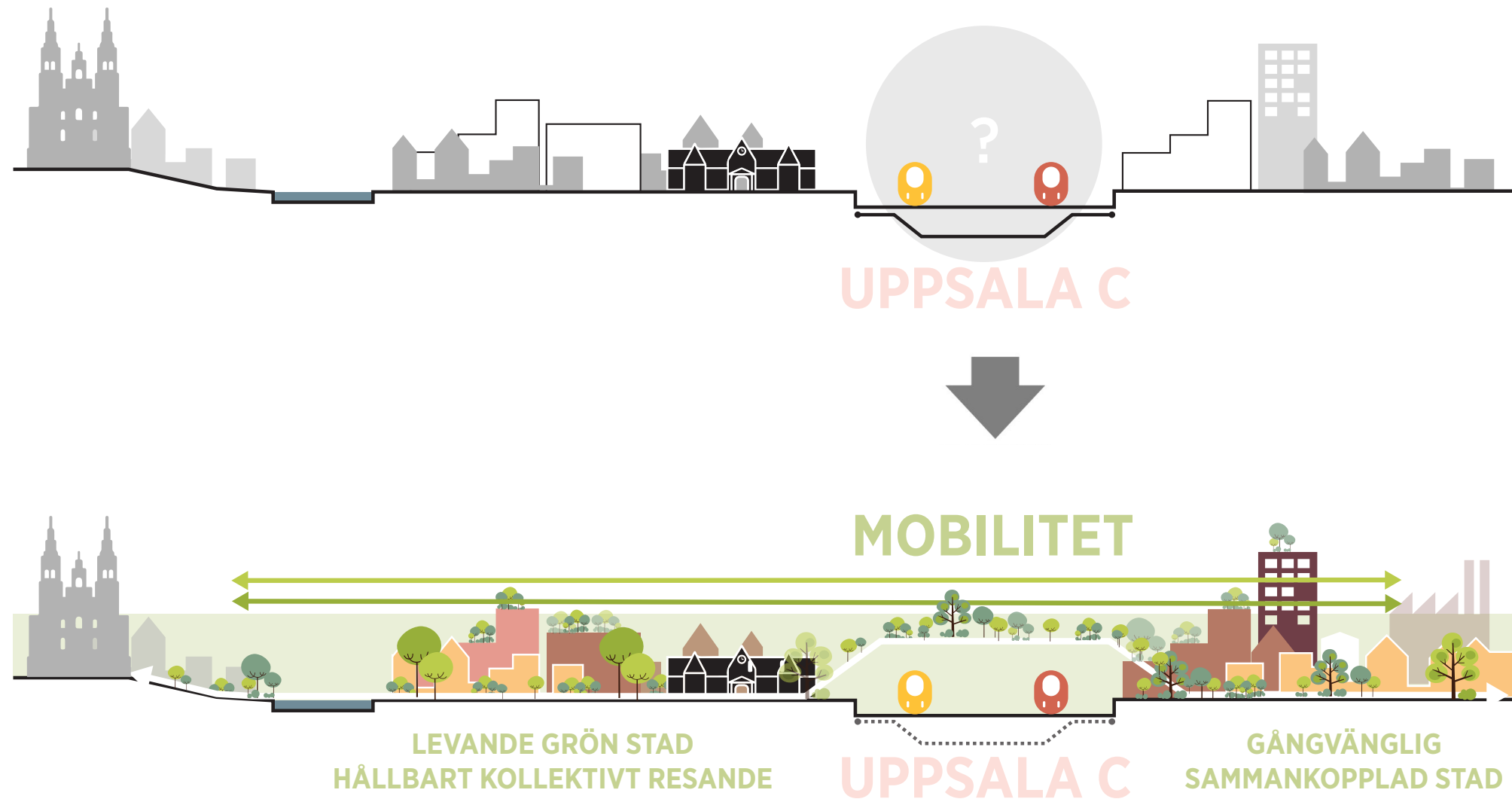
Stationsbron är i direkt förbindelse med den nya Stationsbyggnaden. Här finns faciliteter såsom toaletter och förvaring i direkt anslutning till lyftpaketen som förbinder markplan med broplanet. Stationsbyggnaden huserar också plats för exempelvis cykeluthyrning men också kommersiella ytor för restaurang och handel.

En ny koppling introduceras mellan det nya cykelgaraget som är placerad i Stationsbyggnadens volym. Via Centralpassagen och/ eller via Stadsgatan och Sidenvärgatan angör cyklister in i det nya cykelgaraget som inrymmer drygt 6000 cykelplatser i 3 plan. Via enkla och tydliga kopplingar i cykelgaraget finns det direkt access in i Stationen och i sin tur direkt till Stationsbron och respektive perrong.

På den östra sidan placeras en ny cykelparkering i Frodeparken bakom Stationsgatan 12 i markplan. Denna cykelparkering kommer få en enkel koppling för resenärer via den trappa och lyftpaket som placeras i del av gränden på byggnadsvolymens södra fasad.



Plan - Ny koppling: Stationsbron och Centralpassagen





Översikt: planskild Centralpassage och brofäste ny stationsvolym



Översikt av ny stationsbro som kopplar till samtliga tågplattformar, Stadshusgatan samt Stationsgatan

EN SAMMANKOPPLAD STAD

FÖRLÄNGNING FJALARS GRÄND

I södra delen av perrongerna förläggs en brokonstruktion som ger access för gående. Denna bro är en förlängning av Fjalars gränd och blir en del av ett stråk som i väster leder ner till Fyrisån. Detta stråk skapar och säkerställer en ny öst-västlig förbindelse i staden som prioriterar park och stadsliv. Den bidrar till att bredda och förlänga den väv som förbinder Fyrisån med järnvägen och områdena öster därom. Brokonstruktionen landar strax norr om Juvelen på den östra sidan och knyter på sätt ann till den nya gångbron, den tidigare järnvägsbron som korsar Stranbodgatan.

På den södra sidan av Fjalars gränd finns idag en regleringsplats för bussar. Detta är en i stort sett tom yta i ett mycket centralt läge i staden. I framtiden kommer denna plats att vara ett gaturum med en kompletterande byggnadsvolym. En byggnadsvolym som i markplan kan husera publika lokaler och en cykelparkering och där de övriga våningsplanen exempelvis kan innehålla kontor.

Idag finns ställverket, en äldre järnvägsrelaterad byggnad på den västra sidan. Denna byggnad kommer att flyttas i samband med dragningen av spår 0. Den nya placeringen är under utredning av Trafikverket i samråd med Länsstyrelsen och Uppsala kommun.

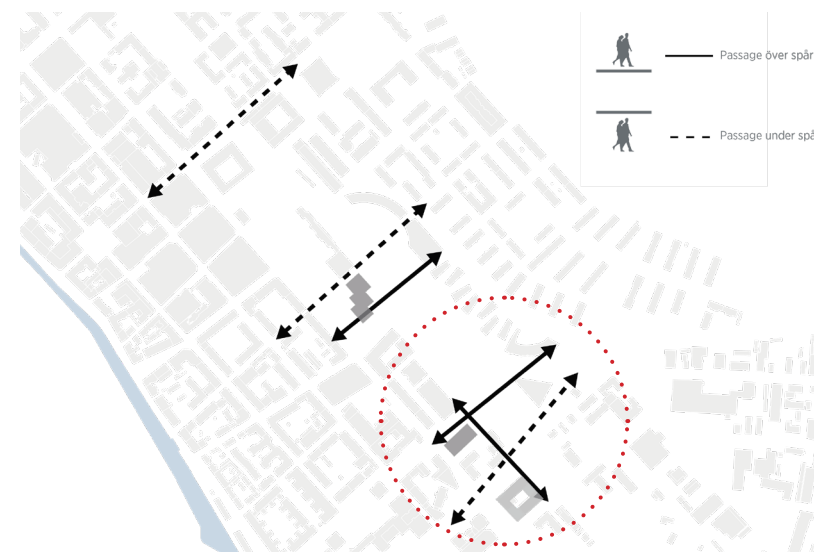
STRANDBODGATAN

Stranbodgatan kommer även fortsättningsvis vara en viktig koppling mellan den västra och den östra sidan i staden. I takt med att den södra delarna i staden dvs längs med Kungsgatan och Industristaden byggs ut kommer även kopplingen till perrongerna via Stranbodgatan få en allt större betydelse. Gatan är dock en form av barriär för gående och cyklister i en nordsydlig riktning pga. dess planskildhet. För att stärka det nordsydliga stråket på den

östra sidan. Dvs förbinda Uppsala C med Främre Boländerna, som är under utveckling så föreslås en bro för gående längs med spårn.

På den västra sidan stärks den nordsydliga gång- och cykelstråket genom att en bro placeras längs med spårområdet dvs spår 0. Detta möjliggör också att vi på Stranbodgatans södra sida kan ansluta med ett huvudcykelstråk ner mot årummet och stärka en viktig koppling som redan finns idag.

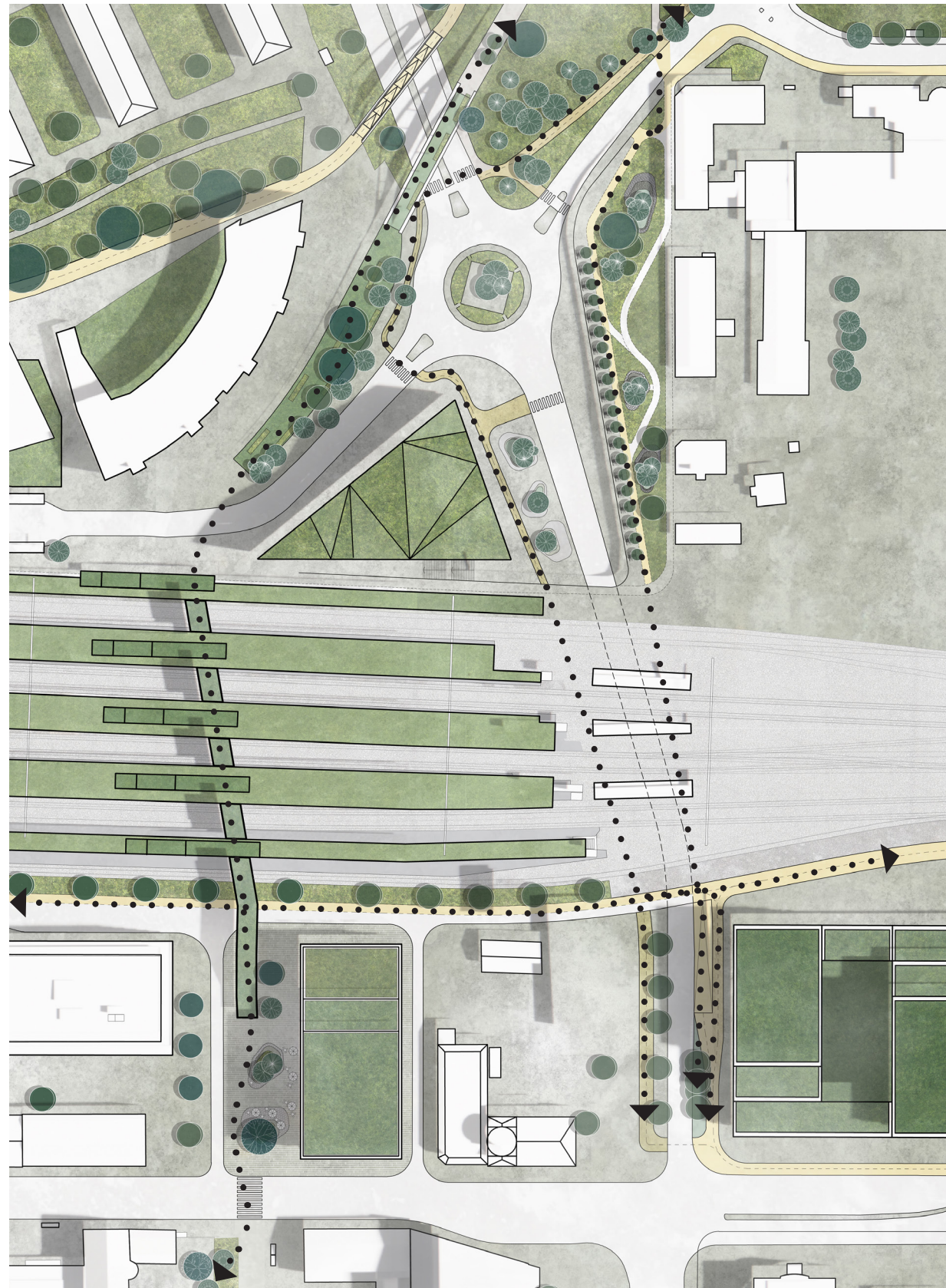
I tillägg till Stranbodgatans planskildhet så utreds ytterligare en planskildhet längre söderut, Vimpelgatan. Denna nya koppling skulle innebära att trafiken fördelas på ett bättre sätt och skulle i en framtid kunna innebära att Stranbodgatans bredd kan ses över och omprioriteras där gång och cykel tillsammans med ett stadsrum premieras.



Plan - Ny koppling: Stranbodgatan och Fjalars gränd



Vy längst Fjalars gränd med ny brokoppling över spårområdet



*Vy längst Fjalars gränd med ny brokoppling över spårområdet.
Nya rörelsemönster över/under spår i svart*

HÅLLBAR MOBILITET

Tåg är en manifestation av att miljöhänsyn kan kombineras med höga hastigheter och långväga kontakter. Platser förbundna med tåg är nerven i det globala samhället. Stationen och staden runt stationen är inte en symbol för hållbarhet, den är hållbarhet. Städer och platser knyts samman och får noder. Detta har sedan länge varit ett socialt, ekonomiskt och miljömässigt hållbart sätt att bygga städer. De storslagna inre rummen och de rika yttre rummen ger plats för ett nytt liv. Nivåerna och terrasserna skapar sammanhang i staden och platser för olika hastigheter. En plats för människor av alla slag, i alla hastigheter.

Hållbar mobilitet är synonymt med cyklisten i Uppsala stad. Cykeln är idag det vanligaste transportsättet och staden har vunnit en rad priser för cykelfrämjande. Projektet sätter cyklisten i centrum och förlägger ett toppmodernt cykelhus i stationens hjärta. Här får cykeln goda förhållanden med närmast koppling till bytespunkter. Säkerhet och trygghet förstärks med planskilda lösningar som ser till att cykeln får bästa möjliga framkomlighet. Att skapa förutsättningar för en hållbar mobilitet i en föränderlig tid är en utmaning. Vi som projekt kan ta höjd och säkerställa en god flexibilitet som en del i vårt arbete. Våra prognoser bygger på ett perspektiv mot 2030 respektive 2050. Men vår lösning tar höjd för en längre framtid än så.

FOTGÄNGARE

Att enkelt kunna ta sig fram som fotgängare inom området och också kunna knyta an till omkringliggande områden är av stor vikt för projektet. Gångtrafikanter bidrar till att skapa ett levande och tryggt gaturum och är en viktig faktor för exempelvis handel, café och restauranger.

Som fotgängare ska det kännas tryggt och tydligt. Onödiga omvägar skall undvikas för att på bästa sätt kunna befolka ett stadsrum. Plats för goda mötesplatser tillskapas. Miljön ska vara tillgänglig och naturliga ledstråk är att föredra. Som komplement till de naturliga ledstråken kommer projektet framöver behöva koppla till omkringliggande ledstråk men också säkerställa god framkomlighet inom detta projekt.

CYKEL

Uppsala är en sann cykelstad och har fått flera utmärkelser för just detta. Cykel är för många det främsta alternativet för att ta sig runt i Uppsala och andelen som väljer att cykla även längre sträckor ökar stadigt.

Att prioritera cykelstråken i och runt stationsområdet är en självklarhet. I samband med en förlängning av Centralpassagen tillskapas en effektiv koppling utan konflikter mellan de östra och västra delen av staden.

Det är också viktigt att betona att cykelstråken i nordsydlig riktning längs med spåren omarbetas men fortsätter vara viktiga cykelstråk. På den västra sidan tillkommer Sidenvärgatan som ett stråk som förvandlas från gata till att bli ett gångfartsområde. Nya cykelgarage tillskapas där det centrala cykelgaraget står idag. Garaget byggs i flera våningar direkt under den nya exploateringen strax söder om Centralpassagen. En multifunktionell byggnad som innehåller såväl cykelgarage, direkt access till perronger via stationsfunktioner i byggnaden med möjlighet till verkstad, cykeluthyrning och cafeer. Vidare i byggnaden finns verksamhetslokaler samt kontorsytor.

Cykelgaraget nås direkt via Centralpassagen alternativt via infart från Stadshusgatan. Garaget innehåller förutom cykelparkering också en viktig länk mellan det nedre och övre planet genom att Centralpassagen, Sidenvärgatan och Stadshusgatan förbinds via en ramp. Garaget utformas effektivt och attraktivt med cykelställ i två våningsställ, med tydlig och enkel skyltning som skapar god orienterbarhet. Rena och ljusa ytor med god bemanning. Cykelparkeringen beräknas inrymma 6000 antal cykelplatser. Strax öster om Stationsgatan, i anslutning till Frodetrappan placeras en cykelparkering i markplan som via den nya bron når direkt till perronger samt den västra sidan av spåren.

Cykelparkering på Katalins västra sida beräknas finnas kvar även i framtiden.

Båda cykelparkeringarna på stationsområdets västra sida utgår och flyttas i stället till det nya cykelparkeringsgaraget. En ny cykelparkering för Uppsala Stadshus, intilligande kontor och verksamheter tillskapas längst spår 100 med 350-450 platser.

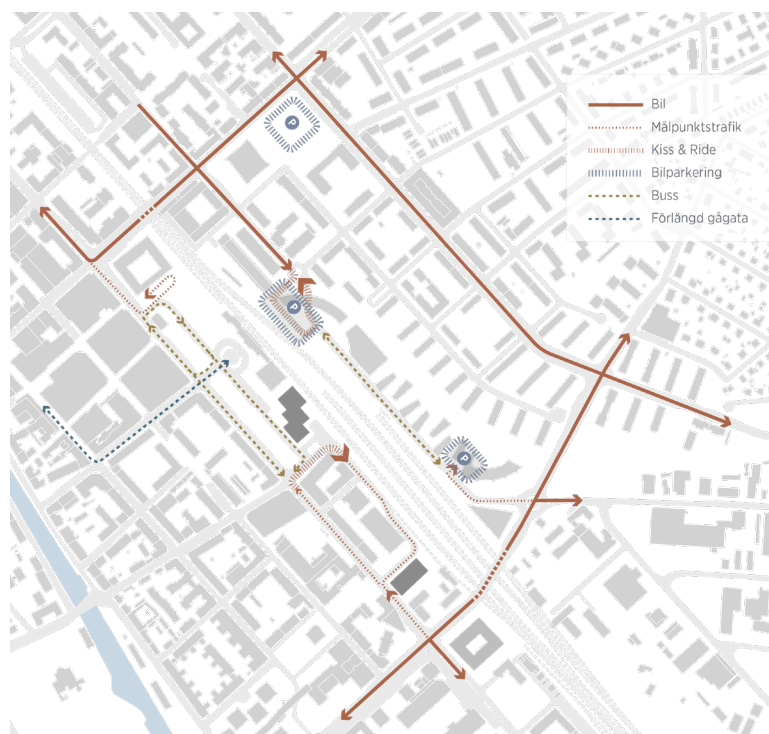


Vy från Frodeparken mot stationen

HÅLLBAR MOBILITET

BIL OCH TRAFIK

Biltrafik begränsas i de viktigaste kollektivtrafikstråken. Planen nedan visar hur delar av Kungsgatan och Staitonsgatan stängs för genomfart med bil. Detta prioriterar buss och spårväg och möjliggör en säker stationslösning som minimerar risk för konflikt mellan trafikslag. Bilen har fortfarande dedikerade angöringar på Östra repektive Västra sidan av stationen och framkomlighet för målpunktstrafik ges goda förutsättningar.



Tillgänglighet för bil och parkeringar
(Vaksala Torg planerad) kopplade till stationen

SÖMLÖSA BYTEN

En framgångsrik stationsmiljö kan erbjuda sina brukare en sömlös bytesmiljö. En miljö där du som resenär enkelt kan byta mellan olika trafikslag och enkelt förstå och läsa den miljö du befinner dig i. En framgångsfaktor är i denna miljö att du uppmuntras till enkla byten mellan just cykel och tåg då du som resenär kan genomföra dessa byten under ett och samma tak.

“För att människor ska välja hållbara sätt att resa räcker det inte med att det finns en station. Resan från dörr till dörr behöver upplevas som enkel, bekväm, trygg, tillförlitlig och effektiv. Planeringen behöver ske utifrån ett hela-resan-perspektiv.”

-ur Jernhusen, Stationsnära lägen 2.0

BUSS

Förslaget grundar sig på att busstrafiken med dess hållplatser likt idag är placerad på Stadshusgatan och Kungsgatan. För att hantera framtidens behov och möjliggöra plats för spårväg krävs dock att busstrafiken stärks på Stationsgatan och att nya hållplatslägen för stadsbussarna placeras längst Kungsgatans västra sida.

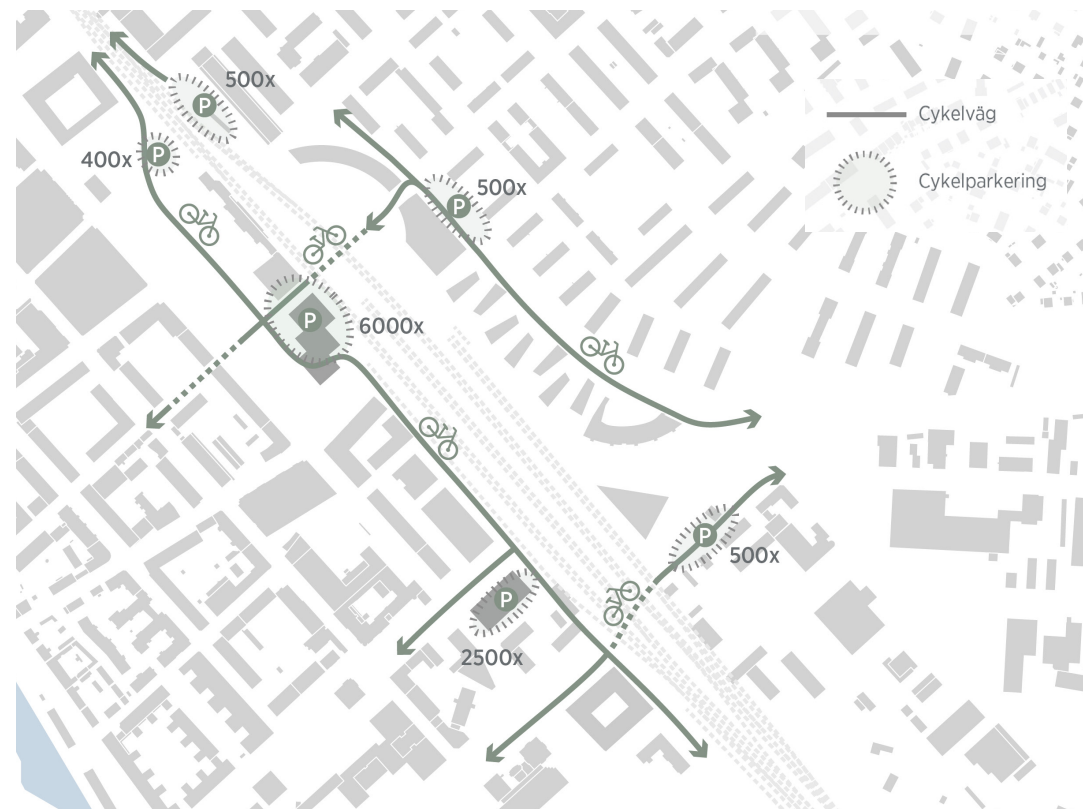
Stationsgatan får funktion som ny kollektivtrafiknod där flöden ökar markant och hjälper staden växa söderut där Främre Boländerna kopplar an till stationsområdet. För en effektiv trafikering placeras regionalbusstrafik med målpunkt nord/syd-öst på Stationsgatan och en ny rondell tillskapas i norra delen, korsningen Norrtäljegatan för att låta bussar vända i båda riktningar.

SPÅRVÄG

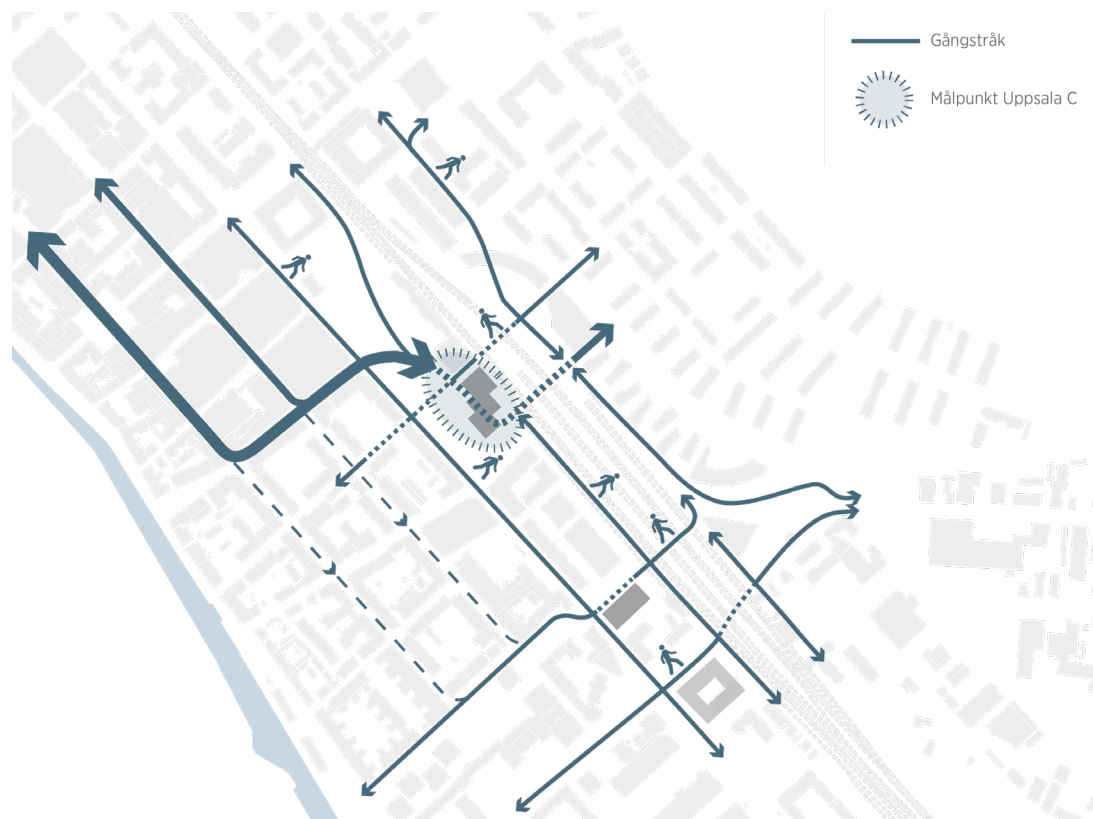
Projektet förhåller sig till att spårvägen tas i bruk 2029 och delvis fångar upp kollektivtrafikbehov i sin södra utsträckning. Placeringen på centralområdet innebär att hållplatsläget hamnar söderut mellan Kungsgatan och Stadshusgatan. En växel placeras strax norr om hållplatsläget. Placeringen sätter spårvägen nära andra målpunkter vilket säkrar enkla byten mellan trafikslag. En microsimulering har utförts och visar att samtliga trafiksätt på plats kan samverka tillfredsställande på det tilldelade ytan.



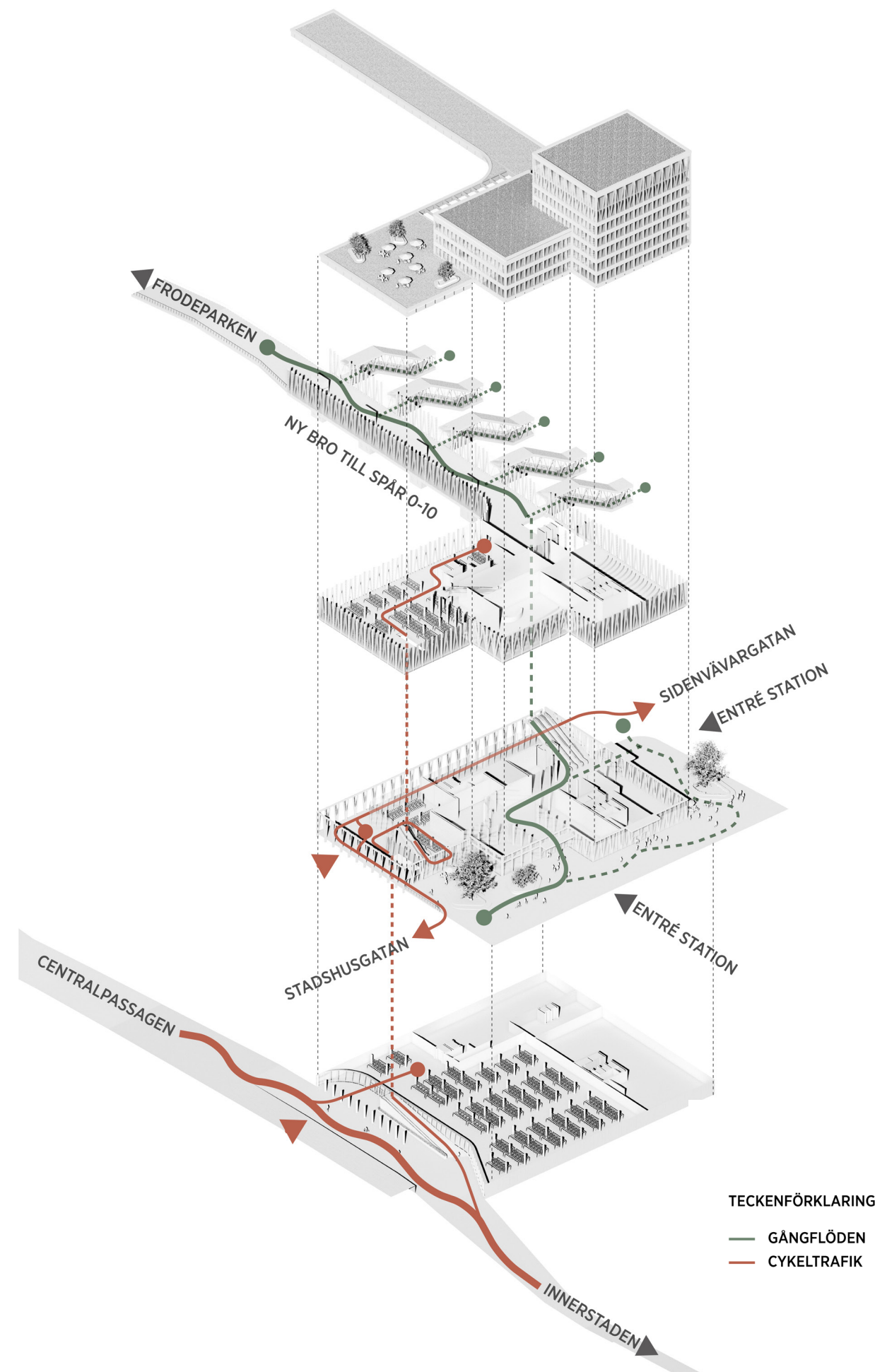
Fördelning av buss och spårväg vid centralstationen



Cykeltrafik



Gångflöden







Visionsbild norrut över spårområde från ny brokoppling

EN FRAMTIDSSÄKRAD PLAN

Uppsala utvecklas som stad i hög takt och det blir allt fler invånare i staden och kommunen. Att skapa en plan som är hållbar och säkerställer en framtida utveckling är därför av största vikt. Under arbetets gång har olika utvecklingsteorier prövats, förfinats, förkastats och arbetats om. Arbetsprocessen har varit öppen och referensgrupper och arbetsgrupper har varit delaktiga. Bland annat har möjligheten att planskilja exempelvis busstrafiken prövats. Detta har förkastats därför att ytor inte har kunnat effektiviserats i den grad som önskas på de ytor som finns tillgängliga. Likaså har möjligheten att överdäcka spårområdet prövats men på grund av kostnader och svårigheten att bygga högt, som krävs för att skapa en ekonomi i detta har förslaget förkastats. Det är viktigt är att dessa och andra idéer som undersökts inte byggs bort utan att möjligheten finns för framtida generationer att pröva dessa idéer på nytt när framtidens teknik gör det möjligt.

EXPLOATERING

I arbetet med exploatering har projektet gjort ett medvetet val att koncentrera exploateringen strax söder om Centralpassagen. I tidigare versioner har försök med exploatering i Gunnar Leches Park prövats och även mellan den gamla stationsbyggnaden och Stadshuset. Dessa alternativ kan fortfarande vara aktuella i en framtid då infrastrukturen har andra ytbehov. I dagsläget och inom den tidshorisont projektet tar höjd för så är bedömningen att vi ska prioritera större sammanhängande grönytor för att vårda och skapa park i stadens centrum. Vidare finns möjligheten att exploatera en fastighet vid Fjalars gränd som idag utgörs av en regleryta för buss. Denna yta skulle kunna inrymma verksamhetslokaler i bottenvåningen och kontor högre upp.

Strax söder om Strandbodgatan, en fastighet som idag ägs av Akademiförvaltningen finns möjligheten till en byggnation med högre exploateringsgrad och exempelvis också placering för butiker och andra kommersiella lokaler i bottenplan och källarplan. När det gäller övrig exploatering så ser vi att Främre Boländerna genom separata detaljplaner står inför en kommande omvandling. Typ av verksamhet och persontäthet kommer att regleras utifrån den riskutredning avseende befintliga verksamheter som gjorts. Här finns också ytor som vid en framtida utveckling av spårtrafiken skulle kunna möjliggöra stationsfunktioner kombinerade med kontor. Denna typ av utveckling är idag inte ett alternativ eftersom den skulle skapa en splittrad stationsmiljö.

ÖVERDÄCKNING

Överdäckning som en del i exploatering har prövats. Överdäckning över spårområdet innebär en mycket kostsam lösning som på grund av begränsning i byggnadshöjder inte är realistisk att räkna hem rent ekonomiskt. Den konstruktion som skulle krävas till följd av farligt gods i form av flygbränsle som idag trafikerar järnvägen skulle innebära en mycket svår utmaning. All byggnation placeras med avstånd från spåren enligt Trafikverkets regelverk.

Överdäckning av Strandbodgatan har också prövats i anslutning till den östra sidan av Strandbodgatan för att på ett bättre sätt koppla främre Boländerna till Stationsområdet. Planskildheten mellan Strandbodgatan och järnvägen gör att Strandbodgatan ligger i en grav som delar stationsområdet från Främre Boländerna. Överdäckning i detta läge skulle dock innebära svårigheter bland annat för anslutning mot den befintliga byggnaden Juvelen som idag har entréplan i nivå med Strandbodgatan. Lösningen skulle

inte heller tillskapa exploaterbar yta utan i stället påverka befintlig infrastruktur som skulle behöva justeras i höjdnivå vilket är mycket kostsamt. Därav har projektet ej gått vidare med detta alternativ.

GRÖNYTOR

Innerstaden har idag lägst antal kvadratmeter grönyta per invånare i kommunen. I en redan hårdgjord miljö är det en utmaning att prioritera och tillskapa fler och mer kvalitativa grönytor. Projektet har valt att placera en större grönyta på en yta som idag utgörs av cykelparkering och förvandla denna till en park. Denna park blir en förlängning av Gunnar Leches park som ligger längs med Kungsgatan. Förutom detta så är det prioriterat att projektet tillför fler stadsträd. Befintliga träd sparas i den utsträckning det är möjligt och kompletteras med fler exempelvis längs med gator. Ett annat tillägg är att tillskapa fler gröna tak på de tillkommande byggnadsvolymerna och även på kopplingen över spåret. Sett ovanifrån skapar vi ett nätverk av gröna passager för att säkerställa spridningskorridorer för insekter. På den östra sidan av spåren finns idag Frodeparken och Bergsbrunnsparken. Båda är parker med äldre vegetation som nyligen har upprustats och som förutom rekreativa värden har stor biologiskt betydelse.

Grönytorna har också en stor betydelse för hantering av dagvatten. Att aktivt arbeta med att avleda dagvatten till grönytorna samt att exempelvis tillskapa större magasin är av vikt för att säkerställa området vid framtida skyfall. Gator kan användas för att leda bort vattnet på ett effektivt vis men därefter kan grönytor användas som fördröjningsmagasin. För träd i hårdgjorda miljöer exempelvis alléträd ska sammanhållande växtbäddar prioriteras. Vid val av arter ska lämpliga träd för stadsmiljöer väljas. Variation och val av inhemska sorter ska prioriteras.

GRÖNA STRATEGIER

De gröna stadsbyggnadselementen utgör en viktig förutsättning för en hållbar stadsplanering och i målet att dämpa de pågående klimatförändringarna. Uppsalas nya stationsområde ska bidra med en mångfald av grönblå lösningar som tillsammans skapar en social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Klimat, luft och vatten

I arbetet med det nya stationsområdet läggs stor vikt vid att utforma park-, gatu- och torgmiljöer med grön-blåa strategier i åtanke. Genom att planera för ekosystemtjänster ska projektet bidra till Uppsala Stads ekologiska hållbarhet. Befintliga park- och grönområden bevaras samtidigt som de gröna kopplingarna över spårområdet stärks. Nya grönområden, gatuplanteringar och stadsträd ska möjliggöra fördröjning, rening och infiltration av dagvatten. Uppsalas Dagvattenprogram ska fungera som ett vägledande dokument i planeringen av den blågröna strukturen.

Biologisk mångfald

Projektets grönytor ska främja artrikedom, en livskraftig mångfald och inhemskt växtmaterial. Det bör ses som en framtidsförsäkring att investera i en hög resiliens och växtlighet som gynnar pollinerare, insekter och fåglar. De nya kopplingarna över spårområdet bidrar till djur och växters spridningsvägar, och Uppsalas ekologiska samband mellan de östra och västra delarna om spårområdet.

Rekreation

Området kring Uppsala C ska präglas av en urban och levande stadsmiljö. De offentliga miljöerna bör tillgodose en variation av aktiviteter där människor i alla åldrar ska trivas och samsas. Torg, gator och parker ska bädla för ett rikt socialt liv, samtidigt som naturvärden och lugn vistelse skall tillgodoses.

Gestaltning och material

De offentliga miljöerna inom det nya stationsområdet ska genomgående hålla en hög arkitektonisk nivå. Eftersom bebyggelsen i området är diversifierad behöver stadsrummen ges en harmoniserande gestaltning, samtidigt som enskilda platsbildningar har möjlighet att få en egen identitet. Materialen som används ska ha lång livslängd och väljas utifrån ett livscykelperspektiv.



Översikt, sammankopplad grönstruktur

EN FRAMTIDSSÄKRAD PLAN

TRYGGHET

Att skapa en plats med hög trygghetskänsla är av största vikt. I Utvecklingsplanens kan vi skapa grunden för en trygg plats. Ett viktigt skede kommer därefter vara i detaljplaneringen eftersom aspekter kring ljussättning, siktlinjer, flöden måste tas i beaktning och tillsammans med verksamheter bearbetas för ett bra resultat. Det är av stor vikt att skapa en trygg miljö för alla, oavsett ålder eller mobilitetsslag. I kommande skede förordas därför att arbete sker med en referensgrupp för att skapa en så god miljö som möjligt.

LANDSBYGDEN

Uppsala kommun är den kommun i Sverige som har flest boende på landsbygd. Det är cirka en fjärdedel av kommunens befolkning som bor utanför Uppsala stad, över 50 000 personer. Uppsala kommuns mål är att vara en av Sveriges bästa landsbygdskommuner. Bland annat finns det ett landsbygdsprogram och handlingsplan som fungerar som ett verktyg för att tydliggöra, följa upp och planera de insatser som ska ske på landsbygden. Landsbygden kommer att fortsätta utvecklas och är en viktig del för hela kommunens utveckling. Regiontrafiken spelar här en viktig roll för att staden ska kunna säkerställa hållbart resande även för boende på landet. Utvecklingsplanen presenterar ett robust förslag för regionbusstrafiken som ska kunna försörja även på sikt.

BARN OCH UNGDOMAR

Barnkonventionen ger stöd åt att involvera barn och ungdomar tidigt i planeringsprocessen och vi vet via forskning vikten av att planera barnvänliga städer. Under projektets gång har frågan kring barns upplevelse i en stationsmiljö belysts och i kommande skede är ambitionen att skapa en referensgrupp med denna målgrupp som kommer att involveras i arbetet. Vi vet idag att ett relativt stort antal ungdomar passerar stationsmiljön till och från studier dagligen.

ÅTERBRUK

Inom stationsområdet finns det mycket utrustning samt specifika byggnadsverk som bör återanvändas inom projektet alternativt i andra projekt. Dagens cykelparkeringsgarage som ligger lokaliserat ovan mark strax söder om Centralpasagen kommer att demonteras för att ge plats åt en större exploatering. Denna byggnad bör provas som en tillgång inom Främre Boländerna alternativt i anslutning till den nya stationen Uppsala Södra. Mycket av utrustningen inom projektet såsom cykelställ men också markmaterial av exempelvis natursten kan återanvändas. Träd vars placering kommer att påverkas flyttas inom projektet alternativt till andra projekt.



Dagens cykelparkeringshus (källa: Tengbom arkitekter)

“I utvecklingen av stationsnära lägen behöver stationen vara i fokus, som nod för trafikinfrastruktur, för trafiken och resenärerna samt som en viktig målpunkt att integrera i orten.

Passager i form av över- och undergångar i anslutning till stationen är ett sätt att minska järnvägens barriäreffekt och öka tillgängligheten till stationen. Tunnlar är generellt bättre än broar när det gäller cyklisters framkomlighet och kan också bidra till att knyta samman olika delar av en ort på ett annat sätt än en gångbro. Det är viktigt att beakta flödet från cykel till tåget, att lokalisera cykelparkeringen på vägen och inte som en omväg. Det är också viktigt att avgränsa cykelparkeringen tydligt så den inte flödar ut med felparkeringar.”

-ur Jernhusen, Stationsnära lägen 2.0



1867 1920 1961 2020

Uppsala stads utveckling över tid

4. ANALYS

ANALYS

MIKROSIMULERING

Resandet vid Uppsala C förväntas öka i framtiden till följd av att regionen växer. För att möta den framtida ökning av resenärer kommer även kollektivtrafikutbudet behöva öka. I framtiden kommer Uppsala C trafikeras av fler tåg och fler bussar samt att det även tillkommer en spårväg. Antalet rörelser inom bytespunkten kommer därmed att öka vilket ställer krav på en utformning som klarar av de framtida flödena för alla trafikslagen.

För att verifiera att den framtida stationsutformningen kan hantera de framtida flödena inom stationen har en gångflödesanalys för Uppsala C genomförts. Som underlag till gångflödesanalysen har:

- En trafikprognos för förmiddagens maxtimme år 2050 tagits fram av WSP på uppdrag av Region Uppsala.
- En beräkning av framtida bussutbud och hållplatsbehov tagits fram av WSP på uppdrag av Region Uppsala

FRAMKOMLIGHET INOM BYTESPUNKTEN

Med hjälp av simuleringsmodellen har tre olika scenarion testats.

-Scenario 1: Framtida utformning med centralpassage samt två gångbroar över tågspåren, en i söder och en i norr. Centralpassagen används av både fotgängare och cyklister, men där kopplingen under Kungsgatan endast tillåter cyklister. Detta innebär en planfri korsning vid Kungsgatan och Stadshusgatan för cyklister, medan fotgängare får gå i plan. Endast busstrafik trafikerar Kungsgatan och Stadshusgatan.

-Scenario 2: Scenariot innebär samma utformning som scenario 1 med undantaget att centralpassagen ej fortsätter under Stadshusgatan och Kungsgatan. Detta innebär att både cyklister och fotgängare får korsa dessa gator i plan.

-Scenario 3: Scenariot innebär att inga gångbroar anläggs över spåren. I övrigt ser utformningen ut på samma sätt som idag.

Analysen för scenario 1 visar på få konfliktpunkter i modellen, där det bedöms finnas väl tilltagna ytor för att hantera det prognostiserade fotgängare- och cykelflödet. Vid hållplatslägen uppstår mindre trängsel innan fotgängarna går på spårvagn/buss. Även utanför ingången till det nya stationshuset kan framkomligheten upplevas begränsad där ytorna för fotgängare behöver samsas med cykelväg för cyklister. Resultatet för scenario 1 visar att fotgängare inte upplever trängsel i någon större utsträckning. Även cyklister och busstrafiken har god framkomlighet.

Analysen för scenario 2 visar att i och med att cykelvägen nu går i plan över Kungsgatan och Stadshusgatan, uppstår flera konflikterpunkter, både mellan cyklister och fotgängare samt mellan cyklister och bussar. Konfliktpunkterna leder till att framkomligheten för fotgängare begränsas vid passager över cykelvägar och att cyklister får svårare att passera över Kungsgatan och Stadshusgatan. Detta leder till långa köer för cyklister. Även för scenario 2 uppstår mindre trängsel vid hållplatser. Busstrafiken får i detta scenario en något försämrad framkomlighet på grund av det stora cykelflödet som ska korsa gatorna.

Analysen för scenario 3 visar att flera fotgängare nu använder centralpassagen för att ta sig till och från tågspåren, men även ytorna för åtkomst till spår 0 och spår 10 används i högre utsträckning. Scenario 3 resulterar i samma problematik för cyklister att ta sig över Kungsgatan och Stadshusgatan och köbildning uppstår. Liknande konfliktpunkter för fotgängare som ska passera cykelvägar framförallt vid Stadshusgatan uppstår men inte i samma utsträckning som för scenario 2, i och med att fler fotgängare från

tågplattformarna nyttjar centralpassagen och därmed uppstår andra rörelsemönster. Busstrafiken får i detta scenario en något försämrad framkomlighet på grund av det stora cykelflödet som ska korsa gatorna.

BILTRAFIK PÅ KUNGSGATAN

För att kollektivtrafiken ska vara attraktiv är det viktigt att bussarna kommer fram till bytespunkten utan några större förseningar. Trängsel i vägnätet kan leda till att bussar blir försenade vilket påverkar busstrafikens attraktivitet. Idag går bussarna i blandtrafik på delar av Kungsgatan vilket påverkar bussarnas framkomlighet när det är som mest trafik. För att kunna skapa en attraktiv bytespunkt i framtiden bör biltrafiken på Kungsgatan minimeras. Biltrafiken på Kungsgatan utgör inte bara ett motstånd för busstrafiken utan skapar också en större barriär för fotgängare och cyklister.

I simuleringen har analyser både gjorts med och utan biltrafik på Kungsgatan. Analysen visar att om bilflödet är större än 400 fordon i båda riktningar under förmiddagens maxtimme så ökar restiderna för buss. Detta innebär att biltrafiken skulle behöva vara ca 40% lägre jämfört med vad den är idag för att säkerhetsställa god framkomlighet för busstrafiken.



YTOR I MODELLEN:

- Cykelväg, dubbelriktad
- Gångytor

Utdrag ur microsimulering för Uppsala C

ANALYS

PLANSKILDA PASSAGER

Idag är Centralpassagen den enda planskilda korsningen i direkt förbindelse med centrum där gång och cykel är prioriterad. Denna passage är idag också kopplingen till perrongerna. Som komplement till denna planskilda korsning finns också Vaksalagatan, norr om stationen som är huvudsakligen för biltrafik med enbart trottoarer för gående på båda sidor. Strandbodgatan söder om stationen är en passage för bilar såväl som gång- och cykeltrafikanter med generösa GC på båda sidor om gatan.

I arbetet med Uppsala C har Kungsgatan identifierats som en barriär med dess höga turtäthet med bussar samt även viss biltrafik. Prognoser för framtiden visar på ett än högre tryck och i samband med komplettering av spårväg i stationsområdet ses passagen Stadshusgatan, Gunnar Leches park samt Kungsgatan som en stor risk för främst cykeltrafikanter. Därav har projektet provat möjligheten med att förlänga Centralpassagen för att erbjuda en konfliktfri lösning och stärka cykelstråket mellan öst och väst i staden.

Förutom den planskilda korsningen under spåren kompletteras förslaget även med en planskild korsning i form av en bro som via den nya stationsbyggnaden leder resenärer över spårområdet och direkt ner på plattformarna. Denna passage är även tänkt att leda gångflöden mellan öst och väst i staden. Som en förlängning av Fjalars gränd föreslås en tredje planskild korsning för gående med koppling till perronger.

FÖRLÄNGNING CENTRALPASSAGEN

En förlängning av Centralpassagen innebär påverkan på befintlig anläggning. För att möjliggöra en förlängning av Centralpassagen behöver delar av befintligt tråg rivas.

Passagen under Stadshusgatan och Kungsgatan kan utföras med eller utan pelarrad i mitten, beroende på passagens totala bredd.

Den förlängda Centralpassagen kommer behöva pålas, i samband med byggnation finns det behov av stödkonstruktion, stålsponslagen i lås med en stämpnivå. Denna stödkonstruktion kommer att behöva omgärda hela schakten när Centralpassagens förlängning byggs.

Vid förlängning av befintlig Centralpassage under Kungsgatan kommer man komma i konflikt med flera olika ledningsslag. Skillnaden mellan vilka konsekvenserna blir är stora för de olika ledningsslagen. Det är både längsgående ledningar längs Kungsgatan samt ledningar som går in i Vretgränd parallellt med den förlängda Centralpassagen.

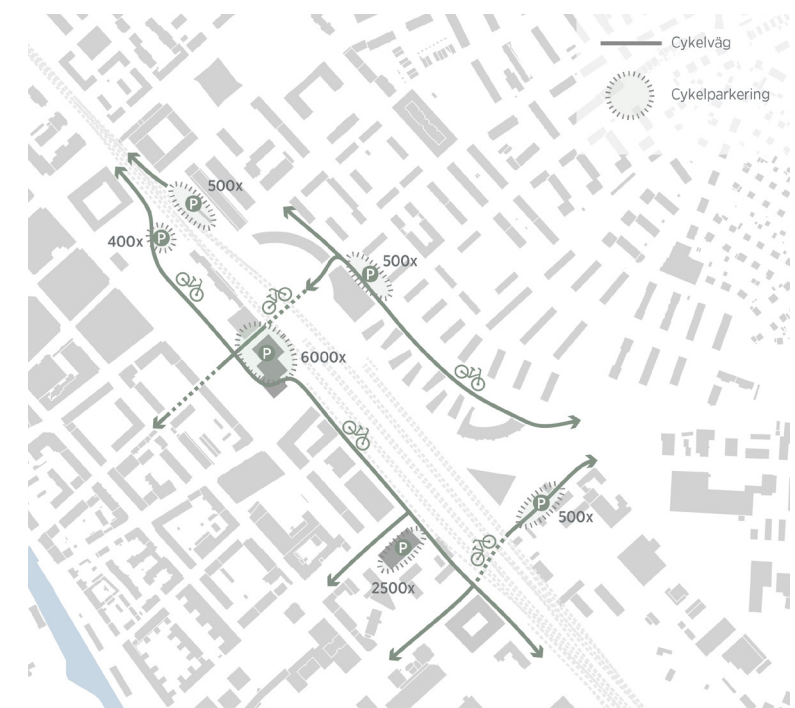
Sammanfattningsvis är den generella bedömningen att det tekniskt sett, ur ledningssamordnings-, konstruktionsmässigt och geotekniskt perspektiv, är möjligt att bygga Centralpassagens förlängning under Stadshusgatan och Kungsgatan. Vidare studier kommer behövas samt dialog i tidigt skede med berörda ledningsägare, fastighetsägare samt pågående projekt. Mer information redovisas i separat PM Centralpassagen.

FÖRLÄNGNING FJALARS GRÄND

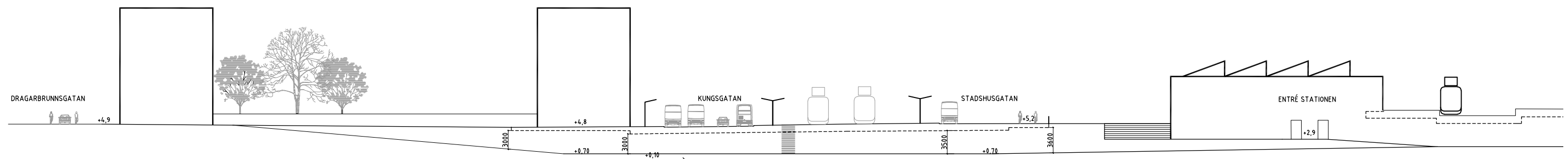
Konstruktionen för en bro i detta läge har inte studerats i detalj eftersom det bedöms vara möjligt att genomföra byggnationen. Utmaningen kommer vara lyftpaket ner till perronger som på grund av av perrongernas bredd inte kommer kunna utformas på ett optimalt vis enligt gällande riktlinjer från Trafikverket. Koppling

ner till perronger kommer vara i form av trappa samt en hiss företrädesvis. Detta behöver utredas vidare i ett senare skede.

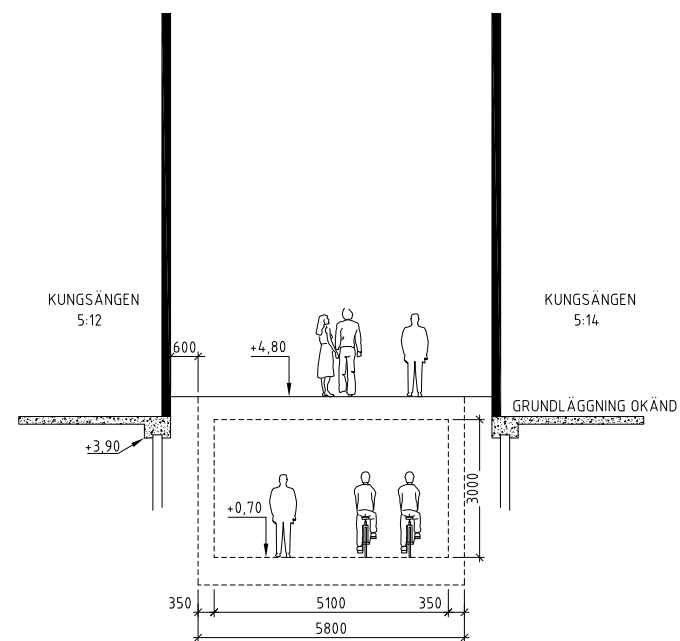
Kopplingen över spåret i detta läge kommer främja den östvästliga kopplingen i staden. Ett arbete pågår med att forma ett stråk på den västra sidan ner Fyrisån, ett nytt grönt stråk i staden som genom en broförbindelse kopplas till såväl Bergsbrunnsparken som Frodeparken på den östra sidan.



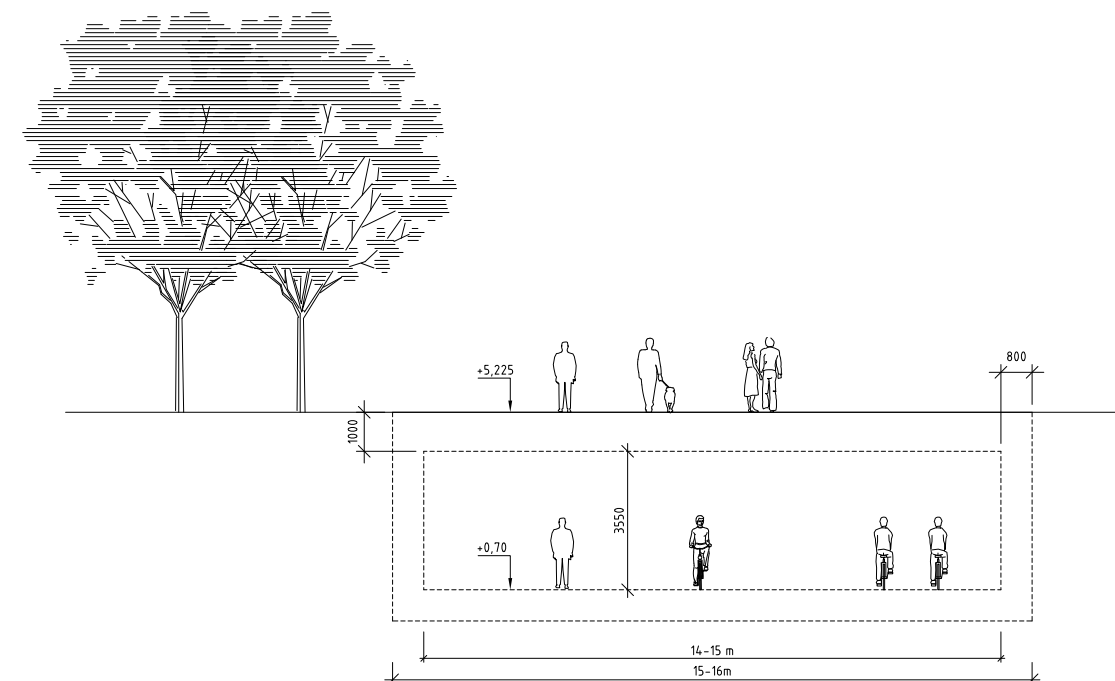
Plan - Stationens cykelstråk



Centralpassagen principsektion öst-väst



*Centralpassagen principsektion Vretgränd,
mellan befintliga byggnadsvolymer*



*Centralpassagen principsektion mellan
Kungsgatan och Stadshusgatan*

ANALYS

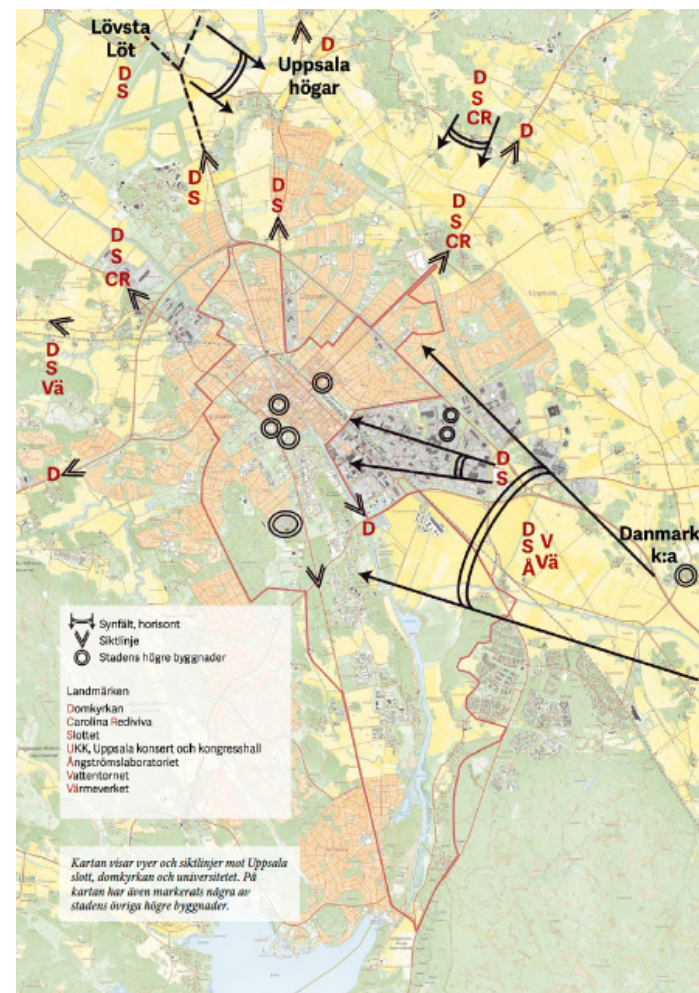
VYER OCH SIKTLINJER

Uppsala har en klassisk silhuett som syns långväga ifrån. Denna silhuett är en del av riksintresset kulturmiljö med Slottet och Domkyrkan som två av dess mest framträdande delar. I innerstadstrategin tydliggörs att stadens klassiska silhuett ska värnas inom värdefulla siktsektorer och siktlinjer.

I Uppsala finns det en rad centrala siktvyer och linjer. Flera av dessa vyer är resultatet av att gator och vägar fått sina dragningar utifrån stadens landmärken. I Innerstadstrategin tydliggörs att dessa siktvyer och siktlinjer ska värnas när nya gator och offentliga platser skapas eller förändras.

Det finns också ett antal viktiga siktsektorer där stadens landmärken framträder när man färdas från norr eller söder mot Uppsala. Dessa är delvis rester utifrån 1600-talets rutnätsplan och syns tydligast från norr men i viss mån även från öst och söder. Nedan redovisas ett antal viktiga siktsektorer som skall värnas.

Vid tester av en ny byggnadsvolym kan vi se att siktsektorer påverkas nämnvärt men att den inte påverkar de identifierade siktlinjerna mot stadens landmärken. Den inre siktsektorn som kan ses från Uppsala Konsert & Kongress kommer inte att påverkas.



Vyer och siktlinjer (källa: Länsstyrelsen Uppsala)



Exempel på högre landmärke med 14 våningar (Utvecklingsplanen redovisar ett våningsantal om 11 våningar).

ANALYS

LANDMÄRKEN OCH NÄRLIGGANDE BYGGNADER

Uppsala har idag ett antal definierade landmärken där bland annat Domkyrkan och Slottet som båda är placerade på Uppsalaåsen ger Uppsala dess berömda siluett. Byggnader som i historien har manifesterat kyrkan respektive staten och kungahusets makt. Under 1800-talet manifesterades staden som en universitetsstad genom att addera Universitetshuset och universitetsbiblioteket Carolina Redivia som landmärken.

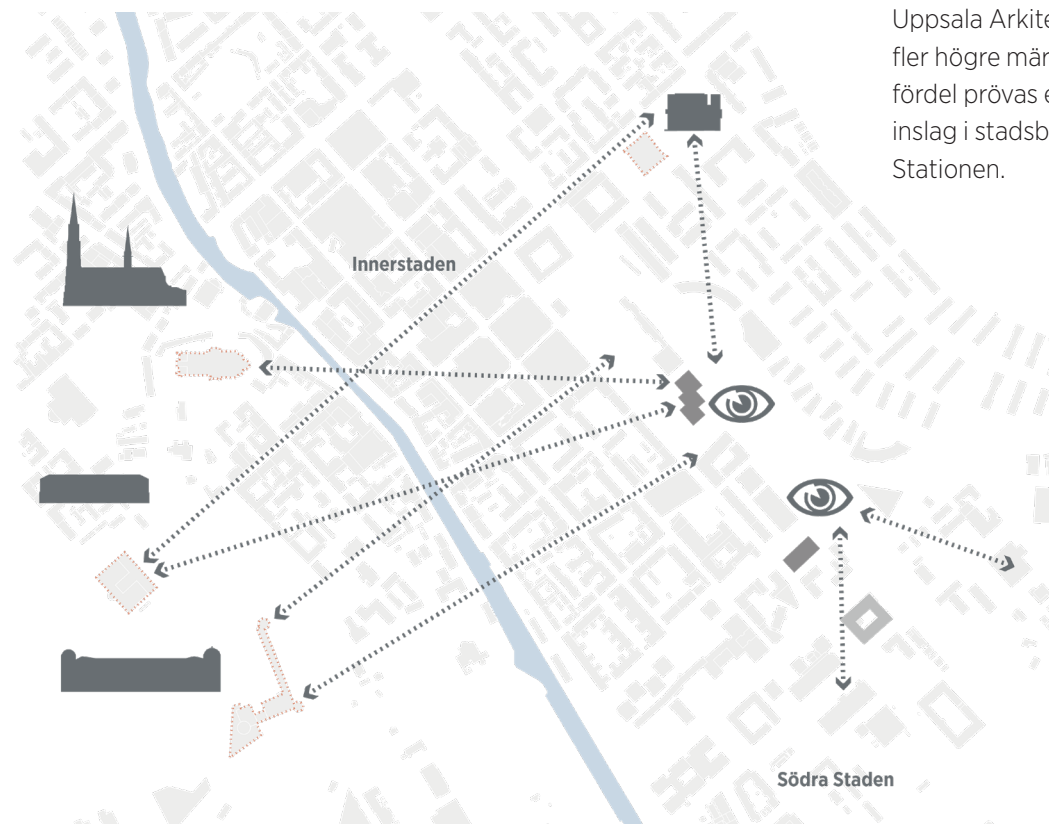
Tillsammans utgör dessa fyra byggnader märkesbyggnader med stor betydelse för Uppsalas varumärke.

En stad utvecklas och under 2000-talet tillkom så en modern byggnad som idag ses som den femte märkesbyggnaden, Uppsala Konsert och Kongress.

Uppsala Arkitekturpolicy beskriver att staden inte utesluter tillägg av fler högre märkesbyggnader. Det är då av största vikt att staden i dess helhet tillförs något nytt och kvalitativt.

Stationsområdet i sig självt bjuder på en rad olika byggnader från olika tidsepoker. Från Uppsala Stationsbyggnad och Ställverk som är daterad till 1866 och fram till idag där senaste tillskottet är Magasin X, 2021. Under det senaste decenniet har mycket hänt i det direkta närområdet. Från ombyggnationen av stationsområdet till ett Resecentrum med invigningen av den nya Stationsbyggnaden 2010 så har Stationsgatan, på den östra sidan av järnvägsspåren berikats med flera nya byggnader; Regionens hus, Norra respektive Södra Båghuset, de snedställda Brf Uppsala Entré med perforerade plåtfasader, Kv. Lokföraren med dess fasad av solceller och senast den glimrande Juvelen. Stationsgatan är en av de gatorna i Uppsala som kanske har haft den största utvecklingen eftersom detta tidigare var en gata längs med ett järnvägsspår med enkla pendlar parkeringar.

På den västra sidan av spåren det vill säga längs med Kungsgatan, Sidenvärgatan och Stadshusgatan har utvecklingen skett de senaste åren. Först ut var tillägget av den nya Stationsbyggnaden som stod klar 2010. Därefter ombyggnationen och tillägget på det som idag heter Elite Hotel Academia. En befintlig byggnad kompletterades med våningsplan samt en ny volym i söder. Ett cykelparkeringshus likt en pendang strax till söder om Centralpassagen till det nya stationshuset. Kontorsbyggnaden Magasin X samt om- och tillbyggnaden av Stadshuset färdigställdes under 2021.



Stationsområdet på den västra sidan karaktäriseras av det öppna rummet som bildas mellan järnväg och Kungsgatans västra fasader, i norr av Stadshuset och i söder av Elit Hotel Academia. Ett öppet rum med flera solitära träd och med fokus på bytesfunktionen för resenärer.

Utvecklingsplan Uppsala C föreslår en exploatering strax söder om Centralpassagen på det som idag utgörs av en cykelparkering samt busshållplatser. Byggnadsvolymen gör ej intrång i det öppna rummet utan placeras på den östra sidan av Stadshusgatan. Uppsala Arkitekturpolicy öppnar upp för att pröva möjligheten med fler högre märkesbyggnader: Den föreslagna volymen skulle med fördel provas eftersom den skulle innebära ett nytt och kvalitativt inslag i stadsbilden och markerar en huvudfunktion i staden - Stationen.

Plan - lokalisering av landmärken

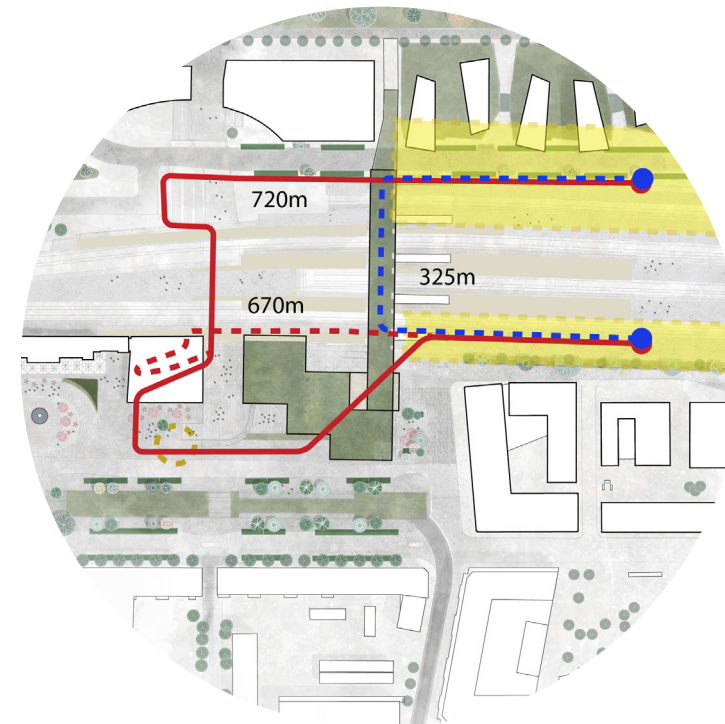
ANALYS

AVSTÅND BYTESPUNKTEN

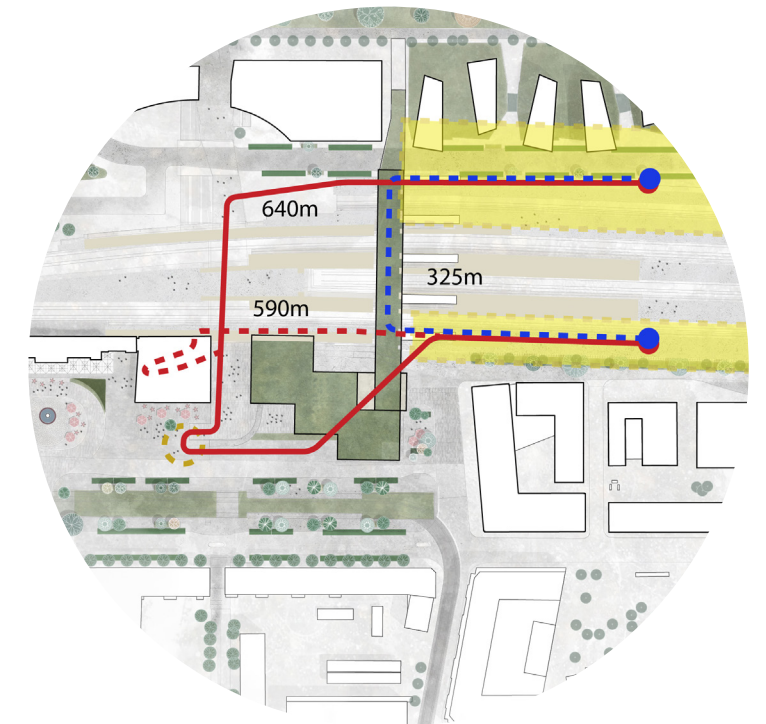
Korta avstånd vid byten av olika trafikslag inom en bytepunkt är en nyckelfaktor för att skapa en funktionell stationsmiljö. Projektet har under arbetets gång testat avstånden för byten där nollalternativet har varit dagens situation med enbart Centralpassagen som den nerv som binder samman både den östra och västra sidan i staden men också det som länkar till lyftpaket till respektive perrong.

I illustrationerna redovisas nollalternativet i rött samt Utvecklingsplan Uppsala C förslag med en ny brokoppling över spåren från den västra till den östra men kopplingar till respektive perrong i blått.

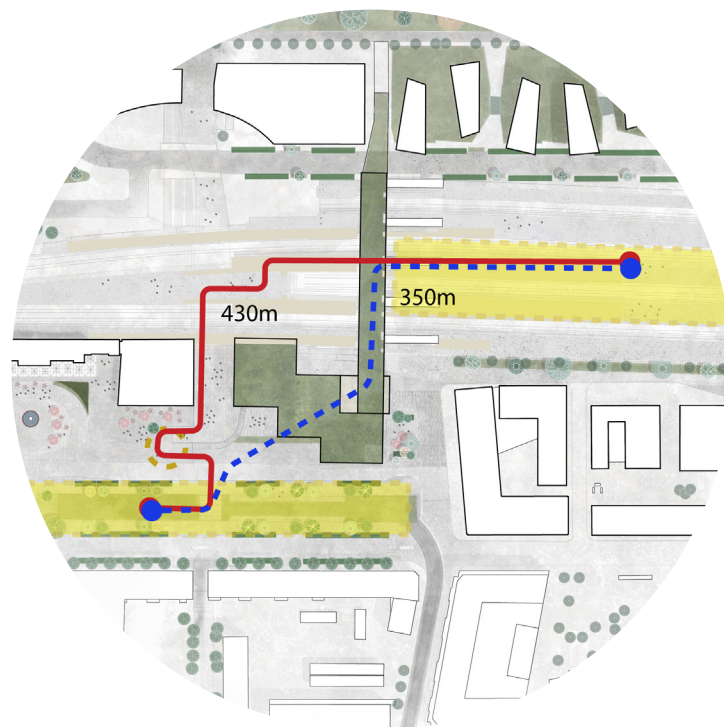
Att komplettera med en brokoppling över spåren leder generellt till kortare avstånd. En markant skillnad ses också i avstånd för byten om resenären behöver nyttja hiss.



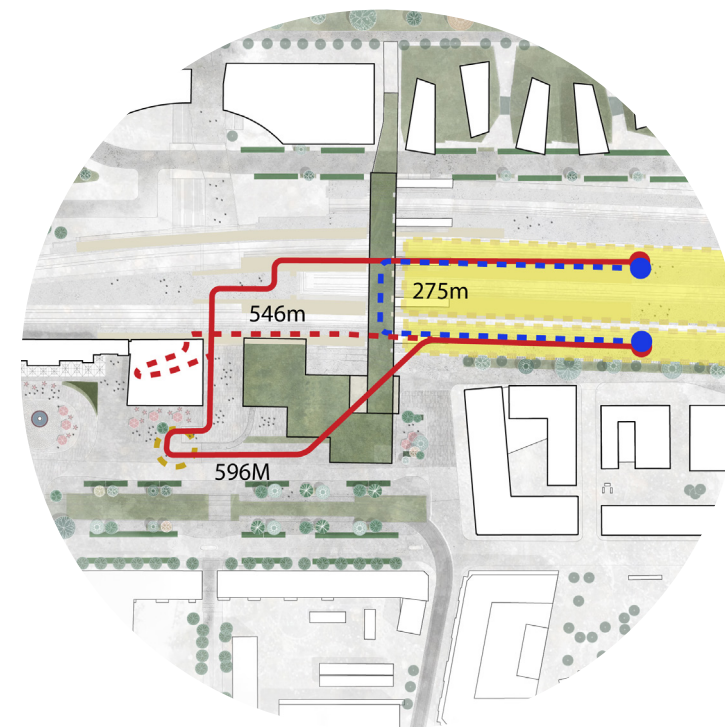
Östra stationen till spår 0 med hiss



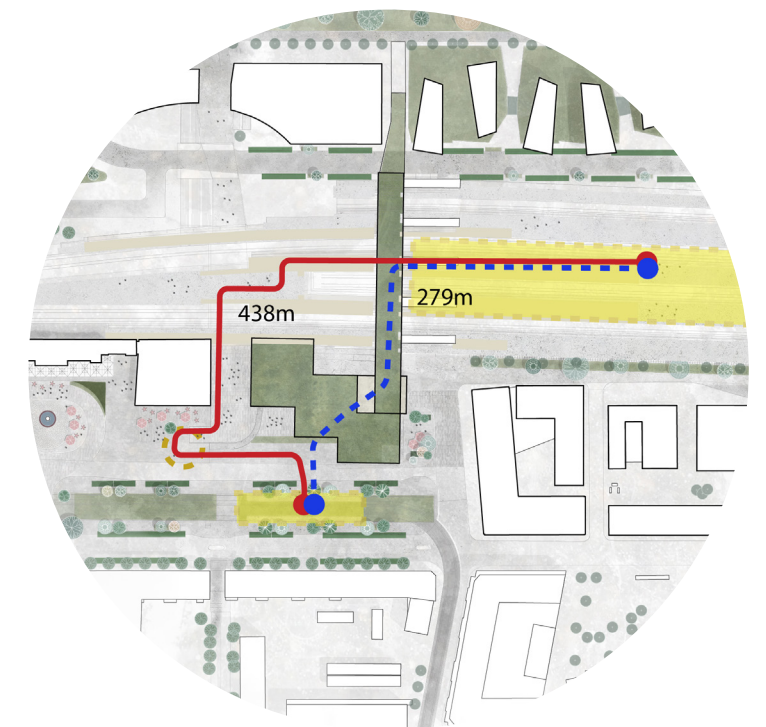
Östra stationen till spår 0



Mittplattformar till västra stationen



Mittplattformar till spår 0



Mittplattformar till spårväg



Översiktsvy centrala stationsområdet

ARBETET FRAMÅT

Dokumentet Utvecklingsplan Uppsala C är en sammanställning av närmare ett och ett halvt års nära samarbete med Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket, fastighetsägare och en rad andra sakägare och intressenter.

I arbetet med Utvecklingsplan Uppsala C har vi tillsammans identifierat en rad olika utredningar och fördjupade studier som kommer att behöva utföras i kommande skeden, tex planprocesser. Nedan listas ett urval av de utredningar som vi idag har identifierat.

Etappindelning och tidplaneplanering – Etappindelningen är avgörande där samtliga parter behöver ha en samsyn och förståelse för varandras projekt och hur de påverkar Uppsala C. Det är ett gemensamt arbete där prioriteringar avseende stationsmiljön, tider och ekonomi.

Reglerplatser - Fortsatt utredning av antalet och placeringar för dessa har påbörjats av Region Uppsala.

Ledningar - Utredning kring eventuell ledningsomläggning i samband med förlängningen av Centralpassagen. Vidare utredningar där olika alternativ vägs mot varandra för att uppnå en kostnadseffektiv lösning som säkrar tillgänglighet och trygghet.

Byggnadsvolymer - Fortsatt studier kring höjder och utbredning krävs i kommande faser för att säkerställa gestaltning, funktioner och genomförandefrågor.

Fortsatt samverkan med Trafikverket – Kontinuerlig justering och bearbetning av Utvecklingsplanens funktioner och struktur gentemot Trafikverkets fortsatta utredningsarbete och projektering.

För ett fortsatt effektivt och kvalitetssäkrat arbete med Uppsala C kommer samordning behövas mellan de olika projekten som samexisterar med 4-spår projektet (spårväg, buss, Främre Boländerna mm). Det finns ett flertal samordningsvinster som behöver identifieras och därefter effektiviseras.

En annan viktig del för projektet kommer vara den löpande kommunikationen och de förankringsprocesser som krävs med såväl medborgare som näringsidkare, fastighetsägare m fl.

Handläggare:
Gustav Hector

Datum:
2022-05-19

Diarienummer :
KSN-2022-01061

Projekt:
Uppsala C

Version/DokumentID:
Utkast

Uppsala C

Projektdirektiv

Kryssa i rutan för det alternativ som gäller

Beslut att starta **planeringsfasen** (BP1)
Beslut att bordlägga beslutet

JA	NEJ	Kommentar
☐	☐	
☐	☐	

Datum och underskrift av projektägaren

Namnförtydligande

1. Innehåll

2.	Grundläggande information	3
	Bakgrund	3
	Syfte 3	
	Vision	3
	Projektagare	4
	Styrning.....	4
	Intressenter	4
3.	Mål	5
	Projekt- och leveransmål	5
	Att beakta	5
	Underlag för prioritering vid målkonflikter.....	6
4.	Förutsättningar.....	6
	Icke förhandlingsbara förutsättningar	6
	Beroenden till andra projekt	7
	Milstolpar Uppsala C – koppling till andra projekt	7
5.	Omfattning och leveranser.....	8
	Övergripande	8
	Avgränsningar	8
	Geografisk avgränsning	8
	Leveranser under planeringsfasen	9
6.	Kopplingar till andra projekt och verksamheter.....	10
7.	Tidplan.....	10
8.	Organisation	11
	Resurser	11
	Delegering av ansvar	11
9.	Projektrutiner.....	12
10.	Risker	12
11.	Ekonomi	12
	Utredningsbudget - Särskild resurs.....	12
	Genomförandekonomi	13
	Fördelning av kostnader för allmän plats.....	13
	Medfinansieringsersättning	14
	Ekonomisk uppföljning och prognoser.....	14
12.	Avveckling	14
13.	Checklista inför beslut, BP1, ”godkännande av direktiv”	14

2. Grundläggande information

Bakgrund

Befolkningen i Uppsala ökar och tillväxten i näringslivet är stark. Uppsala är en del av den stora och snabbt växande arbetsmarknadsregion i Stockholm-Mälardalen, vilket driver på behovet av nya bostäder och platser för verksamheter. I strategin för Uppsalas långsiktiga stadsutveckling är en ökad kapacitet på Ostkustbanan med två nya spår en grundläggande förutsättning.

Uppsala kommun, Region Uppsala och staten har tecknat ett avtal för finansiering av transportinfrastruktur i kommunen kallat Uppsalapaketet. Avtalet innebär bland annat ny järnvägsinfrastruktur och finansiering av spårväg. I och med att Trafikverket ska dra två nya järnvägsspår från Uppsala till länsgränsen mot Stockholm behöver även Uppsala C och stationsområdet utvecklas. Mer plats måste skapas för själva spåren och nya lösningar kring hur människor ska ta sig till och från tågen måste arbetas fram.

Syfte

Varje dag rör sig mer än 100 000 personer inom stationsområdet. Av dem åker cirka 45 000 personer tåg. Till år 2050 beräknas antalet tågresenärer ungefär fördubblas. Till 2030 beräknas antalet bussresor inom området öka med 50%. För att Uppsala C inte ska bli för trångt och för att alla ska känna sig trygga behöver vi planera, utforma och bygga ut framtidens stationsområde. Projektet syftar därmed till att ta ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i och i närheten av Uppsala C.

Arbetet med projektet ska säkerställa att nödvändigt samspel sker med de övriga utvecklingsprocesser som pågår, särskilt fyrspårsutbyggnad, spårvägsutbyggnad samt övriga stadsbyggnadsprojekt inom Uppsala Cs influensområde.

Den kommande utvecklingen av stationer och spår ska ge förutsättningar för hållbart resande, fler bostäder samt näringslivs- och arbetsplatstillväxt. Platsen ska underlätta vardagen för de som bor och verkar i Uppsala, för de som reser igenom staden samt öka platsen, kommunens och regionens attraktivitet.

Projektet ska härmed säkerställa utformningen av en välfungerande och kapacitetsstark kollektivtrafikanläggning som bidrar till platsens funktion som lokal, regional och nationell målpunkt och bytespunkt och möjliggör hantering av framtida behov.

Vision

När platsen utvecklas vidare, görs det tillsammans med flera berörda parter. En gemensam vision med tillhörande mål har tagits fram för att fungera som unison ledstjärna för det fortsatta arbetet. Visionen har beslutats av Uppsalas kommunstyrelse den 2021-01-27 (KSN-2019-0636).

- Uppsala C är en plats för många möten! När du reser, när du jobbar, när du äter och när du handlar!
- Uppsala C är välkomnande och tryggt för alla åldrar och ger dig en upplevelse oavsett om du stannar här eller passerar under alla dagar i veckan året om.
- Uppsala C är platsen där du utvecklar ditt företag, hittar den kompetens du söker och förverkligar dina idéer.

- Uppsala C är platsen där du möter nya människor och hittar nya möjligheter.
- Uppsala C är en sammanhållen lokal, regional och nationell knutpunkt som är tillgänglig, inkluderande och ger förutsättningar för ett hållbart transportsystem ur ett hela resan perspektiv.
- Uppsala C är en av Europas bästa kollektivtrafiknoder med flera olika trafikslag där byten sker enkelt och lätt med tillgång till nya tjänster för mobilitet.

Projektägare

Projektet Uppsala C är ett gemensamt projekt för Uppsala kommun och Region Uppsala. Projektägarna är stadsbyggnadsdirektören för Uppsala kommun och trafikdirektören för Region Uppsala. Det delade projektägarskapet säkerställer framdriften av projektet samt att projektet har tillgång till personella och ekonomiska resurser från respektive organisation och ansvarsområde.

Styrning

Projektet Uppsala C är ett regionalt utvecklingsprojekt som ingår i program Uppsalapaketet och beredning sker inom ramen för organisationen för Uppsalapaketet. Projektet ska inför beredning inom ramen för Uppsalapaketet beredas i en särskild, för projektet utsedd, operativ styrgrupp. De formella besluten fattas i enlighet med respektive parts beslutsordning.

Inom Uppsala kommun sker beredning av ärenden samt beslut i ordinarie nämnder och linjeorganisation. Styrning och rapportering av exploateringsprojekt sker via kommunstyrelsens delegationsordning gällande exploateringsverksamheten. Beredning och rapportering sker också enligt kommunens process för samhällsbyggnadsprojekt och med organisationen för Uppsalapaketets organisation.

Inom Region Uppsala sker beredning av ärenden samt beslut i Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden samt Regionstyrelsen. Styrning och rapportering av projektets pågående status sker såväl i gemensam projektorganisation som till de politiska beredningsgrupperna samt intern beredningsgrupp inom Trafik och Samhälle, Region Uppsala.

Intressenter

Huvudsakliga intressenter som projektet har påverkan på är invånare, resenärer, fastighetsägare, verksamhetsutövare och framtida förvaltare (gatu- och samhällsbyggnadsnämnden för allmän plats). I en vidare mening påverkas även kommunens egna bolag (Uppsala Parkerings AB, Uppsala vatten och avfall AB samt Destination Uppsala), ledningsdragande bolag, ledningsägare, trafikerande bolag (tåg, buss och taxi, inklusive Lennakatten), leverantörer av micromobilitet samt blåljusaktörer.

Huvudsakliga intressenter som har påverkan på projektet är kommunala nämnder (kommunstyrelsen, plan- och byggnadsnämnden, gatu- och samhällsbyggnadsnämnden och kultur- och nämnden) och regionala nämnder (Trafik- och samhällsutvecklingsnämnden och Regionstyrelsen), Trafikverket, Jernhusen, Regeringen (i form av statlig samordnare för sverigeförhandlingen), fastighetsutvecklare, investerare, blåljus, intressegrupper (Handelskammaren, Vårda Uppsala, Funktionsrätt, Cykelfrämjandet, Citysamverkan) samt diverse råd (trafik, äldre, trygghet, mm).

Projektet för löpande samverkan med Trafikverket genom upparbetade kanaler och arbetssätt genom Uppsalapakets organisation.

Projektet ska i frågor som berör stationshuset för Uppsala C samt trygghetsfrågor samverka med Jernhusen i linje med gällande samarbetsavtal.

3. Mål

Målbilden har tagits fram i samverkan mellan Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket och Jernhusen för Uppsala C. Medverkande aktörer arbetar gemensamt för att nå målbilden, utifrån sina respektive roller och ansvarsområden och ska utgöra effektmål för projektet. Målbilden har tecknats i en avsiktsförklaring mellan parterna 2018 (KSN-2017-2254).

- Uppsala resecentrums särställning som lokal, regional och nationell knutpunkt har stärkts i samspel med andra stationer, depåer och övriga järnvägsfunktioner, på kort och lång sikt. Utformningen stödjer fler ankomster och avgångar såväl som förändrade personflöden i och genom resecentrum.
- Uppsala resecentrums utformning främjar en omställning till hållbara och yteffektiva färdsätt och kännetecknas av hög tillgänglighet med välfungerande reskedjor, med goda möjligheter att nå viktiga målpunkter lokalt och regionalt.
- Uppsala resecentrum är en levande, identitetsbärande mötesplats i staden och kommunen med utvecklade servicefunktioner. Platsen är en attraktiv, trygg, tillgänglig och inkluderande miljö för alla där sambanden i staden förstärks och stationsområdet är integrerat med närområdet.
- Uppsala resecentrum skapar attraktionskraft och ökade värden även för omkringliggande områden och fastigheter. Nära resecentrum finns en hög koncentration och mångfald av lokaler och service i strategiska lägen, som ger underlag för stadsliv och ett varierat näringsliv med högt kunskapsinnehåll och marknadsvärde.

Projekt- och leveransmål

Ovanstående effektmål/målbild ska till projektplanen brytas ner till specifika projekt- och leveransmål. På så sätt hanteras målbilden i uppbrutna mål som var för sig kan följas upp på ett mer effektivt sätt.

Att beakta

Uppsala ska vara fossilfritt och förnybart år 2030 och klimatpositivt 2050. Byggsektorn står för cirka tjugo procent av växthusgasutsläppen i Sverige. Uppsala är en växande kommun med stort behov av nya bostäder, lokaler och infrastruktur. Klimatpåverkan i bygg- och anläggningssektorn måste därför minska för att Uppsala ska bli klimatpositivt 2050. Påverkan ligger framför allt i utvinning och produktion av bygg- och anläggningsmaterial. Transporter till byggplatser och arbetsmaskiner har också betydande klimatpåverkan. Uppsala fokuserar på att minska klimatpåverkan från betong och att bygga mer i trä.

Befolkningen i Uppsala ökar och tillväxten i näringslivet är stark. Uppsala är en del av en större och snabbt växande arbetsmarknadsregion i Stockholm-Mälardalen, vilket driver på behovet av nya bostäder och platser för verksamheter. Tillsammans med

fastighetsägare, näringsliv och myndigheter ska projektet ta ett helhetsgrepp kring vidareutvecklingen av Uppsala C.

Uppsala C ska härmed särskilt beakta och hantera frågor om hållbarhet och samverkan.

Hållbarhet

Uppsala C ska för sin hållbara stadsutveckling certifieras genom Citylab (Sweden Green Building Council, SGBC). Därmed kan Uppsala C bli det första certifierade stationsområdet i Sverige vad avser ekologisk, social och ekonomisk hållbarhet.

Samverkan

För att involvera fastighetsägare och marknadsaktörer i arbetet med Uppsala C ska samverkan ske via etablerat och avtalat samarbete med Uppsala Citysamverkan. Modellen ska kompletteras med viktiga/nödvändiga aktörer för Uppsala C.

Underlag för prioritering vid målkonflikter

Uppsala C med sitt läge och sin funktion har en särställning i Uppsalas innerstad. Platsen har en stor påverkan på omgivande stad och är även bärare av stadens och länets transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Resultatet av stadsutvecklingen av Uppsala C bedöms ge konsekvenser och/eller möjligheter som i nästa steg påverkar stadens och regionens/länets ekonomi. Med hänsyn till innerstadens unika funktion och påverkan i staden ska därmed resultat prioriteras. Då denna knutpunkt för transportinfrastruktur även i hög grad påverkas av andra aktörer och myndigheter (Trafikverket med flera) så kan det innebära att tid i vissa fall behöver prioriteras för att i slutändan nå ett högre resultat.



Figur 1: Relation mellan kostnad, tid och resultat.

4. Förutsättningar

Icke förhandlingsbara förutsättningar

Ingångna avtal, lagar, förordningar och myndighetskrav är givna förutsättningar.

Gällande avtal och överenskommelser, däribland följande:

- Avtal om Uppsalapaketet mellan staten, Uppsala kommun och Region Uppsala, KSN-2021-01034-8.
- Överenskommelse mellan Uppsala kommun och Region Uppsala, RS 2018-05-29 (en avsiktsförklaring med en gemensam målbild för Uppsala Cs långsiktiga utveckling.).

- Samarbetsavtal för planering, dimensionering och lokalisering av olika funktioner för att stärka Uppsala C. Avtal mellan Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket och Jernhusen, KSN-2019-0636.
- Gemensam avsiktsförklaring för den långsiktiga utvecklingen kring Uppsala Resecentrum. Avsiktsförklaringen är beslutad av Uppsala kommun via kommunstyrelsen, KSN-2017-2254. Parter är bland andra Uppsala kommun, Region Uppsala, Trafikverket, Jernhusen m.fl..
- Järnvägsplan för "Fyra spår Uppsala" (Trafikverket) (där fattas de formella besluten när det gäller järnvägsanläggningens utformning.)
- Överenskommelse avseende spårväg mellan Uppsala kommun och Region Uppsala, KSN-2021-01034-8
- Avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län, RFUL 2010/168

Beroenden till andra projekt

Projektet förutsätter att det finns en samsyn mellan Uppsala Kommun, Region Uppsala och Trafikverket kring resandescenario och tillväxtprognos

Projektet förutsätter att det finns en beslutad och gällande utvecklingsplan för Uppsala C.

Utbyggnaden av Uppsala C är strikt beroende av när utbyggnaden av fyra spår och den järnvägsanläggning som finns vid Uppsala C sker. Projektet förutsätter att Trafikverket erhåller statliga medel för det som ska byggas ut.

Spårvägsprojektet för Uppsala har ändhållplats i Uppsala C, för vilken detaljplan är under framtagande. Uppsala C förhåller sig till denna utbyggnad dels som en förutsättning för funktion av resecentrum, dels som en samarbetspart i kommunikation och genomförande och dels en begränsning i en gällande detaljplan.

Milstolpar Uppsala C – koppling till andra projekt



Figur 2: Milstolpar för åtgärder/projekt inom Uppsala C

5. Omfattning och leveranser

Övergripande

Projektet löper från projektplanering till avveckling av projektet. Med start vid beslut av projektdirektiv till godkänt avslut av projekt.

Projektets huvudsakliga uppgift är att genom detaljplaner och dess genomförande utveckla Uppsala C i enlighet med intentionerna i utvecklingsplanen för Uppsala C och den gemensamma målbilden för Uppsala C. Med denna uppgift följer att behovet och omfånget av detaljplaner behöver identifieras och avgränsas. Genomförandet kan också ske inom befintliga detaljplaner där så är möjligt. Genomförandet behöver etappindelas för att på ett effektivt sätt kunna genomföras parallellt och sekventiellt tillsammans med andra projekt i samma område.

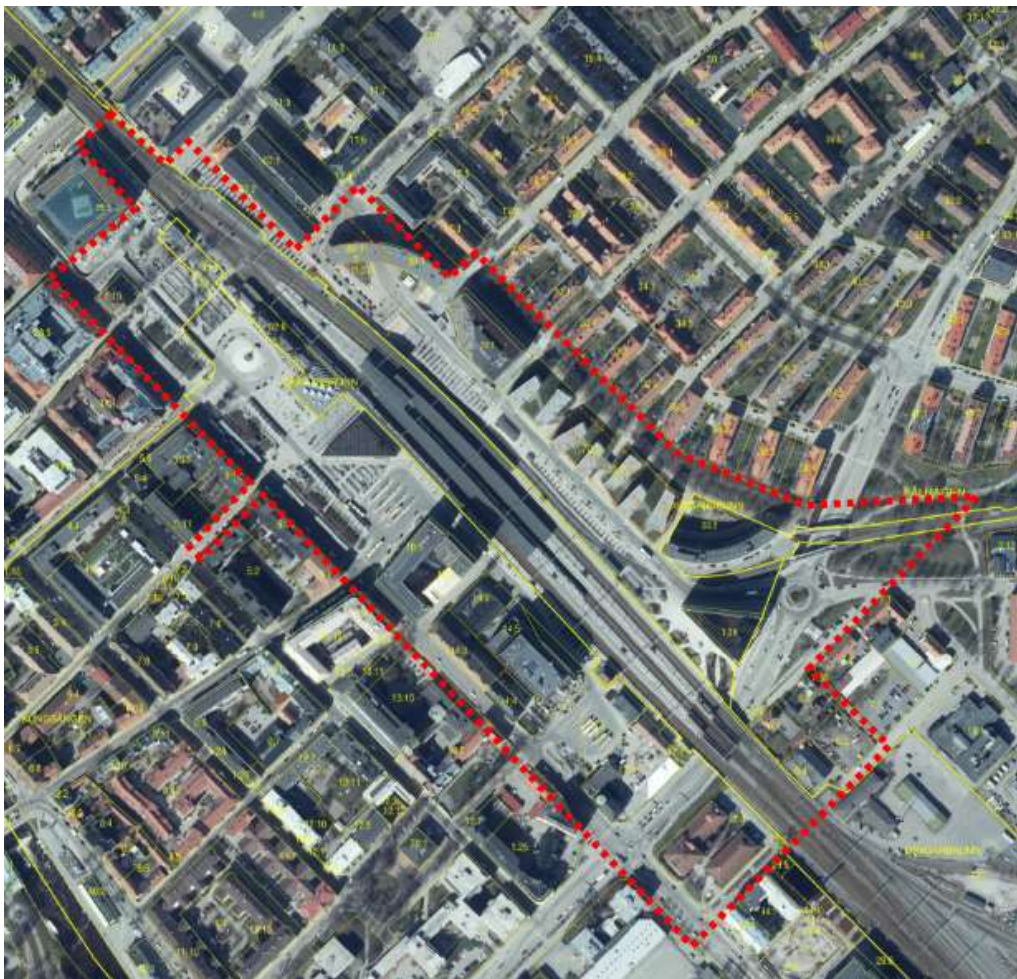
Avgränsningar

- Området som projektet omfattar har tolkats utifrån utvecklingsplanen för Uppsala C.
- Projektet omfattar inte näringslivsfrågor utanför aktuellt område.

Geografisk avgränsning

Uppsala C omfattar geografiskt det område som anges på kartan nedan. I nordost avgränsas området av Frodeparken, inklusive gång och cykelpassage. I norr gränsar området mot kvarteret Siv. I sydväst avgränsas området i huvudsak av Kungsgatan med undantag från stadshuset och förlängningen av centralpassagen. I sydost utgör kvarteren kring korsningen Kungsgatan/Strandbodgatan borte gräns.

Dessutom ingår del av kvarteret Vale i Främre Boländerna med hänsyn till närheten till stambanan och den troliga påverkan som järnvägen får på kvarteret. I den östligaste delen ingår även del av Bergsbrunnsparken i Främre Boländerna med hänsyn till lokalisering av eventuell ny station för Lennakatten.



Figur 3: Geografisk avgränsning av projektet Uppsala C

Leveranser under planeringsfasen

Med planeringsfasen menas tiden efter godkänt projektdirektiv och fram tills att projektplanen är godkänd och beslut om projektstart. Med hänsyn till pågående järnvägsplanering och dess tidsplan behöver detaljplanearbetet och detta projekt starta i samband med att projektdirektivet beslutas.

Nedan följer de leveranser projektet planerar för under planeringsfasen.

- Projektplan ska vara framtagen och godkänd.
- Plattform för samverkan med fastighetsägare, genom gruppen för Citysamverkan ska ha initierats. Avtal ska ha tecknats mellan parterna för samverkan och finansiering av samarbetet.
- Projektet ska vara registrerat för certifiering enligt Citylab. Nulägesinventering enligt modellen ska vara genomförd.
- Förslag till budget och projektkalkyl ska vara justerad med underlag från framtida avtal/förhandlingar med Trafikverket och eventuella andra aktörer.
- Projektplanen ska beskriva kommunikationen och på vilket sätt det kan ske i projektet. Även kommunikationsplanen ska ta fram en aktivitetsplan som särskilt ska beakta dialogen med medborgarna.

Nedan följer några av de leveranser projektet planerar för senast till att detaljplanen för Uppsala C antas:

- Projektet ska belysa trygghetsåtgärder på platsen för att skapa ett attraktivt och tryggt Uppsala C, oavsett tid på dygnet.
- Projektet ska ta fram en trafikslagsövergripande trafikutredning som visar på konkreta förutsättningar och effekter för olika trafikslag utifrån detaljplanens förslag och resenärsnyttor. Utredningen ska ta höjd för vilka åtgärder som kan tillskapas utanför planområdet för att möta kapacitetsbehovet vid Uppsala C.
- Projektet ska säkerställa tillräckligt antal och dimensionering av hållplatslägen inom och utom planområdet för att säkerställa kollektivtrafikens möjligheter att tillgodose resandebeloven enligt resandeprognosen 2030-40-50. (Projektet ska utifrån bristande antal hållplatslägen tillskapa nya lägen). Vidare ska dess effekter av lokaliseringen av hållplatser utredas i syfte att säkerställa att Uppsala C fungerar som ett samlat resecentrum med goda möjligheter till smidiga byten mellan olika trafikslag.
- Projektet ska utreda förutsättningar och möjliga lösningar för att öka trafiksäkerheten, särskilt med hänsyn till oskyddade trafikanter och hantering av konflikter mellan gång/cykel och spår-/busstrafik.
- Projektet ska säkerställa att resenärsfunktioner inryms i planen, exempelvis väntor och sittplatser, trafikinformation, väderskydd m.m.

6. Kopplingar till andra projekt och verksamheter

Projektet är eventuellt beroende av beslut och genomförande avseende utökad kapacitet i VA-nätet. En utredning över VA-nätet och dess kapacitet behöver utföras i anslutning till projektet av Uppsala Vatten och avfall AB.

För att initiera projektets modell om hållbarhet behöver överenskommelse nås med Sweden Green Building Council (SGBC) om att arbeta för en certifiering av Uppsala C enligt Citylab. Resurs med särskild kompetens för arbete med Citylab ska knytas till projektet. Vidare inom ramen för samma mål är det önskvärt att huvudaktörer inom Uppsala C deltar i arbetet med certifieringen. Samarbetsavtal ska tecknas med nyckelaktörer för deltagandet.

Projektet är beroende av att samverkansgrupp bildas inom ramen för Citysamverkan i syfte att nå en hög delaktighet för fastighetsägare och andra aktörer i utvecklingen av Uppsala C. Särskilt samarbetsavtal med utgångspunkt i gällande avtal tecknas successivt.

Om medfinansieringsersättning ska användas för att finansiera någon del av transportinfrastrukturen är projektet beroende av att förhandling om medfinansieringsersättning tas upp i respektive exploateringsavtal.

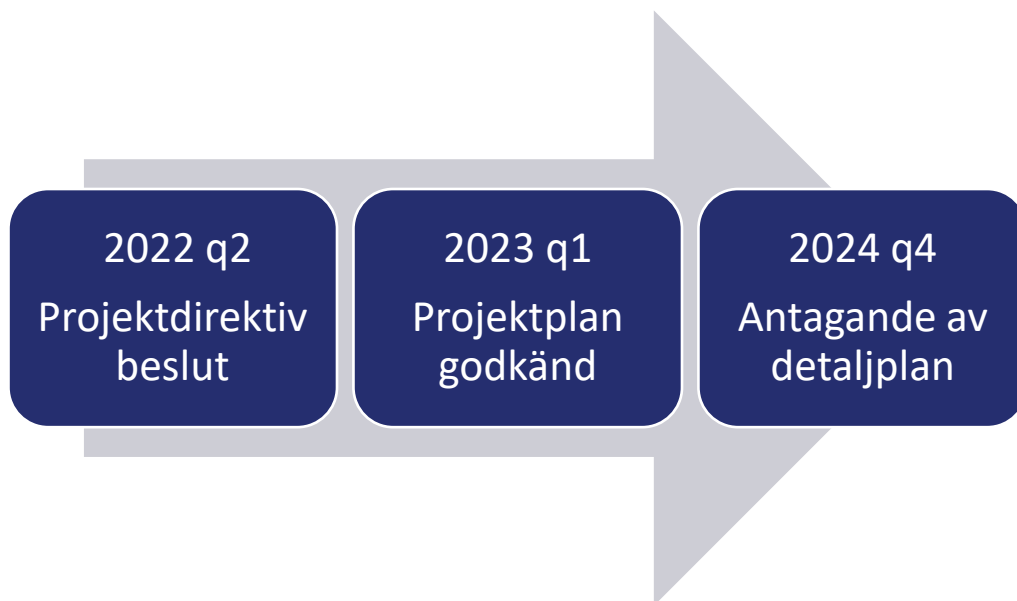
Projektets framdrift underlättas med att det finns en gällande handlingsplan för mobilitet och trafik för innerstaden med tillhörande genomförandeplaner.

7. Tidplan

Utredningsfasen av projektet löper under tiden från beslut av projektdirektiv tills detaljplanen kopplad till järnvägsplanen antas. Detaljplanen för järnvägsområdet med

tillhörande anläggningar och områden behöver starta omgående för att gå i takt med Trafikverkets järnvägsplanering.

Genomförandefasen löper från detaljplanens antagande tills slutbesiktning av de allmänna anläggningarna.



Figur 4: Tidsplan för utredningsfasen

8. Organisation

Uppsala C är ett gemensamt projekt för Uppsala kommun och Region Uppsala. Bägge parter förväntas bidra med nödvändiga resurser och rätt kompetens för att möta projektets behov. Projektledare utses av Uppsala kommun och biträdande projektledare utses av Region Uppsala. Projektledaren ansvarar för att informera och klargöra projektets behov av typ av resurs och kompetens samt vilken omfattning som krävs.

Organisationen i övrigt följer den generella fastställda modellen för stora projekt i Uppsala kommun. Roller och ansvar definieras av dokument "Roller och ansvar i projekt".

Resurser

Projektledare ansvarar för upprättande av resursplanering som del av projektplanen.

Delegering av ansvar

Ansvar framgår på generell nivå av Uppsala kommuns dokument "Roller och ansvar i stora projekt" samt gällande delegationsordningar.

9. Projektrutiner

Projektet skall genomföras i enlighet med Uppsala kommuns beskrivning av ”Process för samhällsbyggnadsprojekt, Uppsala Stadsbyggnadsförvaltning” med tillhörande dokument.

Dokumentation och gemensam projektyta återfinns i verktyget Antura där samtliga projektmedlemmar och nödvändiga resurser ges åtkomst.

10. Risker

Ett stadsutvecklingsprojekt innebär alltid visst risktagande. Med hänsyn till projektets komplexitet avseende infrastruktur, stadsrummet och otaliga intressen finns en mängd potentiella risker att hantera. Här nedan redogörs för de i nuläget mest tydliga riskerna. En mer djuplodande riskanalys inklusive åtgärdsplan tas fram i projektplanen.

- Vad avser tid är projektet i delar beroende av andra projekt som skulle kunna dra ut på tiden. Projekten som påverkar kan vara både kommunala och icke-kommunala, särskilt statliga och regionala.
- Vad avser genomförbarhet och ekonomi finns eventuellt en kommunal förväntan att kommande värdeökning av omkringliggande fastigheter i sin helhet ska bidra till att bekosta genomförandet av Uppsala C. Risken består i att förväntan inte kan uppfyllas av de värden som uppstår och ekonomiska medel behöver tillkomma för att lösa ett genomförande.
- Stationsområdet med nya lösningar för flöden ger än ännu mer komplex infrastruktur i tre dimensioner. En risk är svårigheten att planera, tekniska, juridiska och ekonomiska lösningar när många olika intressen behöver beaktas.
- Att beslut inte tar höjd för långsiktiga infrastrukturlösningar med grund i nuvarande ekonomi. Risk att ekonomi på kort sikt får gå före den hållbara stadens utveckling på lång sikt.
- Pågående detaljplanering ger förutsättningar som är svåra att rubba vid kommande planering. Risk att kommande detaljplaner behöver anpassas efter äldre förhållanden trots behov av att ta höjd för nya förhållanden.
- Platsens funktion och komplexitet med många intressenter kan ge upphov till mål- och intressekonflikter.

11. Ekonomi

Projektets budget för tiden fram till detaljplanen vinner laga kraft, utredningsbudget, redogörs för i bilaga 2, Underlag för beslut om utredningsbudget för Uppsala C. Projektet ska i samband med detaljplanens antagande och inför ett genomförande föreslå en genomförandebudget som löper fram till projektets avslut.

Utredningsbudget - Särskild resurs

För att arbetet med certifiering av Uppsala C enligt Citylab ska fungera på ett effektivt sätt så krävs att särskild resurs tillsätts för detta arbete. Resursen bör vara certifierad samordnare enligt Citylab. För projektet budgeteras att sådan resurs upphandlas eller avropas på konsultbasis då resurser saknas internt.

Genomförandekonomi

För att bedöma projektets totalekonomi har beräkningar utförts för kostnader och intäkter förknippade med utvecklingsplanens genomförande. De kommunala intäkterna i samband med genomförande och driftskede kan förväntas komma från försäljning av byggrätter och stadsmiljö-avtal. De kommunala kostnaderna förväntas omfatta kostnader för anläggning och utveckling av allmän platsmark, utrangering av idag befintliga installationer, byggande av nytt cykelgarage samt kostnader för nedmontering av befintligt cykelgarage.

Byggrättsvärden, kostnader för investeringar i allmän platsmark samt kostnaderna för byggande av nytt cykelgarage har inhämtats från utvecklingsplanen. Inräknat i kostnaderna finns riskposter motsvarande 30% av kostnaden samt provisorier. Kostnader för utrangering och nedmontering av befintligt cykelgarage samt intäkter från stadsmiljöavtal har uppskattats i samband med framtagande av detta direktiv. Samtliga kostnader förknippade med utbyggnad och detaljplan för spårväg inom Uppsala C är ej medräknade i denna kalkyl utan hanteras i projektet för spårvägen. Anläggningar och åtgärder inom Uppsala C, såsom nya broar över stambanan, som bör bekostas av Trafikverket är ej medräknade i kalkylen. Dessa anläggningar och åtgärder är under förhandling och utfallet av förhandlingen kan komma att påverka den totala kostnadsbilden. Projektet ska också kunna avtala om frivilliga samfinansieringslösningar för specifika anläggningar, där så är möjligt.

Kostnaderna förknippade med utveckling av den offentliga miljön kring framtida centralstation kan förväntas uppgå till omkring 493 miljoner kronor samtidigt som de offentliga intäkterna bedöms uppgå till omkring 440 miljoner kronor. Med hänsyn tagen till investeringar i allmän platsmark bedöms genomförandeskedet rendera i ett underskott om cirka 53 miljoner kronor.

Kringinvesteringar som en följd av Uppsala C bedöms vara bottenplatta/fundament för cykelgaraget som ska flyttas samt eventuella investeringar i Främre Boländerna förknippade med flytt av stationsläget för museijärnvägen.

Med hänsyn till att projektet är i ett tidigt skede ska kalkylen bedömas som grov och risker för denna behöver beaktas såsom ökade byggkostnader, stigande räntor, ökade fastighetsvärden samt justeringar i innehåll och utförande.

Fördelning av kostnader för allmän plats

Utgångspunkten vid fördelning av kostnader är att den som erhåller nyttan, fastighetsägarna, ska stå för kostnaderna. Där kommunen kan anvisa mark för bebyggelse bär även kommunen såsom fastighetsägare en del av kostanden.

Kostnader för utredningar ska betalas av de fastighetsägare som har nytta av detsamma. Den faktiska kostnaden fördelas mellan fastighetsägarna utefter aktuell fastighetsstorlek. Hela kostnaden kan då hämtas in på längre sikt genom föravtal och exploateringsavtal.

Kostnader för allmän plats tas in genom exploateringsersättning i exploateringsavtal respektive ersättning för administrativa kostnader och utredningar mm i föravtal, alternativt genom gatukostnadsuttag. Vatten och avlopp hanteras av Uppsala vatten och ska genom taxa täcka sina kostnader. Planläggningskostnader betalas av de fastigheter som har nytta av detaljplanen genom planavtal.

Kostnader för anläggningar och åtgärder för lokal och regional kollektivtrafikinfrastuktur såsom mark, resecentrum, terminaler och

hållplatsutrustning fördelas enligt gällande avtal, avtal om ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Uppsala län, RFUL 2010/168.

Medfinansieringsersättning

Den transportinfrastruktur som influerar området finns även möjligheter att förhandla om medfinansieringsersättning för i exploateringsavtalen. Medfinansieringsersättning bygger på dels att kommunen medfinansierar någon del av regional eller statlig transportinfrastruktur. Dels på frivilliga förhandlingar från fastighetsägarna att vilja bidra till infrastrukturen genom medfinansieringsersättning.

Att uttag av medfinansieringsersättning som ska genomföras i Uppsala C bör vara bestämt i god tid innan förhandlingarna med fastighetsägarna påbörjas för att kunna göra en helhetsbedömning av kostnader både för fastighetsägare och också kommunen.

Ekonomisk uppföljning och prognoser

Projektet ska inom ramen för Uppsalapaketet utföra månatliga uppföljningar. Där ska projektets framdrift och ekonomi redovisas. Controller/ekonom samt operativa projektägare från Uppsala kommun och Region Uppsala kallas till dessa möten.

12. Avveckling

I projektet ingående anläggningar inom allmän plats övergår till förvaltning inom avdelningen Gata/Park/Natur.

Överlämning till förvaltning skall ske i enlighet med Uppsala kommuns ”Process för samhällsbyggnadsprojekt, Uppsala stadsbyggnadsförvaltning” med tillhörande dokument.

13. Checklista inför beslut, BP1, ”godkännande av direktiv”

<i>Kryssa i rutan för det alternativ som gäller</i>	JA	NEJ
Projektägare är utsedd (finansiär)	☐	☐
Projektledare, styrgrupp & mottagare är utsedda och införstådda med sitt åtagande	☐	☐
Resurserna för planeringsfasen är säkrade	☐	☐
Planeringsfasen är planerad och beskriven med kostnader, resurser, tid, leveranser och resultat	☐	☐
Projektets mål är formulerat	☐	☐
Det förväntade resultatet för planeringsfasen och projektet är dokumenterat och kopplat till verksamhetens mål och strategier	☐	☐

Effektmålen för projektet är uppsatta	☐	☐
Övergripande risker för projektets genomförande finns dokumenterat	☐	☐
En ansvarig för diari föring är utsedd och en akt är upprättad för projektet	☐	☐

Stadsbyggnadsförvaltningen
Bilaga 3 till ärende Projektdirektiv för Uppsala C

Datum:
2021-06-15

Diarienummer:
KSN-2022-01061

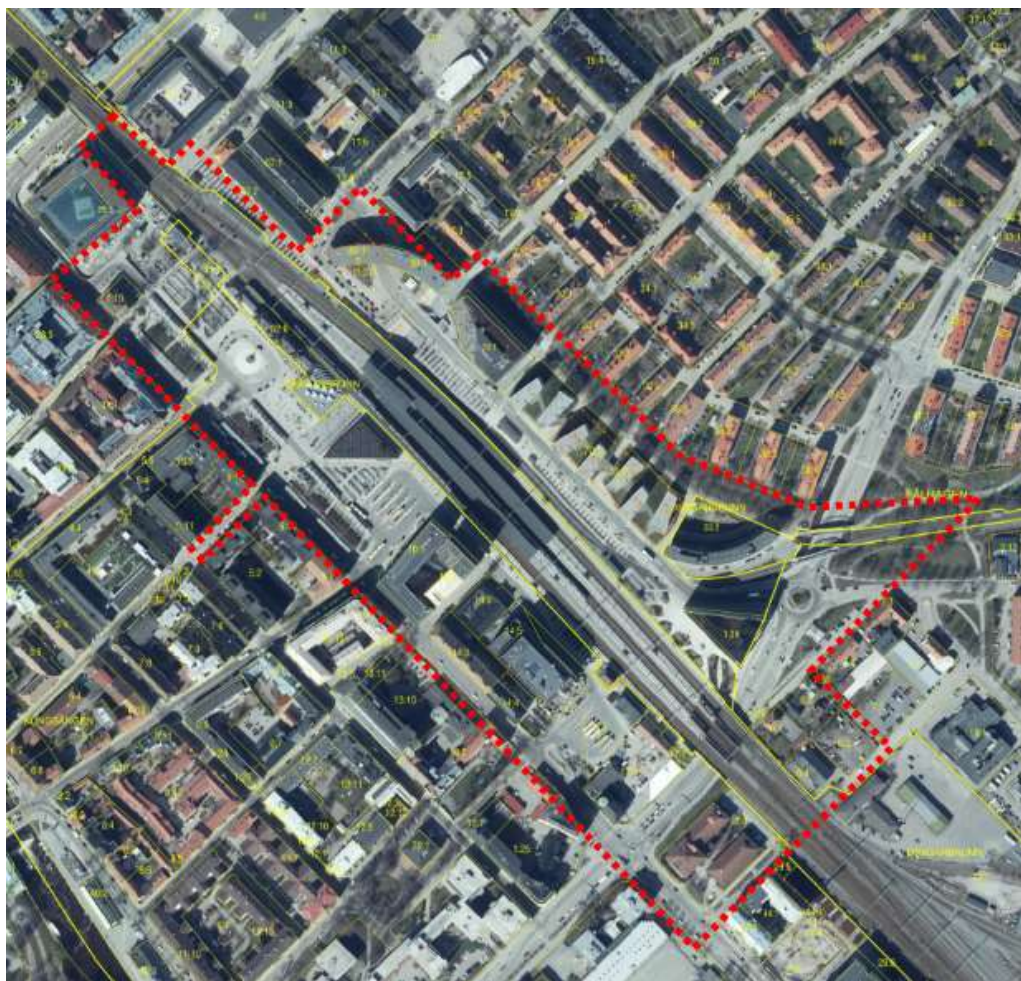
Handläggare:
Gustav Hector

Underlag för beslut om utredningsbudget för Uppsala C

Projektet syftar till att ta ett helhetsgrepp kring stadsutvecklingen i och i närheten av Uppsala C. Projektet ska säkerställa utformningen av en välfungerande och kapacitetsstark kollektivtrafikanläggning som bidrar till platsens funktion som lokal, regional och nationell målpunkt och bytespunkt och möjliggör hantering av framtida behov.

Utredningsbudgeten ska täcka projektets kostnader fram till att detaljplanen för området vinner laga kraft, se tidplan för aktuell budgetperiod nedan.

Utgångspunkten vid fördelning av kostnader är att den som erhåller nyttan, fastighetsägarna, ska stå för kostnaderna. Utredningskostnaderna kommer följaktligen att täckas av intäkter från kommande markförsäljning och eventuell ersättning enligt föravtal.



Geografisk avgränsning av projektet Uppsala C

1. Tidplan aktuell budgetperiod

Moment	Tider
Samrådsbeslut i PBN	2023 Q3
Granskningsbeslut i PBN	2024 Q2
Antagandebeslut i PBN	2024 Q4
Genomförande från och med	2025

2. Ekonomi

2.1. Utredningsbudget

3. Intäkter	
Ersättningar enligt markanvisningsavtal	0 tkr
Ersättningar enligt föravtal	0 tkr
Totalt intäkter	0 tkr
Kostnader Uppsala kommun	
Utfall t o m 2022-04-29	436 tkr
Personal	4 100 tkr
Planläggning	4 650 tkr
Utredningar	2 780 tkr
Förprojektering	1 000 tkr
Kommunikation och dialog	100 tkr
Totalt kostnader Uppsala kommun	13 066 tkr
Totalt kostnader Region Uppsala	900 tkr
Totalt till och med utredningsfasen	13 966 tkr

Initieringsbudget saknas för projektet.

Kostnader som ska delas mellan Uppsala kommun och Region Uppsala ska andel vidarefaktureras av respektive part beroende på vem som är beställare/ansvarig för den aktuella kostnaden.

2.2. Projektkalkyl

Projektets totala ekonomi bedöms enligt följande:

Intäkter 440 mnkr

Kostnader -508 mnkr

Projekt netto -68 mnkr

2.3. Uppsala kommuns koncernekonomi

Projektet bedöms medföra följande följdinvesteringar:

Kostnader investering	
<i>Utbyggnad av VA</i>	Pga. komplicerade förhållanden har Uppsala Vatten AB ej kunnat uppskatta denna kostnad i tidigt skede
<i>Utbyggnad av social infrastruktur</i>	0 mnkr
<i>Utbyggnad av parkeringsanläggning</i>	0 mnkr
<i>Skattefinansierad del av allmän plats</i>	53 mnkr
Totalt investering	53 mnkr

Beslutet delges:

- Kommunstyrelsen genom kommunledningskontoret, ekonomistaben
- Kommunstyrelsen genom kommunledningskontoret, fastighetsstaben
- Gatu- och samhällsmiljönämnden genom stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning Gata Park Natur
- Plan- och byggnadsnämnden genom stadsbyggnadsförvaltningen, avdelning Plan och Bygg
- Uppsala vatten och avfall AB