

Järnvägsplan - GRANSKNINGSHANDLING

Uppsala planskilda korsningar

Uppsala kommun, Uppsala län

Gestaltningprogram, 2021-01-14

TRV 2016/37467



Trafikverket

Postadress: Östunagatan 4, 753 23 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningsprogram – Uppsala planskilda korsningar, Uppsala kommun, Uppsala län

Författare: Anna Varenhorst

Dokumentdatum: 2021-01-14

Ärendenummer: TRV 2015/53960

Objektsnummer: 139471

Uppdragsnummer: 139471

Version: 1.0

Kontaktperson: Julia Ekberg, Trafikverket

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1. Järnvägsplan	4
1.2. Förutsättningar och avgränsningar	4
2. GESTALTNINGSPROCESSEN	6
2.1. Tidigare utredningar	6
2.2. Lagstöd för gestaltning	6
2.3. Gestaltningmål	7
3. STADSBILDSANALYS	9
3.1. Omgivning i anslutning till järnvägen – befintlig karaktär	9
4. GESTALTNING	18
4.1. Beskrivning av järnvägens utformning	18
4.2. Avgränsningar mot banområdet	27
4.3. Vegetation	29
5. FORTSATT ARBETE	33
5.1. Slutlig utformning	33
6. KÄLLOR OCH REFERENSER	34

1. Inledning

1.1. Järnvägsplan

Detta gestaltungsprogram är en del av järnvägsplanen för Uppsala planskilda korsningar. Till järnvägsplanen hör också plankartor och en plan- och miljöbeskrivning.

Gestaltungsprogrammet visar hur olika delar av förslagen som beskrivs i planbeskrivningen och systemhandlingen kan utformas och vilka krav som kan ställas inför nästa skede, projekterings- och byggskede.

I detta skede, järnvägsplaneskedet, preciseras utformningen av stads- och landskapsanpassning, byggnadsverk och utrustning med principlösningar, typsektioner och materialval. Gestaltungsarbetet hanterar även frågor om säkerhet, markintrång och barriäreffekter.

1.2. Förutsättningar och avgränsningar

Järnvägen går igenom ett stadslandskap i centrala Uppsala och korsas av S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Järnvägsplanerna är idag plankorsningar som planeras byggas om till planskilda korsningar.

Planområdet har avgränsats så att det bara berör de delar som behöver planläggas för att möjliggöra banvallshöjningen vid broarna. Järnvägsplanen omfattar åtgärderna som krävs för att den statliga järnvägsanläggningen ska kunna göra S:t Persgatan och S:t Olofsgatan planskilda, samt överlåtelse av mark. Järnvägsplanen omfattar järnvägsanläggningen, järnvägsbroarnas bärande konstruktioner och ytskiktet på järnvägsbroarna samt avgränsningen mot järnvägsområdet i form av personskydd. Projektet Uppsala planskilda korsningar är i sin helhet betydligt större. Förutom järnvägsplanens delar inkluderar det också byggande av portar under järnvägen, sänkning av gator med medföljande höjdanpassningar mot omgivande mark samt nya anslutningar av gång- och cykelvägar, bl a i form av gång- och cykelbroar på östra och västra sidan av järnvägen. Dessa delar hanteras inom Uppsala kommuns detaljplaner. För åtgärderna i den kommunala gatan finns befintliga detaljplaner framtagna som stödjer ombyggnationen av gatorna (se kap 2.1).

Gestaltungsprogrammet beskriver de delar som är projekterade i samband med systemhandlingen, men har anpassats efter järnvägsanläggningens delar (se kap 2.1). Det innebär att projekteringen huvudsakligen är genomförd i systemhandlingen. Detta betyder att det i sin tur kvarstår att ta ställning till anläggningens slutliga utformning i flera delar. Nedan följer en sammanställning av de delar vars slutliga utformning fastställs i kommande arbete med detaljprojektering. Beslut om slutlig utformning är aktuellt för:

- järnvägsbroarna och deras ytskikt
- personskydd i form av stängsel
- fastighetsnära bullerskyddsskärmar
- fasadåtgärder

För broarna tas ett PM Byggnadsverk fram som närmare beskriver deras utformning. Utformning av fastighetsnära bullerskyddsskärmar och fasadåtgärder ska ske med

hänsyn till platsens kulturvärden. Åtgärderna och deras utformning kommer att beslutas i samråd med berörda fastighetsägare, och den närmare utformningen av bygglovspliktiga åtgärder kommer att hanteras enligt bygglov.

2. Gestaltungsprocessen

2.1. Tidigare utredningar

Systemhandling

År 2016 togs ett gestaltungsprogram för hela projektet fram i samband med systemhandling, vilket redovisar gestaltungsningen av såväl järnvägsanläggningen som Uppsala kommuns gator och mark. Gestaltungsprogrammet för järnvägsplanen utgår från systemhandlingens gestaltungsprogram, men har anpassats efter järnvägsanläggningens delar.

Detaljplaner

För åtgärderna i den kommunala gatan finns befintliga detaljplaner framtagna som stödjer ombyggnationen av gatorna (Uppsala kommun, 2014–2016). Dessa delar ingår ej i järnvägsplanens gestaltungsning. I Figur 1 redovisas vilka delar som omfattas av järnvägsplanen respektive detaljplaner.



Figur 1. Översiktskarta över järnvägens korsning med S:t Persgatan och S:t Olofsgatan i centrala Uppsala. Den gula markeringen visar aktuell sträcka av järnvägsanläggningen. De röda markeringarna visar aktuella sträckor av S:t Persgatan och S:t Olofsgatan som byggs om i samband med den kommunala planeringen.

2.2. Lagstöd för gestaltungsning

Lagen om byggande av järnväg 3 §

Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas.

Lagen om byggande av järnväg 4 §

När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

2.3. Gestaltningsmål

Järnvägen och miljön i anslutning till den utgör en viktig del av Uppsalas historia. Den har funnits här sedan 1866, då sträckan Uppsala - Stockholm invigdes. Järnvägssträckan genom området för denna järnvägsplan tillkom inte långt efter det. Många av de byggnader och grönstrukturer i form av parker och alléer som finns här härrör från denna tid. De representativa och påkostade byggnaderna visar på järnvägens roll i samhället och staden under 1800-talet. De är ett uttryck för stadsutveckling och byggnadskonst.

Det faktum att järnvägen förlades i gatunivå är en stor källa till problem med trafiksäkerhet idag och en starkt bidragande orsak till att korsningarna i S:t Olofsgatan och S:t Persgatan ska göras planskilda. Järnvägen bör dock ses som den viktiga pusselbit i Uppsalas historia som den är. Rätt hanterad behöver den inte bara vara en barriär utan istället bidra till att skapa förståelse för områdets historiska framväxt. Järnvägsmiljön är en del av riksintresset Uppsala stad, liksom de långa och raka siktlinjerna utmed S:t Olofsgatan och S:t Persgatan. Byggandet av Uppsala planskilda korsningar innebär stora förändringar på både miljön och siktlinjerna. Det är av stor betydelse att utformningen sker med medvetenhet och försiktighet för att de viktiga kulturhistoriska värdena inte ska gå förlorade. Den bör idag precis som då, hanteras som ett uttryck för tekniska framsteg och utveckling. När järnvägen drogs genom Uppsala utgjorde den gräns mellan stad och land. Idag går den rakt genom Uppsalas innerstad. Fel hanterad blir den en bakgård genom staden. Så var den inte när den byggdes och så ska den inte vara idag.

Gestaltningens målen för järnvägsplanen innebär att järnvägsrummet ska erbjuda en varierad upplevelse, både utmed järnvägen och vid sidan av den. Miljön ska upplevas trygg och ge god överblick. Intrycket av järnvägsrummet ska vara stadsmässigt och ordnat och skalans på stadsrummen ska beaktas.

Järnvägsplanens gestaltningsmål redovisas i Tabell 1.

Tabell 1 Gestaltningsmål för järnvägsplan.

Aspekt	Gestaltningens mål
Tillgänglighet	Tillgänglighet och framkomlighet ska förbättras för alla trafikantgrupper och projektet ska uppfylla krav för tillgänglighet för funktionshindrade.
Trafiksäkerhet	Olika trafiktyper (fotgängare, cyklister och bilister) ska kunna samspela i trafikmiljön som har god överblickbarhet, tydlighet och harmoni.
Siktlinjer och linjeföring	Goda siktlinjer vid korsningarna ska bibehållas genom att anslutningarna till portarna/broarna utformas raka, vilket bidrar till god överblickbarhet över platsen och till relationen för riksintresset för kulturmiljövård.
Hög kvalitet	Materialval ska baseras på hållbarhet och funktion. De ska vara karaktärsskapande och samspela med övriga staden. Valda material ska åldras med bibehållen kvalitet.
Stadsmässighet	Att skapa stadsmässighet handlar här om att utforma en varierande miljö med mångfald och struktur som reflekterar den innerstadsmiljö den finns i. Gestaltningen ska innebära att järnvägsrummet får en identitetsskapande karaktär, vilket sker genom medvetna materialval och tydlighet i gestaltningen.
Kulturhistorisk förankring	Gestaltningen ska ta hänsyn till och samspela med platsens kulturhistoriska värden. Utformning ska ske med medvetenhet och försiktighet för att de viktiga kulturhistoriska värdena inte ska gå

	förlorade. Val av material är centralt för den kulturhistoriska förankringen. Utformning ska ske med medvetenhet och försiktighet för att de viktiga kulturhistoriska värdena inte ska gå förlorade. Val av material är centralt för den kulturhistoriska förankringen.
Järnvägsrummets koppling till omgivningen	Kopplingarna till omgivande områden och möjligheten att röra sig mellan den östra och västra sidan av staden samt längs järnvägen ska stärkas och underlättas. Området ska vara behagligt att röra sig i. Skalan på stråket längs järnvägsrummet ska anpassas till gående och cyklister. Den visuella barriärverkan ska beaktas.
Växtlighet	Växter ska bidra till att ge identitet och dynamik till miljön. Artrikedomen ska vara hög och valet av växtmaterial uttrycka "finpark". Val av arter ska syfta till att främja biologisk mångfald. Växtligheten ska bidra till att knyta samman gröna samband över järnväg och gator så som S:t Olofsgatan och Österplan, vilka efter ombyggnad blir mer åtskilda av de höjdskillnader planskildheten orsakar.
Proportioner	Broarnas proportioner ska ta hänsyn till trygghetsperspektiv och möjliggöra ljusinsläpp mellan järnvägsbro och gång- och cykelbroar. Järnvägsbron och gång- och cykelbroarna ska utformas för att upplevas som en helhet. Proportionerna på broarna och förhållandet mellan dem och passagerarna är viktig. Korta och breda portar är att föredra framför långa och smala.
Broarna	Broarna ska utformas med rundade kanter för att följa gatans vertikala profil och ge bättre ljusinsläpp. Järnvägsrummets gestaltning ska ta hänsyn till platsens förutsättningar och framtida behov.

3. Stadsbildsanalys

3.1. Omgivning i anslutning till järnvägen – befintlig karaktär

3.1.1. Västra sidan, järnvägsstråket

Järnvägsstråkets västra sida redovisas i en orienteringskarta (Figur 2) och bildanalys (Figur 3).

Husfasaderna bildar en tydlig, rak rumsavgränsning som bryts av anslutande gator och ibland av byggnader som avviker från den tydliga kvartersformen. Husen är från flera tidsperioder, och många har höga kulturmiljövärden. Järnvägspromenadens gång- och cykelväg utgör ett tydligt stråk i rummet, dock betydligt mindre dominerande än järnvägen, som den gränsar till. Stråket är vältrafikerat av både fotgängare och cyklisterna. Väster om Järnvägspromenaden ansluter välordnad förgårdsmark med staket och häckar. Solitära små träd (pyramidalmar) är oregelbundet strödda längs vägen, en fragmenterad rest från en tidigare allé. Järnvägspromenaden bryts av vid järnvägsövergångarna vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan.

Gränsen mot järnvägen är något mer odefinierad och består av dåligt underhållet nätstängsel som syns på vissa delar, där inte den breda bården av sly och ogräs täcker mot själva spårområdet. Bården upplevs bitvis som en häck för att den är så pass hög och tät.

Analys

Stråket upplevs som en lång korridor med två avbrott för järnvägsövergångarna. För cyklisterna och fotgängarna är det lättare att passera S:t Persgatan än S:t Olofsgatan. S:t Olofsgatan är idag utformad med kantsten som gör att cykelvägen bryts upp. Siktlinjer över till den östra sidan är som bäst vid övergångarna, men skulle kunna vara god längs hela vägen om sly tas bort. Sikten över till andra sidan är värdefull och ska beaktas i en omgestaltning med av höjning av järnväg, nya stängsel utmed järnvägen samt växtval. Skötselaspekten ska beaktas i vidare utformning då statusen på stråket höjs.



ORIENTERINGSKARTA. KARTAN OVAN VISAR
KAMERALÄGET OCH RIKTNINGEN.

- ↑ KAMERANS RIKTING
- 0 KAMERALÄGE NR

Figur 2. Orienteringskarta över järnvägsstråkets västra sida. Bildanalys av sekvens 1–6 framgår av Figur 3.



1



2



3



4



5



6

Figur 3. Bildanalys över järnvägsstråkets västra sida.

3.1.2. Järnvägsområdet

Järnvägsområdet redovisas i en orienteringskarta (Figur 4) och bildanalys (Figur 5).

Järnvägsområdet skär som en kraftig barriär genom stadsrummet och delar upp det i tydligt avskilda delar: västra och östra sidan av järnvägen. Uppdelningen gäller för övrigt inte bara detta rum utan hela Uppsala stad i det större perspektivet. Järnvägen tillför dynamik till det annars lugna och väldefinierade stadsrummet, men är i sig en relativt stökig anläggning med kontaktledningsstolpar och ledningar, stålräler och betongsliprar på grusbädd, blandad med ogräs. I kanterna mot anslutande stängsel och staket växer ogräs och sly i delvis breda bårder. Vid korsningarna med S:t Persgatan och S:t Olofsgatan dominerar bomanläggningarna, med ljus och ljud. Eftersom trafiken är tät, både på järnvägen och gatorna, skapas ofta stora samlingar av gående och cyklister här. För nyttjare av Järnvägspromenaden kan det leda till svårigheter att passera längs järnvägen.

Trots det oordnade intrycket hindrar järnvägen inte överblickar i rummet. Anläggningen följer omgivande mark väl i den södra och centrala delen, först längst i norr utgör den med sin bank en mer tydlig sikt begränsare (ungefär från Höganäsgatan/Linnégatan). Här ligger järnvägen som högst cirka 1,5 meter över gångvägen. Sly är idag upp till 2 meter hög på vissa ställen, vilket gör att det inte går att se över till andra sidan. Vid gång- och cykeltunnlarna vid Skolgatan är höjdskillnaden cirka 2 meter mot Järnvägspromenaden. Norr om S:t Olofsgatan delar järnvägen sig i spåret mot Sala och Dalarna respektive dubbla spår mot Gävle. Järnvägsområdet breddas då markant på den östra sidan. Järnvägsrummet saknar en tydlig avgränsning i norr där järnvägsspåren fortsätter, över bland annat Råbyleden.

Utvärdering

Järnvägen är en barriär och delar upp Uppsala också i det större perspektivet. Sly längs hela järnvägen gör att det ibland inte går att se över till andra sidan. Bomanläggningarna dominerar gatorna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan, där också gång- och cykelväg bryts upp. Siktlinjer över järnvägen är viktiga och hur de integreras med omgivningen ska beaktas vid en omgestaltning. Barriärverkan av järnväg, stängsel och vegetation ska beaktas då järnvägsområdet redan är en stor barriär.



ORIENTERINGSKARTA. KARTAN OVAN VISAR
KAMERALÄGET OCH RIKTNINGEN.

- ↑ KAMERANS RIKTING
- 0 KAMERALÄGE NR

Figur 4. Orienteringskarta över järnvägsområdet. Bildanalys av sekvens 7–12 framgår av Figur 5.



7



8



9



10



11



12

Figur 5. Bildanalys över järnvägsområdet.

3.1.3. Östra sidan, järnvägsstråket

Järnvägsstråkets östra sida redovisas i en orienteringskarta (Figur 6) och bildanalys (Figur 7).

Mot Österplan bildar husen en väl sammanhållen fasad längs en rak linje, som endast bryts av anslutande gator och någon enstaka byggnad. Även här finns byggnader med varierande ålder och många med kulturmiljövärden. Rummet är brett i norr, men från S:t Persgatan och söderut blir det trångt, ännu trängre än på västra sidan, mellan byggnader och järnväg.

Österplans lövträdsallé och enstaka stora solitära lövträd skapar en ombonad, lummig karaktär närmast byggnaderna. Parkeringsplatserna mot järnvägen är däremot mer öppna, även om buskage mot parkdelen och okontrollerad växtlighet mot järnvägen delvis definierar dess rumslighet.

I norr avgränsas järnvägen mot parkeringen med svarta metallstaket, vilket ger en mer omhändertagen och stadsmässig känsla. I söder är det samma typ av enkelt nätstängsel som på den västra sidan.

I den trånga delen söder om S:t Persgatan löper en smal gångväg, omgiven av välväxta aplar mot järnvägen och nyplanterade lövträd mot husen. Nätstängslet är högre längs den sträckan, cirka 2 meter högt, och slyn är tät. Sikten är skymd mot järnvägen av slyn och de låga, täta aplarna. Gångvägen avslutas med en trappa ned till Vaksalagatan.

Utvärdering

Husfasader och stora träd vid Österplan ger den östra sidan karaktär. Parkeringarna är öppna och har ingen tydlig inramning förutom sly. De svarta metallstaketen i norra delen harmonierar med sin omgivning av äldre bebyggelse och ger en mer stadsmässig känsla än till exempel flätverksstängsel. Den visuella kontakten med den västra sidan är god och ska beaktas. Det är också viktigt att eftersträva att inte göra delen i söder trängre än den är idag.



Figur 6. Orienteringskarta över järnvägsstråkets östra sida. Bildanalys av sekvens 13–18 framgår av Figur 7.



13



14



15



16



17



18

Figur 7. Bildanalys över järnvägsstråkets östra sida.

4. Gestaltning

4.1. Beskrivning av järnvägens utformning

4.1.1. Spårplan

De två befintliga spåren kompletteras med ett tredje spår. Se Figur 10 för spårens planerade läge. Befintligt och planerat spårläge framgår även av järnvägsplanens plankarta.

4.1.2. Spårprofil

Spårprofilen på järnvägen planeras höjas i samband med järnvägsplanen. Befintlig situation (Figur 11) kan jämföras med planförslagets spårprofil för att påvisa banvallshöjningen.

Planförslaget medför att banvallen vid S:t Persgatan blir 80 cm högre än idag och vid S:t Olofsgatan blir skillnaden upp till 40 cm. Förändringen medför att järnvägen kan uppfattas som något mer dominerande, framförallt i anslutning till S:t Persgatan. Hantering av utrymmet mellan järnvägen och omgivande mark är därför av stor vikt för upplevelsen. Höjningen är inte så stor att viktiga siktstråk tvärs järnvägen kommer att brytas, de blir dock aningen beskurna – framförallt vid S:t Persgatan. I och med ombyggnaden förutsätts dagens sly och ogräs ersättas av mer ordnad grusyta, i alla fall under de första åren efter färdigställande. Järnvägens utrustning (till exempel vissa kontaktledningsstolpar) kommer också delvis att vara ny.

Kravet ”Personskydd mot järnväg - stängsel, grindar och spärrstaket” enligt Trafikverket TRVINFRA-00008 ska gälla, med platsanpassade modifieringar för att uppfylla gestaltungs-mål för stadsmässighet och kulturhistorisk förankring.

4.1.3. Byggnadsverk

Järnvägsplanen omfattar järnvägsbroarna över S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, höjningen av järnvägen samt avgränsningen mot järnvägsområdet i form av personskydd. Projektet Uppsala planskilda korsningar är i sin helhet betydligt större. Förutom järnvägsplanens delar inkluderar det också byggande av portar under järnvägen, sänkning av gator med medföljande höjdanpassningar mot omgivande mark samt nya anslutningar av gång- och cykelvägar, bl a i form av gång- och cykelbroar på östra och västra sidan av järnvägen. Dessa delar hanteras inom Uppsala kommuns detaljplaner. För ett lyckat slutresultat krävs dock en helhetssyn som spänner över både järnvägsplan och detaljplaner, varför denna handling innehåller uppgifter och krav som berör helheten.

Området runt den sträcka av järnvägen som ingår i järnvägsplanen är en del av riksintresset Uppsala stad. Riksintresset lyfter fram siktlinjerna i S:t Olofsgatan och S:t Persgatan, Österplans parkmiljö och de representativa byggnaderna i järnvägens närhet. I utformningen av de nya stadsrum som genomförandet av Uppsala planskilda korsningar medför är det av stor vikt att hänsyn tas till de kulturhistoriska värdena i denna miljö.

För siktlinjerna i S:t Persgatan och S:t Olofsgatan har val av bro stor betydelse. Olika brotyper medför olika tjocklekar på konstruktion och ger därmed olika barriäreffekter för sikten. En slankare bro är att föredra framför en kraftigare. Broarnas sidor ska utformas

med mjuka övergångar för att på bästa sätt möta gatans sänkning under järnvägen och ge möjlighet till mer ljusinsläpp. Cykelbroarna i sin tur föreslås utformas slankare än järnvägsbroarna för att medverka till bättre sikt, ge mer rymd och större ljusinsläpp. Utformningen av broarnas stängsel har också stor betydelse för sikten, där en samordnad utformning mellan järnvägsbroarnas och gång- och cykelbroarnas stängsel är nödvändig för att skapa så god genomsikt som möjligt.

Mellan järnvägsbroarna och gång- och cykelbroarna ska det vara ett mellanrum på minst 1,5 meter för att släppa ned ljus i tunneln och göra passagen mer luftig. Broarna utformas i betong där synliga sidor och fästen ska vara väl bearbetade och gjutna i form med matris. Brofästen ska ge ett ordnat och stadsmässigt intryck. Exempelvis kan rundade möten mellan bro och tunnel ge en mer bearbetad känsla. Värt att beakta är att järnvägsbroarna till större delen kommer att skymmas av detaljplanernas gång- och cykelbroar. Det är viktigt att alla tre broarna vid respektive korsning utformas till en sammanhängande enhet, sett till material, form, fästen och broräcken.

Hänsyn ska också tas till intilliggande, kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Här är det av största vikt med mjuka, successiva övergångar mellan järnväg, portar och anslutande befintlig mark. Nivåskillnaderna ska tas upp genom ramper, terrasser, trappor och slänter. De ska utformas med största omsorg och med målsättningen att smälta in i miljön och förmedla miljöernas betydelse som viktiga noder i staden.

Miljöerna vid korsningarna med S:t Persgatan respektive S:t Olofsgatan är till sin karaktär olika och kommer att ha olika funktioner när planskildheterna är byggda. S:t Olofsgatan är en större stadsgata, trafikerad av både bussar, gående och cyklister. S:t Persgatan är betydligt mindre med enbart gång- och cykeltrafik. Dessa skillnader ska återspeglas i utformningen av respektive korsning, framförallt när det kommer till skala. Samtidigt är det viktigt med en helhetssyn i utformningen så att hela miljön upplevs som en väl sammanhållen enhet. Det gäller i utformningen av båda korsningarnas broar och portar, liksom avgränsningen mot järnvägen sträckan dem emellan.

S:t Persgatan är en trång passage till följd av yttre styrande faktorer. Kommande skeden bör undersöka möjligheterna i att kunna göra denna port så bred som möjligt, med en annan åtkomstmöjlighet till Frälsningsarmens entré än den som föreslås i systemhandlingen från 2016. Det skulle göra denna vältrafikerade passage säkrare och ge en bättre helhetslösning. I S:t Persgatan är porten och dess anslutningar till omgivningen helt nära bebyggelsen. Här finns flera kulturhistoriskt intressanta byggnader att ta hänsyn till, som det fd Tingshuset, Arbetareföreningens hus (nuvarande Frälsningsarmén) och Mejeriet. Det är mycket viktigt att material i stödmurar, brofästen och räcken samspelar väl med dessa byggnader. Stödmurar bör utföras låga och nivåskillnaderna tas upp med slänter eller terrasser som planteras där så är möjligt. Murarna föreslås vara i natursten för att ansluta till bebyggelsens naturstenssocklar. Räcken, handledare och stängsel föreslås utföras i målat stål. Miljön inne i porten kan ha ett annat uttryck som inte behöver ta samma hänsyn till sin omgivning, men den ska göras luftig och utan skymda hörn. Här kan väggarna bereda plats för planerad konstnärlig gestaltning.

Planteringarna i terrasserna och slänterna bör vara låga, ordnade och varierade, med uppstickande solitära buskar och, där plats finns, träd. Kompositionerna ska vara väl sammansatta och samspela med Österplans parkkaraktär. Värt att lyfta fram är att planteringarna vid S:t Persgatan kommer att upplevas på nära håll i en trång miljö. I

anslutning till broöppningar och gång- och cykelstråk ska planteringarna hållas låga så att god överblickbarhet och visuell kontakt bibehålls, för att skapa förutsättningar för en miljö som upplevs trygg och säker att vistas i.

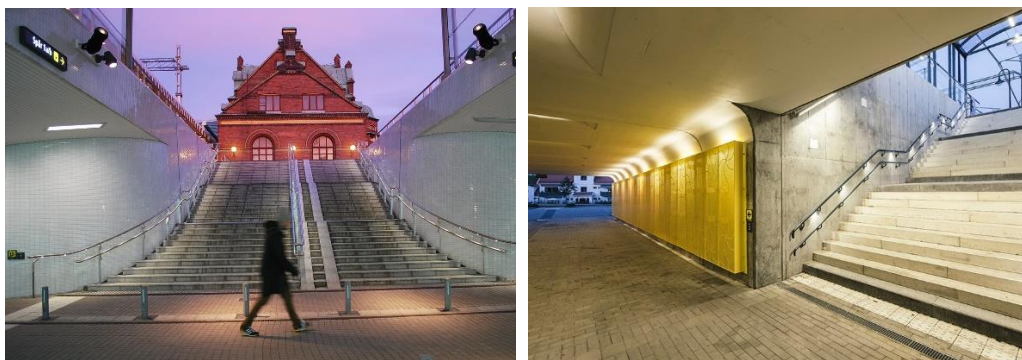
Porten vid S:t Olofsgatan är belägen i ett större stadsrum än porten vid S:t Persgatan. Här ska samma hänsyn tas till omgivningen i val av material och kulörer, men rummets storlek gör det mer möjligt att använda sig av större och mjukare övergångar mellan gatans och järnvägens nivåer. Dessa kan med fördel utformas med planteringar som ska bidra till att knyta samman norra och södra Österplans gröna parkmiljöer, samt återföra grönska till gaturummet, vilken försvinner när gatan sänks. Planteringarna föreslås utformas med låga mattor av marktäckande buskar och perenner samt träd.

S:t Olofsgatans material och utformning ska samspela med S:t Persgatan. Liksom vid S:t Persgatan föreslås trappor, stödmurar och brofästen utföras i klassiskt material som natursten, vilket också här återfinns i närmiljön på många ställen. Betong kan också vara aktuellt i någon mån, men måste i så fall noga övervägas sett till helhet och sammanhang. Endast väl bearbetade konstruktioner får förekomma. Räckben, handledare och stängsel utförs förslagsvis i målat stål. Inne i porten kan man vara mer fri när det kommer till materialval. Portarna bör dock upplevas så ljusa som möjligt.

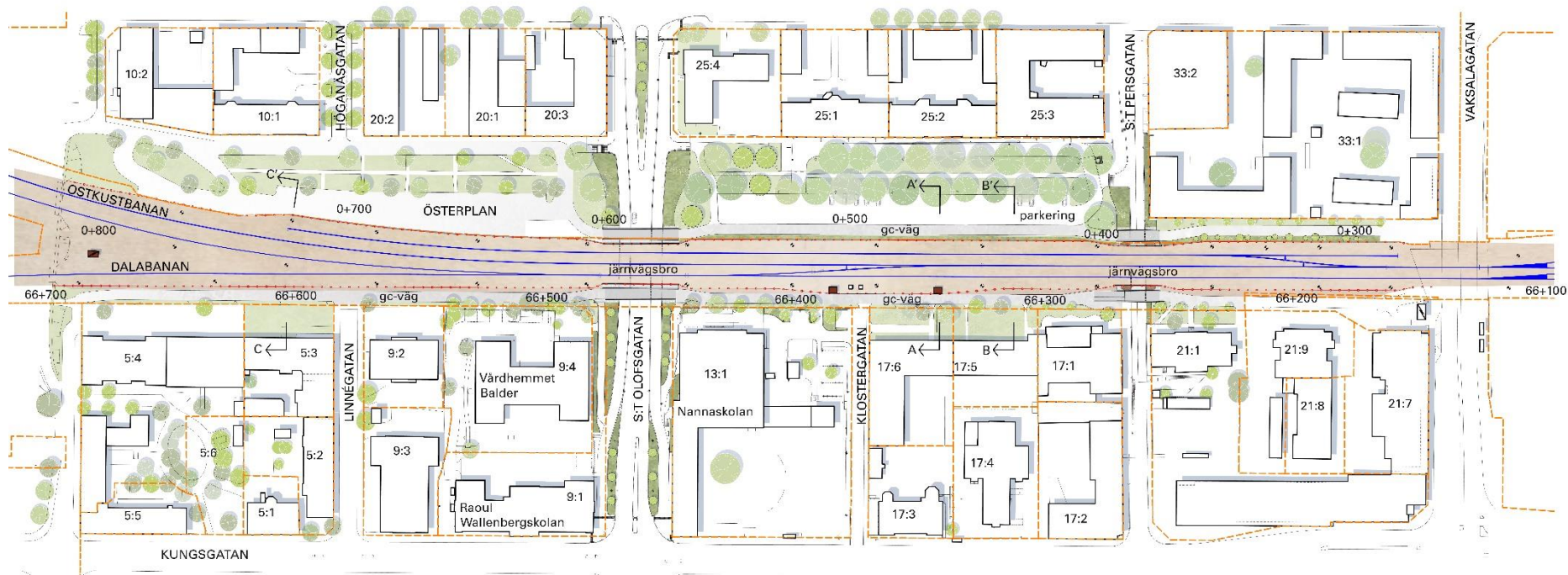
Den slutliga detaljutformningen sker i senare skeden för både järnvägsplanen och detaljplanerna. Detta gestaltungsprogram lyfter dock fram några ställningstaganden i utformningen, vilka framförallt är kopplade till kulturmiljö. Centralt är också det faktum att projektet är en innerstadsmiljö i en större stad. Detta ska återspeglas både i utformningen, val av material och utrustning. Byggnationen är helt omdanande för Uppsala, och byggnadsverken kommer att förbli under lång tid. Sett till det, och de krav som ställs på miljön ur kulturmiljöperspektiv, är det ett absolut krav att materialen vara klassiska och hålla över tid.



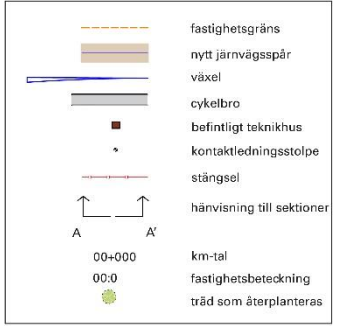
Figur 8. Exempel på trappor och murar i natursten samt räcken och handledare i målat stål.



Figur 9. Exempel på brofästen med ett ordnat och stadsmässigt intryck.



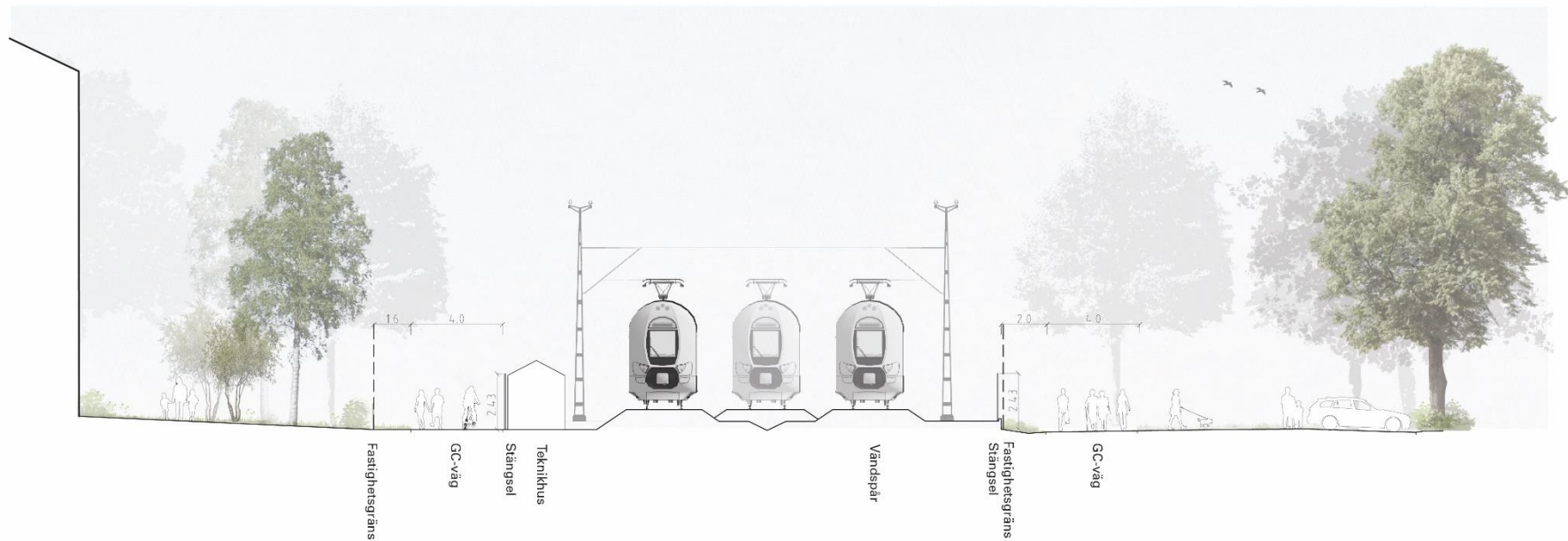
Figur 10. Översiktsplan som illustrerar järnvägsanläggningen, placering av stängsel samt förslag på återplantering av träd. De teknikhus som syns i illustrationskartan är befintliga. Se Illustrationskartan som tillhör jämvägsplanen för att se denna plan i storformat.





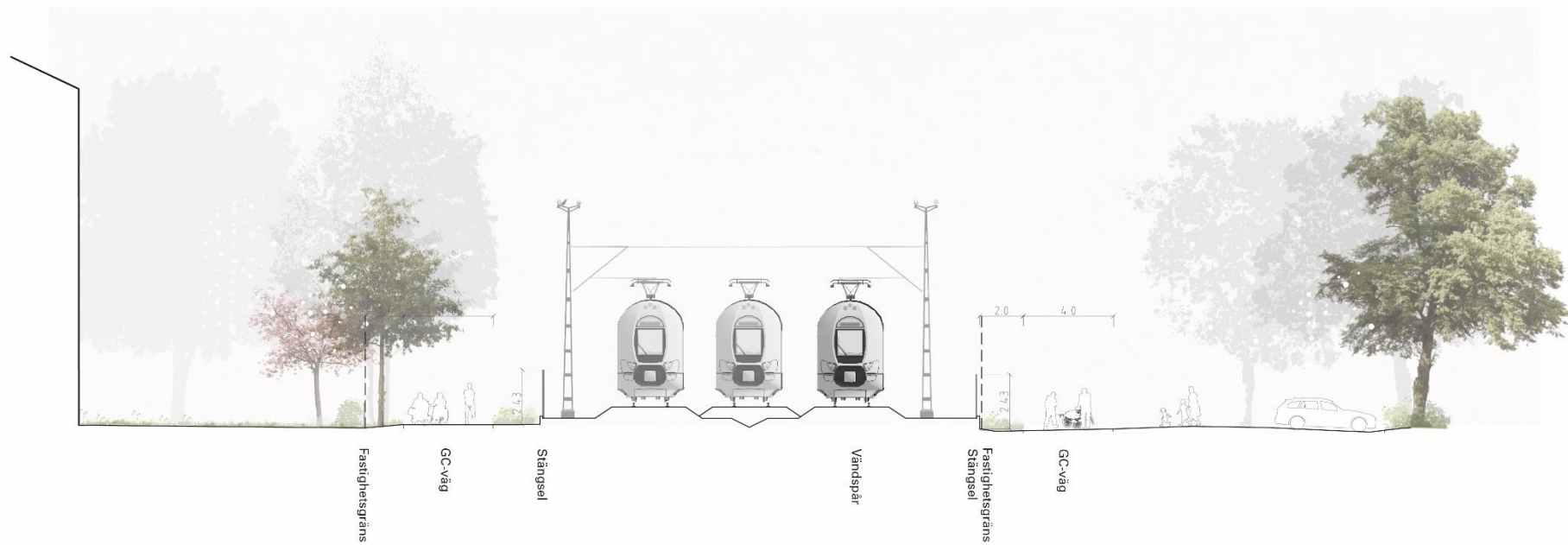
Sektion A – A'

Figur 11. Sektion över befintlig situation.



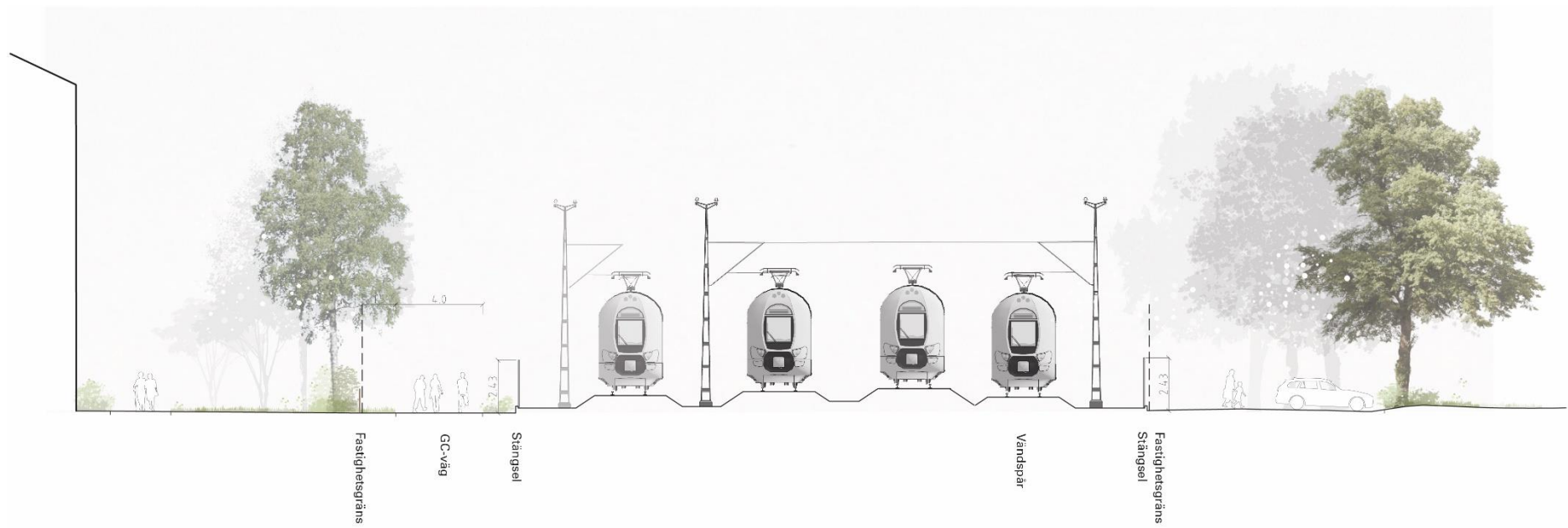
Sektion A – A'

Figur 12.. Sektion över planförslaget med banvallshöjning och stängsel. Se Figur 10 för sektionens läge.



Sektion B – B'

Figur 13. Sektion över planförslaget med banvallshöjning och stängsel . Se Figur 10 för sektionens läge.



Sektion C – C'

Figur 14. Sektion över planförslaget med banvallshöjning och stängsel. Se Figur 10 för sektionens läge.

4.2. Avgränsningar mot banområdet

Avgränsningarna mot banområdet hanterar frågor om säkerhet, intrång, rumslighet och barriäreffekter. Planförslagets avgränsningar inkluderar personskydd och växtmaterial placerade vid berörda fastigheter.

4.2.1. Personskydd

Placering

Personskydd i form av stängsel placeras i gränsen mot järnvägsområdet på både östra och västra sidan och ansluter till befintliga broräcken, så att inga öppningar finns till spårområdet.

På västra sidan gör tekniska anordningar att placeringen blir varierad i förhållande till gång- och cykelstråket. Framförallt är det de befintliga teknikhusen som styr läget. På östra sidan löper en serviceväg utmed spåren vilket förskjuter placeringen av stängslet utåt. Vid järnvägsbroarna sker också en viss förskjutning av stängslets placering.

Det utrymme som de tre spåren och servicevägen tar, gör att ytorna för avvattning av järnvägsområdet begränsas. Detta medför att en stödmur behöver byggas i gränsen till järnvägsområdet. Stängslet placeras ovanpå stödmuren i en integrerad lösning. För ett sammanhållet uttryck bör östra sidan utformas på samma sätt.

Utformning

Stängslet kommer att placeras i en frekvent använd innerstadsmiljö, varför en väl bearbetad, hållbar och genomtänkt gestaltning är av stor vikt. Trygghet och god omsorg om detaljer ska vara ledord i gestaltungsarbetet. Utformning och val av material ska samspela och smälta väl in i sin omgivning. Stängslet och stödmurarna det står på ska utformas till en väl sammanhållen helhet tillsammans med projektets övriga delar, så som broar, brofästen och portar. De kulturhistoriska värdena i miljön ska väga tungt i val av material, dimensioner och utförande.

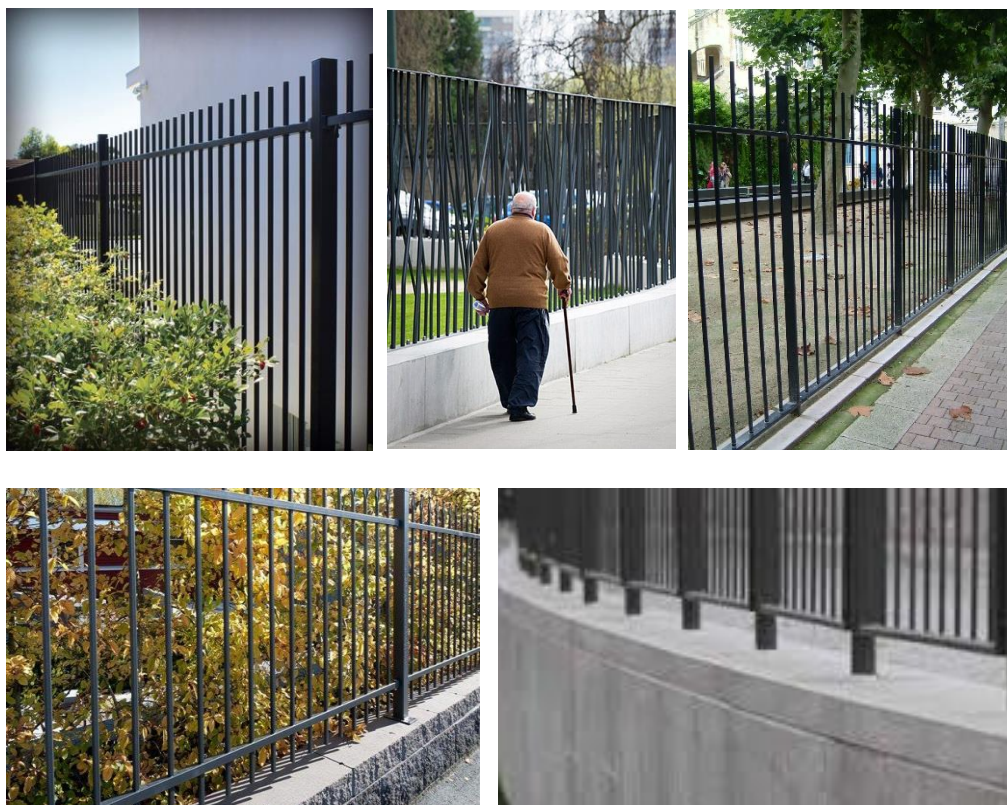
Siktlinjer längs järnvägssträckan och vid korsningarna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan är betydelsefulla för orientbarheten i staden och en viktig del i förståelsen av rutnätsplanen, som är en del av riksintresset Uppsala stad. Stängslet ska därför utformas med god genomsikt som tillgodoser värdefulla siktlinjer och den visuella kopplingen mellan östra och västra sidan järnvägen.

Utformningen av broarnas stängsel har också stor betydelse för sikten, där en samordnad utformning mellan järnvägsbroarnas och gång- och cykelbroarnas stängsel är nödvändig för att skapa så god genomsikt som möjligt. Anslutningarna mellan de högre stängsel som följer järnvägen och järnvägsbronns lägre ska ske vinklat och samspela i utformning och läge med de slänter som tar upp nivåskillnaderna mellan porten och omgivningen.

Stängslet ska hålla en jämn överkant längs hela sträckan. En lokal anpassning av höjden bör provas inom projektet. Stängslet utformas med stående, smäckra spjälor i smide och kraftigare stolpar av stål, alternativt natursten, för ett gediget uttryck. Stålet ska vara målat, förslagsvis i svart eller mörkt grå kulör för en klassisk utformning som passar in i miljön. Sockeln ska utföras i ett klassiskt hållbart material som natursten. Infästning av stolpar i sockel ska ske på ett väl bearbetat sätt.

Stängslet ska vara väl utformat men inte ta för stort visuellt utrymme i miljön. Detta för att ge mer plats åt andra delar så som portar och broar, samt inte störa sikt och kopplingar mellan östra och västra sidan. Det har dock en lång sträckning, varför viss variation eller detaljering kan vara välgörande i utformningen. Det kan exempelvis vara detaljer i smidet, eller växtlighet (vilket nämns nedan).

Ytan mellan stängslet och gång- och cykelstråket ska vara väl ordnad. Om utrymme för växtlighet finns kan det bidra till att skapa en mer levande och attraktiv miljö för passerande gående och cyklister. Där marken är hårdgjord ska beläggningen vara omsorgsfullt utformad och i ett material som passar väl in i innerstadsmiljön. Delar av stängslet kan bekläs med klätterväxter för en vertikal grönska som ger variation längs järnvägssträckan. Växtligheten kan även dölja järnvägsanläggningen där så är eftersträfvansvärt, som exempelvis vid teknikhus. Utformningen ska uppfylla krav på säkerhet, vilka ska hanteras i en kontext tillsammans med medvetenhet om vilka andra mer gestaltningsmässiga krav som miljön ställer på anläggningen.



Figur 15. Exempel på stängsel med stående spjälor och stolpar i målat stål samt sockel av natursten.

4.3. Vegetation

Ett varierat och rikt inslag av grönska är en förutsättning för en hållbar stadsutveckling. Vegetationen är en viktig del i skapandet av attraktiva miljöer och bidrar med en mångfald funktioner och värden som att rena stadsluften, fördröja och rena dagvatten samt utgör spridningskorridorer för växter och djur. Det finns en potential att göra sterila ytor mer hållbara och attraktiva genom rätt val av vegetation.

Den befintliga miljön med Österplan, alléerna och de längsgående gröna strukturerna utmed järnvägen bär på värdefull information om områdets kulturhistoria. Detta är viktigt att ta hänsyn till och beakta i framtida tillägg och omarbetningar, både sett till val av växtmaterial och utformning.

Vegetationen kring planskildheterna ska vara identitetsskapande och tillföra dynamik till rummet. Valet av växtmaterial kan med fördel ge karaktär av ”finpark”, där omsorg läggs i kompositionen för att uppnå estetiska kvaliteter. Växtmaterialet ska vara anpassade efter ett stadsklimat med perioder av både värme och torka. Artrikedomen i miljön som helhet ska vara hög för att öka det ekologiska värdet, ge bättre motståndskraft mot sjukdomar och klimatförändringar och samtidigt uttrycka elegans och enkelhet. I de fall där klätterväxter används på stängslet utmed järnvägen är det viktigt att dessa inte blir möjliga att klättra på.

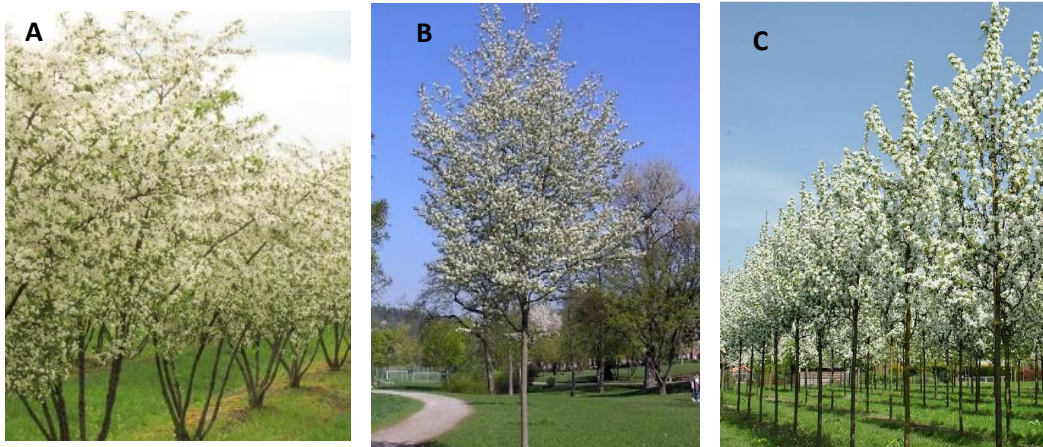
4.3.1. Återplantering

Projektet Uppsala planskilda korsningar medför att skyddsvärda träd och alléer i området påverkas i olika omfattning. Totalt berörs 37 träd av avverkning i och med projektets genomförande (Figur 18). Järnvägsplanen omfattar 18 av dessa som ingår i en apelallé vid gångvägen mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan. Övriga träd kommer att hanteras genom dispensansökan i samverkan med Uppsala kommun. Se Figur 10 för översikt i plan av förslagen till återplantering.

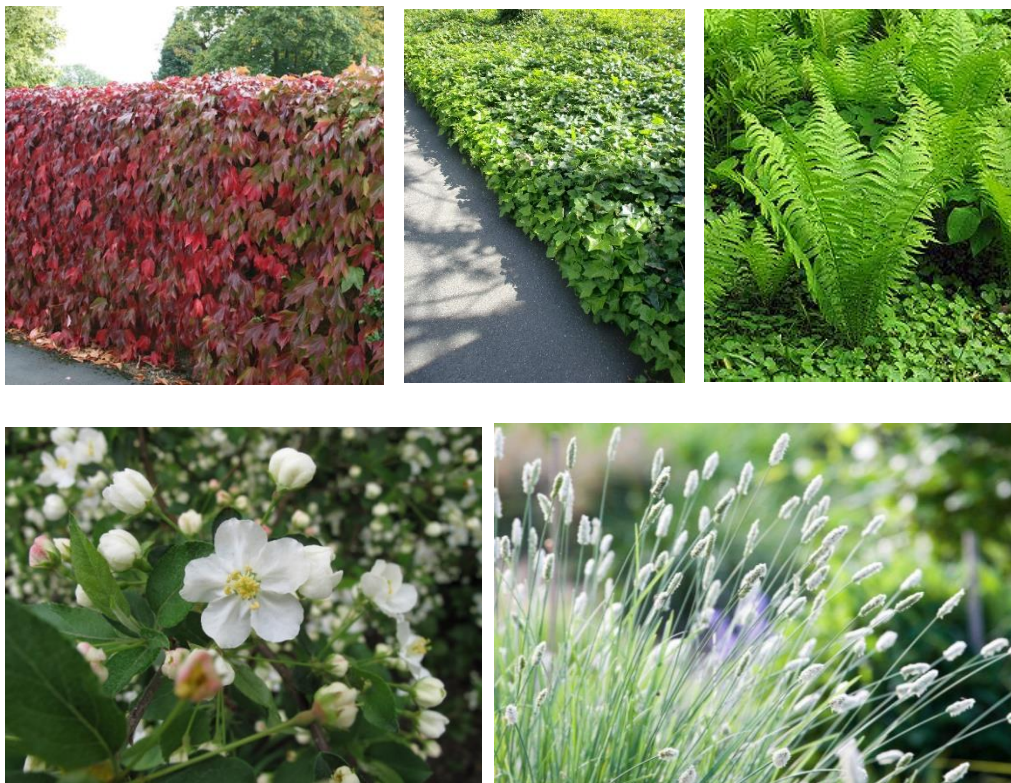
De 18 aplar som avverkas inom järnvägsplanen ersätts med 18 nya träd på annan plats utanför planområdet. Järnvägens nya utformning medför att utrymmet på plats blir för trångt för att kunna återplantera allén. Som kompensation föreslås en lägre plantering med marktäckande buskar och perenner och mindre blommande buskträd samt vertikal grönska i form av klätterväxter på stängslet. Arter som väljs bör ge ett karaktärsfullt estetiskt uttryck och inte skymma eller hindra transporter för intilliggande infrastruktur. Valen ska också baseras på arternas möjligheter att främja biologisk mångfald. I den mån det är möjligt ska inhemska arter väljas. Med tanke på ytans begränsade bredd och närheten till både järnväg och GC-bana måste man dock se till aspekter som skötsel, säkerhet och trygghet. Träden eller solitärbuskarna bör dessutom ha ett sådant växtsätt att det krävs mindre underhåll (främst beskärning) för att kunna bibehålla trädets form. Även insidan bör skötselplaneras eftersom sly och ogräs innanför stängslen inte är attraktivt.

Någon av följande arter för träd och solitärbuskar rekommenderas (Figur 16):

- A. Bukettapel, *Malus toringo var. sargentii* E
- B. Storblommig häggmispel *Amelanchier x grandiflora 'Robin Hill'*
- C. Smalkronig prydnadsapel *Malus baccata 'Columnaris'* (förordat av Uppsala kommun)



Figur 16. Föreslagna träd och solitärbuskar för återplantering. A) Bukettapel, *Malus toringo* var. *sargentii* E B) Storblommig häggmispel *Amelanchier x grandiflora* 'Robin Hill' och D) Smalkronig prydnadsapel *Malus baccata* 'Columnaris'.

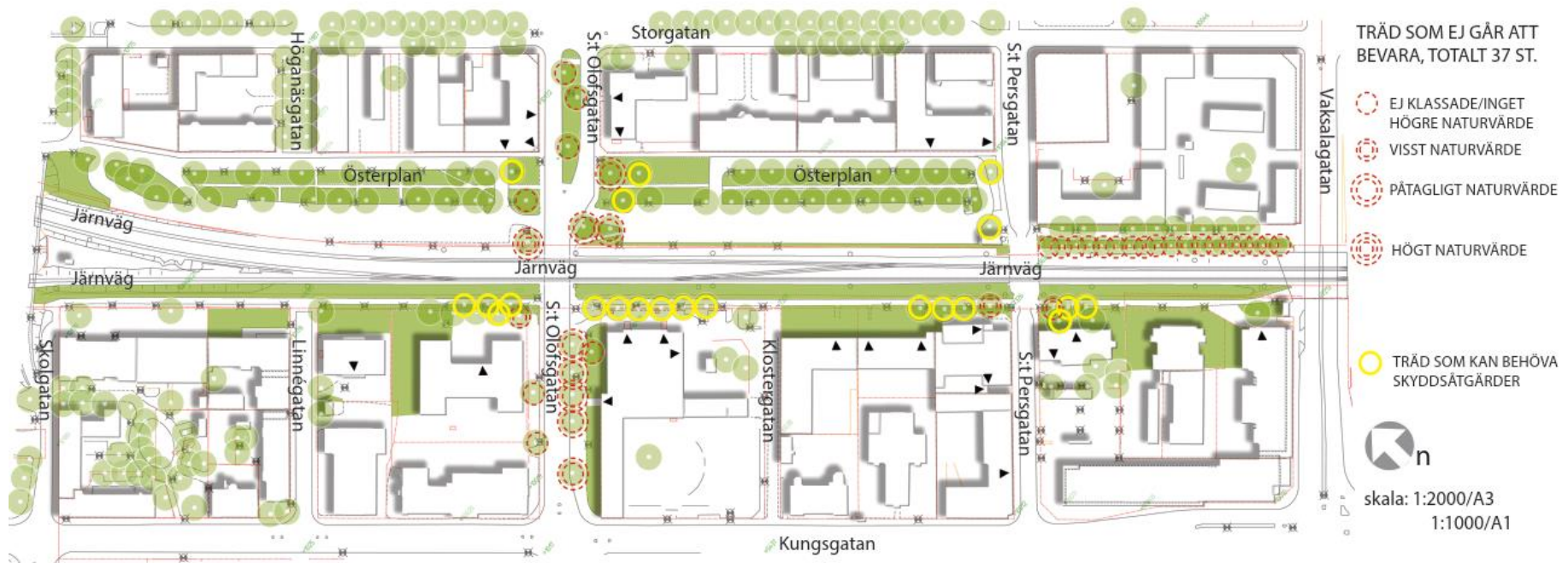


Figur 17. Exempel på växtmateriallets karaktär i planteringen vid gångvägen mellan S:t Persgatan och Vaksalagatan som ersätter apellén.

I och med projektet Uppsala planskilda korsningar berörs, förutom apelallén, ytterligare 19 träd av avverkning. Dessa hanteras som ovan nämnts genom dispensansökan i samverkan med Uppsala kommun. Vid Österplan i anslutning till S:t Olofsgatan avverkas tre lindar med påtagligt naturvärde samt en ek med högt naturvärde. Lindarna ingår i en allé som utgör en del i ett ekologiskt samband med närliggande grönområden norr om området. Allén bedöms ha stor betydelse för spridning av arter och är därmed viktigt att bevara för arters långsiktiga fortlevnad och den biologiska mångfalden. För att bevara allékaraktären föreslås återplantering av tre lindar i luckor i allén närmast husen längs fastighet Kvarngärdet 25:4. Återplantering av ek föreslås på östra sidan av S:t Olofsgatan.

Längs med S:t Olofsgatan, nordväst om järnvägen, berörs tre björkar av avverkning och i sydväst påverkas fem lindar och tre björkar. Samtliga träd föreslås återplanteras i samma gata.

Längs järnvägspromenaden västra/sydvästra sida växer hårt hamlade almar med visst naturvärde. Almarna ingår i en enkelsidig allé längs cykelbanan. Totalt berörs fyra almar av avverkning. Två av dessa i mötet med S:t Olofsgatan och två vid S:t Persgatan. På östra sidan av S:t Persgatan föreslås återplantering av exempelvis lönn. På västra sidan planteras en ny ek som ekologisk kompensation.



Figur 18. Av järnvägsplanen berörs totalt 37 träd av avverkning.

5. Fortsatt arbete

5.1. Slutlig utformning

Fortsatt arbete av anläggningens slutliga utformning förutsätts ta hänsyn till de gestaltungsmaal som nämns i detta gestaltungsprogram. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

Nedan följer en sammanställning av de delar vars slutliga utformning fastställs i kommande arbete med detaljprojekteringen. Beslut om slutlig utformning är aktuellt för:

- järnvägsbroarna och deras ytskikt
- personskydd i form av stängsel
- fastighetsnära bullerskyddsskärmar
- fasadåtgärder

Utformning av fastighetsnära bullerskyddsskärmar och fasadåtgärder ska ske med hänsyn till platsens kulturvärden. Åtgärderna och deras utformning kommer att beslutas i samråd med berörda fastighetsägare, och den närmare utformningen av bygglovspliktiga åtgärder kommer att hanteras enligt bygglov.

6. Källor och referenser

Trafikverket, 2014. Handbok för gestaltungsarbete och gestaltungsprogram i infrastrukturprojekt. TRV 2014/78881. Tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/5fac6ff7e66b45cc960358a7a98a6350/handbok_for_gestaltungsarbete_och_gestaltungsprogram_i_infrastrukturprojekt.pdf [2018-08-27]

Uppsala kommun, Detaljplan S:t Olofsgatans planskilda järnvägs korsning. 2014-03-31

Uppsala kommun, Detaljplan S:t Persgatans planskilda järnvägs korsning, 2016-04-14

Systemhandling 2016, Gestaltungsprogram.

Trafikverket, 2013. Temablad: Miljöanpassning av genomskiktiga skärmar för fåglar. http://www.th.tkgbg.se/Portals/o/STARTFLIKEN/Program%20och%20policies/Milj%C3%B6/Milj%C3%B6anpassning%20av%20genomsiktliga%20sk%C3%A4rmar%20f%C3%B6r%20f%C3%A5glar_2016-04.pdf



TRAFIKVERKET

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se