



Fyra spår Uppsala

Landskapsanalys

Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation,
Uppsala kommun, Uppsala län
Järnvägsplan

Trafikverket

Postadress: Trafikverkets Ärendemottagning Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Landskapsanalys

Författare: Sweco

Dokumentnummer: FSUK003-05-017-0000-56_67-0001

Dokumentdatum: 2023-05-04

Ärendenummer: 2020/21139

Åtgärdsnummer: 8095

Uppdragsnummer: 168592

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): _

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingh

Foto: Sweco, om inget annat anges

Illustration: Sweco, om inget annat anges

Innehåll

Sammanfattning	5	3 Landskapstyper	20
1 Inledning.....	6	3.1 Stadslandskap.....	21
1.1 Bakgrund.....	6	3.2 Slättlandskap.....	21
1.2 Planerad järnvägsanläggning	6	3.3 Skogsbacklandskap.....	21
1.3 Syfte	6	4 Karaktärsområden	22
1.4 Tidigare utredningar & beslut	7	4.1 Uppsala station med närområde	23
1.5 Ändamål och projektmål.....	8	4.2 Spårmiljön genom Boländerna.....	26
1.6 Metod.....	9	4.3 Kungsängens jordbruksmark	28
2 Översiktlig beskrivning	10	4.4 Uppsalaslätten vid Villinge	30
2.1 Topografi och geologi.....	10	4.5 Sävjaån.....	32
2.2 Hydrologi	11	4.6 Södra Årike Fyris	34
2.3 Naturmiljö.....	12	4.7 Slättlandskap kring Berga	36
2.4 Kulturmiljö	14	4.8 Bergsbrunna villabebyggelse.....	38
2.5 Landskaps- och stadsbild	16	4.9 Skogsområdet Lunsen.....	40
2.6 Användning och rörelse i staden och landskapet.....	18	5 Sammanfattande analys.....	42
		6 Källor.....	43



Sammanfattning

Syftet med landskapsanalysen är att beskriva och analysera landskapet och dess beståndsdelar ur ett helhetsperspektiv. Detta ger förståelse för landskapet och dess värden, särdrag och känslighet för förändring. Landskapsanalysen ska bidra till att skapa samsyn kring förutsättningarna och därmed bidra till bättre utformning och utförande av järnvägsanläggningen.

Inledningsvis beskrivs förutsättningarna i landskapet på en översiktlig nivå för att ge en förståelse för landskapets innehåll, uppbyggnad och värden. Därefter delas landskapet in i landskapstyper som beskrivs utifrån landskapets övergripande strukturer. Därefter studeras landskapet ytterligare och mer detaljerat för att delas in i karaktärsområden. Varje karaktärsområde beskrivs med fokus på dess särskiljande drag och vad som är unikt. För varje område listas de nyckelkaraktärer som är karaktäristiska för just det karaktärsområdet. Analysen fokuserar på landskapets känsligheter och potentialer, vilket ligger till grund för en samlad bedömning. I karaktärsområdena beskrivs även fokuspunkter som redogör för platser där planförslaget kommer att innebära en ny utformning. Här ställs krav på hänsynstagande i projekteringen. Hänsyn tas även till den framtida utvecklingen som spås inom karaktärsområdet.

Tre landskapstyper har identifierats:

Stadslandskap - ett urbant område med bebyggelse, gator och, parkmiljöer. Staden har etablerats på denna plats på grund av förutsättningarna i landskapet. Stadslandskapet har växt fram över lång tid, vilket i det stora perspektivet ger en mångfasetterad miljö med lokala skillnader i arkitektur, användning och historia.

Slättlandskap - ett landskap präglad av den öppna, bördiga jordbruksmarken som ger möjlighet till långa siktlinjer. Slättmarken blottades efter landhöjningen då det tidigare flikiga mosaiklandskapet av havsvikar dominerades. Lämningar från förhistorisk tid vittnar om boplatser längs höjdryggar och åkerholmar.

Skogsbacklandskap - landskap som domineras av skogsmark på morän och rik på myrmarker. Bebyggelse förekommer främst i utkanten av den större sammanhängande skogsmarken. Topografin utgörs av en småkuperad mosaik av hållmarker och mindre brantsluttningar.

Inom landskapstyperna har nio olika karaktärsområden identifierats:

- Uppsala station med närområde (stadslandskap)
- Spårmiljön genom Boländerna (stadslandskap)
- Kungsängens jordbruksmark (slättlandskap)
- Uppsalaslätten vid Villinge (slättlandskap)
- Sävjaån (slättlandskap)
- Södra Årike Fyris (slättlandskap)
- Slättlandskap kring Berga (slättlandskap)
- Bergsbrunna villabebyggelse (skogsbacklandskap)
- Skogsområdet Lunsen (skogsbacklandskap)

Känsligheten och potentialen hos karaktärsområdena inom stadslandskapet skiljer sig från varandra på grund av dess olika verksamheter och historia. Uppsala Centralstation med närområde är präglad av att vara en stationsmiljö och en nod i kollektivtrafiken. Spårmiljön genom Boländerna har också koppling till järnvägsmiljön men är här mer otillgänglig, vilket är avsiktligt, samt olika verksamheter med industriell eller kommersiell karaktär.

Inom slättlandskapet är långa siktlinjer, flack topografin och jordbruksmark en nyckelkaraktär hos samtliga karaktärområden. Det som bland annat skiljer dessa karaktärsområden åt är egenskaper kopplade till utpekade skyddsvärda naturområden, spridd gårdsbebyggelse eller att rumsligheten kan variera med vilken typ av avgränsning området har. Känsligheten hos dessa karaktärsområden ligger främst i dess öppenhet, som är en viktig del i skydden som finns för kulturmiljö inom landskapstypen.

Inom skogsbacklandskapet finns två karaktärsområden som är lokaliserade till en höjdrygg av morän och berg. Jordarterna här skapar en skillnad mot de två andra landskapstyperna, där leran dominerar. Detta gör att vegetationen och strukturen blir annorlunda. Den stora skillnaden mellan Bergsbrunna villabebyggelse och Skogsområdet Lunsen är utbredningen av bebyggelse respektive sammanhängande skogsmark. Känsligheten och potentialen blir därför olika då Bergsbrunna har många sociala aspekter att ta hänsyn till medan i Lunsen är det de höga värdena kopplade till ekologi och rekreation.

Landskapsanalysen visar att landskapet inom planförslaget är ett komplext område med en variation av karaktärer, värden och olika förutsättningar att tåla den planerade förändringen. Det finns även olika potentialer och känsligheter identifierade för flera karaktärsområden.

Gemensamt för alla karaktärsområden är att planförslaget kommer medföra förändringar i miljön. Inom vissa karaktärsområden är det endast närmast spårområdet eller begränsade delar som påverkas av planförslaget. I andra karaktärsområden kommer förändringar upplevas inom hela området. Det innebär att vissa karaktärsområden kommer få en annan karaktär efter planförslagets genomförande och de nyckelkaraktärer som idag kännetecknar områdena kommer förändras.

Landskapsanalysen är ett underlag som är en viktig utgångspunkt för arbetet med gestaltning, projektering och miljökonsekvensbeskrivning. I arbetet med projektering och gestaltning är de identifierade hänsynstagandena för fokuspunkterna särskilt viktiga att beakta. I arbetet med miljökonsekvensbeskrivning är analyserna som helhet och identifieringen av fokuspunkterna en bra grund för bedömning av landskapsbildens känslighet samt bedömning av effekter på landskapsbilden.

Den framtida utvecklingen av stadsmiljön i Uppsala och utvecklingen av de södra stadsdelarna innebär komplex helhetsomvandling. Dessa innebär att karaktären hos ett större område än vad som ingår i denna landskapsanalys kommer att förändras. En god samordning mellan olika projekt och aktörer krävs för att kunna uppnå välfungerande helhetslösningar i ett större perspektiv. Detta planförslag bör därför skapa goda förutsättningar för god landskapsanpassning och helhetsgestaltning genom till exempel möjligheter till passager, gång- och cykelstråk, god orienterbarhet och siktlinjer, både inom planförslaget och vidare kopplat till angränsande projekt.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Ostkustbanan som stäcker sig mellan Stockholm och Sundsvall har en viktig funktion att knyta samman Sveriges regioner. Sträckan mellan Uppsala och Stockholm är en av landets mest trafikerade järnvägssträckor vilket till stor del beror på arbetspendling mellan Uppsala och huvudstadsregionen samt persontrafik till Arlanda flygplats. Ostkustbanan möjliggör också en god tillgänglighet för godstrafik, bland annat till kombiterminalen och postterminalen i Rosersberg.

Området mellan Uppsala och Stockholm kännetecknas av en hög befolkningstillväxt och i takt med att både Uppsala och Stockholm växer ökar behovet av hållbara resor. För att kunna hantera resandeökningarna på ett hållbart sätt är en inriktning att kollektivtrafiken, och framförallt tågtrafiken på Ostkustbanan, ska ta en större del av resandet i stråket. Samtidigt är tågtrafiken på Ostkustbanan redan idag så intensiv att kapaciteten slår i taket vid rusningstrafik. Den ökade efterfrågan på resor ställer därmed nya krav på infrastrukturen. Dessa krav innebär ett utbyggnadsbehov på Ostkustbanan med två nya spår från länsgränsen mot Stockholm till Uppsala Centralstation. Det innebär också att Uppsala Centralstation behöver byggas ut. Med anledning av kommande bostadsexploateringar, där Uppsala och Knivsta kommun genom avtal med staten förbundit sig att bygga bostäder, ska också två nya järnvägsstationer byggas.

För att möjliggöra detta tar Trafikverket fram två järnvägsplaner. Denna landskapsanalys tillhör järnvägsplanen för delsträckan mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation. Den andra delsträckan mellan länsgränsen och Söder Bergsbrunna hanteras i en annan järnvägsplan. Projektet har delats upp i två järnvägsplaner i syfte att kunna inleda byggnationen i Uppsala kommun.

Järnvägsutbyggnaden syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. För resenären innebär detta punktligare tåg, en möjlighet till fler tågavgångar och att det blir smidigare att ta tåget. Utbyggnaden ger möjlighet för fler klimatsmarta person- och godstransporter.

1.2 Planerad järnvägsanläggning

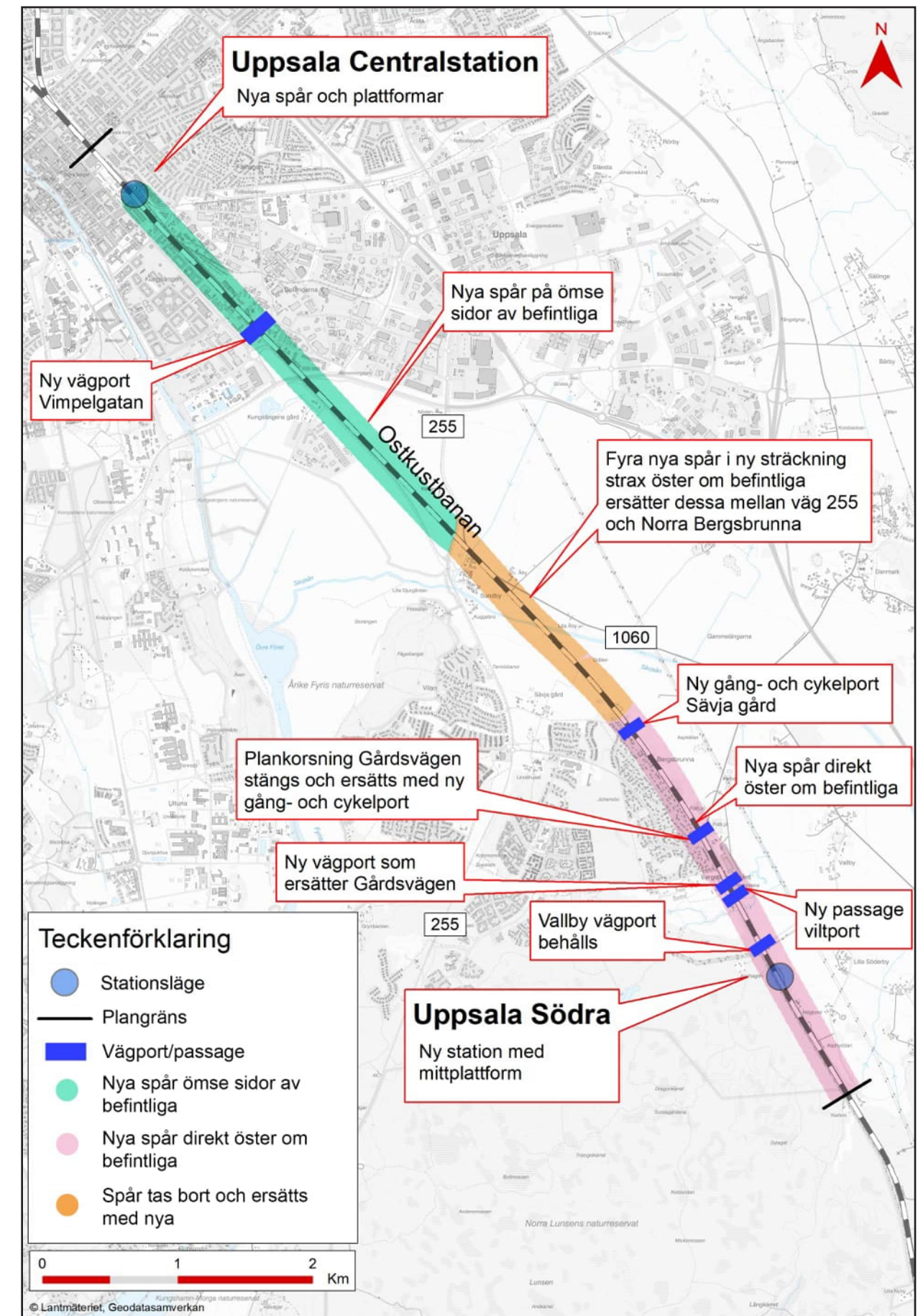
Den planerade järnvägen sträcker sig från Uppsala Centralstation till Söder Bergsbrunna inom Uppsala kommun. Den planerade sträckan är cirka 9,5 kilometer lång och uppförs med ett nytt dubbelspår för att möjliggöra fyra spår. På en sträcka om 2,2 kilometer rivs befintlig anläggning och två nya dubbelspår anläggs. De fyra nya spåren anläggs på Uppsalaslätten och mellan väg 255 och den norra delen av bebyggelsen i Bergsbrunna.

Mellan Uppsala Centralstation och väg 255 har de tillkommande spåren lokaliserats på ömse sidor av befintlig järnväg. Efter väg 255 och till plangräns i söder anläggs de tillkommande spåren öster om befintliga anläggning. En ny station anlägg söder om Bergsbrunna, stationen kallas Uppsala Södra.

1.3 Syfte

Syftet med landskapsanalysen är att beskriva och analysera landskapet och dess beståndsdelar ur ett helhetsperspektiv. Detta ger förståelse för landskapets värden, särdrag och känslighet för förändring. Landskapsanalysen ska bidra till att skapa samsyn kring förutsättningarna i landskapet och därmed bidra till en bättre utformning och utförande av järnvägsanläggningen. Landskapsanalysen är ett viktigt underlag för de val som görs i projekteringen och för arbetet med gestaltungsavsikter och gestaltungsprogram. Analysen utgör också ett underlag för miljöbedömningen.

I analysen läggs särskild vikt vid ett antal fokuspunkter som identifierats gemensamt i projektet som komplexa situationer för projekteringen. Här är landskapsanalysens slutsatser utifrån ett helhetsperspektiv värdefulla för att uppnå en god helhetslösning.



Figur 1. Åtgärder inom planförslaget.

Landskapsanalysen ger en ögonblicksbild av landskapet i dagsläget men den ska också försöka fånga de processer som pågår och påverkar landskapet. Landskapet är föränderligt och processen från att en ny järnväg börjar planeras till dess att den byggs och så småningom trafikeras är lång. Under denna tid kan landskapet förändras. Dessutom är en ny järnväg i sig en stor förändring som kan påskynda eller hindra andra redan pågående processer i landskapet.

1.4 Tidigare utredningar & beslut

1.4.1 Angränsande kommunal planering

Översiktsplan för Uppsala

I Översiktsplan 2016 redogörs för hur den fysiska miljön i Uppsala kommun ska utvecklas fram till år 2050. Att skapa en femkärnig stad med sammanbindande stråk pekas ut som ett av de prioriterade målen. Det ska vara enkelt att röra sig i vardagen och till en stor arbetsmarknad. En snabb kollektivtrafik ska koppla samman platser med varandra (Uppsala kommun, 2016). Under 2020 genomfördes en aktualitetsprövning av översiktsplanen, där översiktsplanen bedömdes som aktuell (Uppsala kommun, 2020a).

De fyra stadsnoderna, Gränby, Börjetull, Gottsunda-Ulltuna och Bergsbrunna, ska fungera som ett komplement till innerstaden och till varandra. Varje stadsnod ska inrymma en blandning av bostäder, arbetsplatser och service. En bärande tanke i översiktsplanen är att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet, då särskilt kollektivtrafiken.

En av stadsnoderna som pekas ut är den Sydöstra staden som utgörs av ett område kring det framtida stationsläget för Uppsala Södra, som planeras till söder om Bergsbrunna. Stationen framhålls som en förutsättning för stadsutvecklingen i området.

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

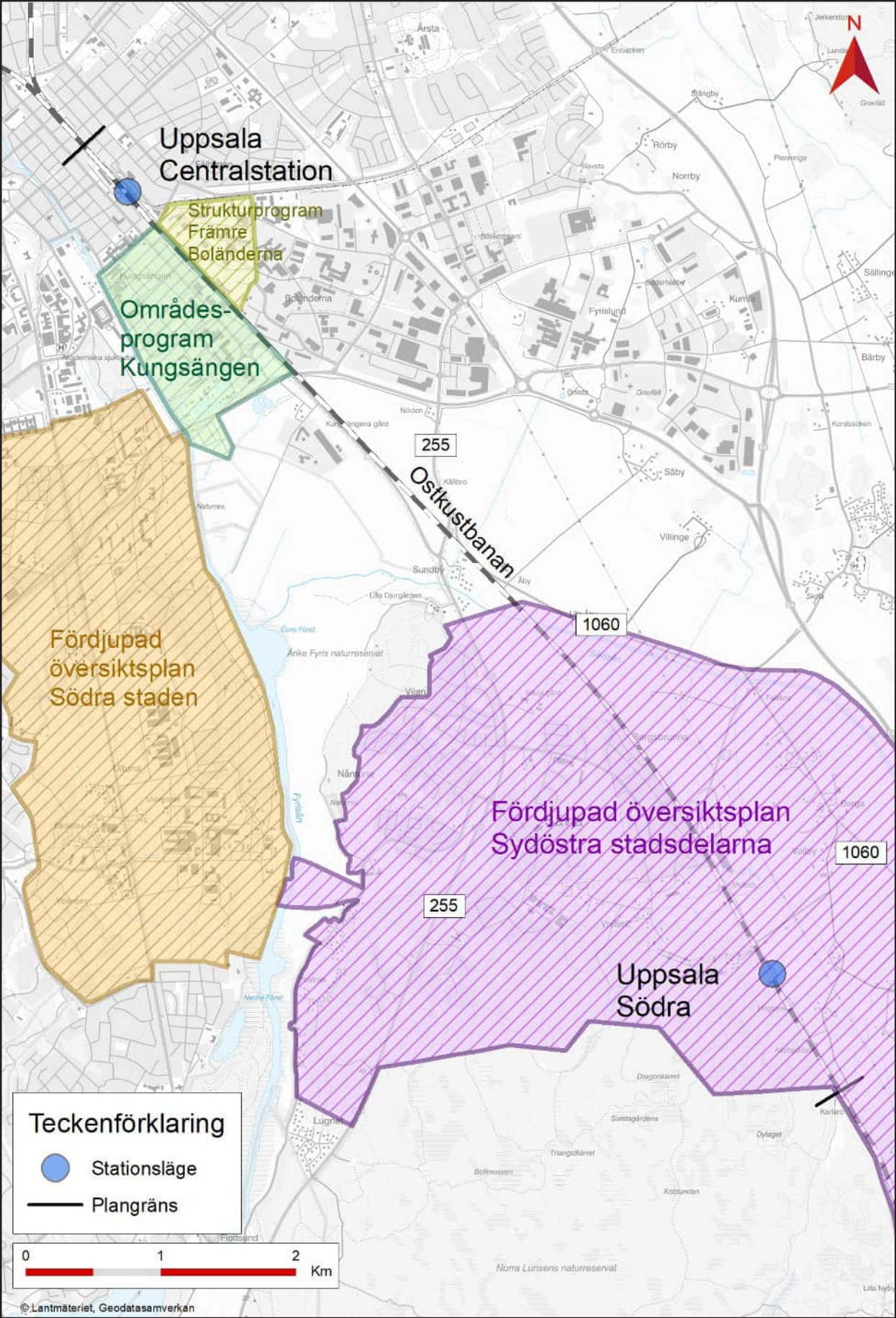
För de sydöstra stadsdelarna arbetar Uppsala kommun med en fördjupad översiktsplan. Området i Bergsbrunna ska inrymma bostäder, arbetsplatser, en ny järnvägsstation, spårväg, bussterminal, skolor och grönområden. Sammantaget ska området ge plats åt cirka 21 500 nya bostäder och 10–15 000 nya arbetsplatser. Den nya järnvägsstationen Uppsala Södra ska enligt den fördjupade översiktsplanen utgöra en stadsnod med handel och kontor (Uppsala kommun, 2021). Den fördjupade översiktsplanen antogs av Uppsala kommun 2022-02-08 och kommer efterföljas av detaljplaner.

För den fördjupade översiktsplanen finns även en framtagna integrerad barnkonsekvensanalys som blev antagen i december 2021. Den syftade till att bedöma hur Uppsala kommun arbetat med barnperspektivet i den fördjupade översiktsplanen samt ge rekommendationer för fortsatt arbete (Uppsala kommun, 2021).

Utvecklingsplan för resecentrum

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun tagit fram en utvecklingsplan för vidareutveckling av stationsområdet i centrala Uppsala. I arbetet säkerhetsställer parterna att området kring Uppsala Centralstation har den kapacitet som krävs för att fungera som en lokal, regional och nationell bytespunkt för kollektivtrafiken. Arbetet syftar också till att skapa en levande och attraktiv plats som stärker stadens utveckling. Arbetet med utvecklingsplanen färdigställdes i maj 2022 (Uppsala kommun, 2022). Det innebär att området runt den planerade järnvägsanläggningen kommer att förändras.

Trafikverket ansvarar för planering av järnvägen medan Uppsala kommun och Region Uppsala ansvarar för planering av resecentrum med tillhörande funktioner som exempelvis anslutande vägar, parkeringar för bil och cykel med mera.



Figur 2. Geografisk utbredning av gällande fördjupade översiktsplaner och program som berör järnvägsplanen.

1.4.2 Beslut kring järnvägen

Under våren 2022 fattade regeringen beslut om ny Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, där en utökad kapacitet till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm ingår. Finansieringen täcker att utreda och bygga ut Ostkustbanan till fyra spår. I finansieringen ingår också två nya tågstationer mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm samt utbyggnad av Uppsala Centralstation.

År 2017 tecknade Staten, Region Uppsala och Uppsala kommun ett avtal, det så kallade Uppsalapaketet. Uppsalapaketet innebär att Staten åtar sig att bygga ut Ostkustbanan till fyra järnvägsspår mellan Uppsala och länsgränsen Uppsala/Stockholm, tillsammans med en tågstation söder om Bergsbrunna. Kommunen i sin tur åtar sig att uppföra 33 000 nya bostäder i Bergsbrunna och Södra staden. Slutligen förbinder sig Region Uppsala tillsammans med Uppsala kommun att färdigställa kapacitetsstark kollektivtrafik mellan Bergsbrunna och Södra staden.

Samma år tecknade även Staten, Region Uppsala och Knivsta kommun ett avtal om en utbyggnad av Ostkustbanan. Staten åtar sig en utbyggnad av Ostkustbanan till fyra järnvägsspår, tillsammans med en tågstation i Alsike. Knivsta kommun förbinder sig att uppföra totalt 15 000 bostäder i Knivsta och Alsike.

Länsstyrelsen i Uppsala län beslutade 2021-05-03 att järnvägsplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Trafikverket tog i februari 2022 ställning till vilket stationsalternativ som den fortsatta planläggningsprocessen ska utgå ifrån. Ställningstagandet innebär att planeringen kommer att utgå från stationsutformningsalternativet kallat Alternativ 1B. Beslutet fattades med samrådshandlingen *Val av stationsutformningsalternativ* och de inkomna samrådssynpunkter som underlag. De platser som påverkas inom ramen för alternativ 1B analyseras under vardera karaktärsområde i kapitel 4.

1.5 Ändamål och projektmål

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

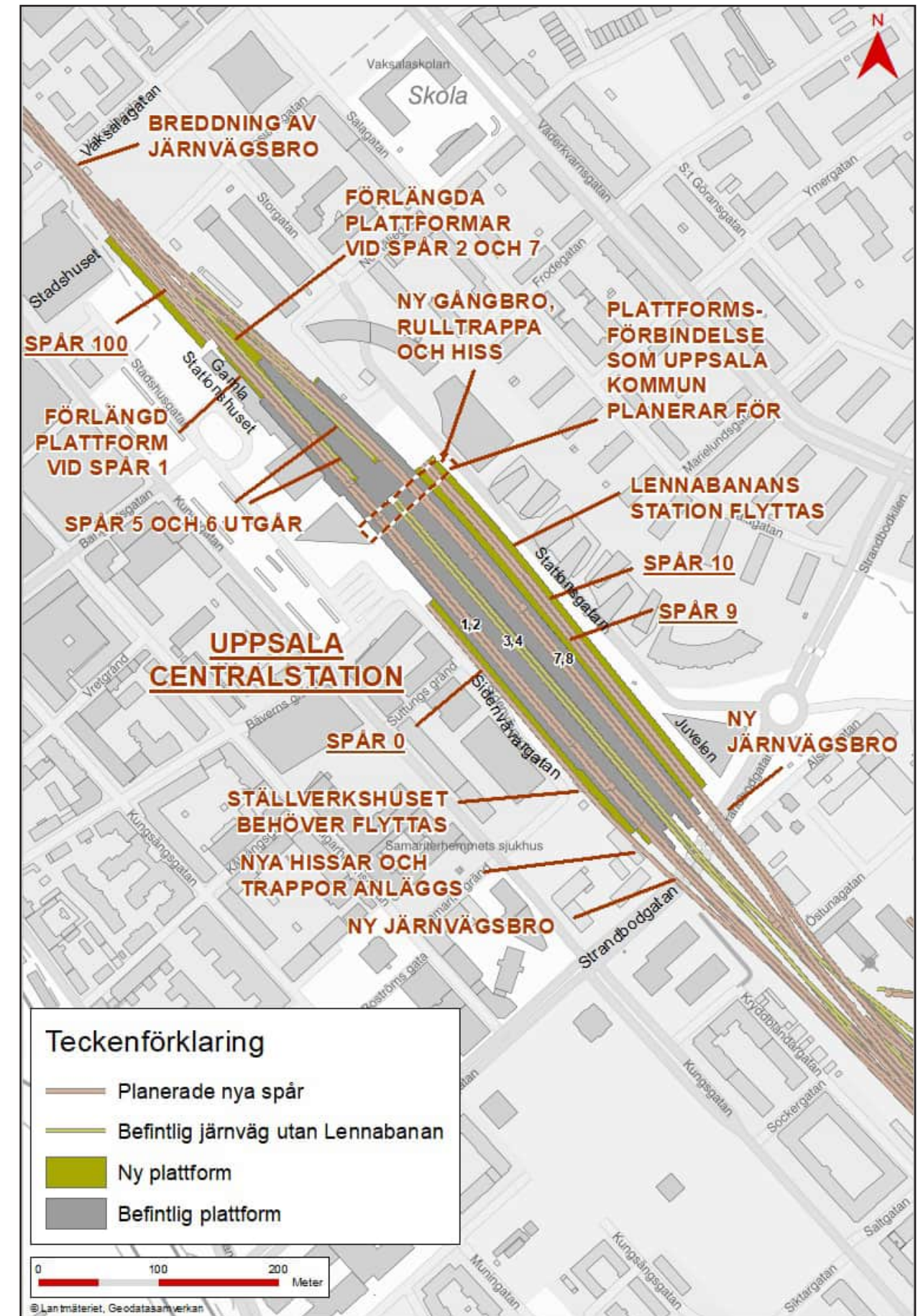
Detta görs genom att:

- 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 lösning och det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Här beskrivs det övergripande målet och i punktform projektmålen:

- 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.



Figur 3. Visar planerade spår och plattformar för Uppsala Centralstation inom planförslaget.

1.6 Metod

Arbetet med landskapsanalysen utgår ifrån den europeiska landskapskonventionen, Trafikverkets handledning ”Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar” (2016) och Trafikverkets riktlinje landskap, TDOK 2015:0323, version 3.0.

Den europeiska landskapskonventionen syftar till att förbättra skydd, förvaltning och planering av landskap i Europa. Konventionen innefattar alla typer av landskap som människor möter i sin vardag och på sin fritid. Landskapet är viktigt för oss av kulturella och sociala skäl, för att det har miljövärden och för att det ligger till grund för ekonomisk utveckling.

Trafikverkets handledning ger en bild av vad som bör ingå i en landskapsanalys för ett infrastrukturprojekt och ger vägledning i arbetet. Den är inspirerad av ett flertal etablerade metoder inom såväl områdesanalyser som tematiska analyser.

Riktlinje landskap 3.0 lägger fast Trafikverkets grundläggande förhållningssätt till vägar, järnvägar och landskap. Enligt riktlinjen ska landskapsanalyser ”ligga till grund för de åtgärder som föreslås och ska fungera som ett sätt att kommunicera kunskap om landskapet”. Riktlinje landskap bidrar till ett enhetligt arbetssätt som skapar förutsättningar för landskapsanpassad infrastruktur. Landskapsanpassning enligt riktlinjen är att en anläggning eller annan åtgärd utformas med utgångspunkt i de nationella miljömålen och med anpassning till landskapets karaktär och funktioner.

Avgörande för ett bra resultat där landskapets förutsättningar tillgodoses, är ett gott samarbete mellan de olika teknikområdena. I detta arbete har ett gemensamt platsbesök och workshop för konsulter inom närliggande teknikområden genomförts. De olika konsulterna har också varit delaktiga i framtagandet av denna rapport genom textbidrag inom sitt kompetensområde samt genom uppföljande workshops och kontinuerliga avstämningar under arbetets gång.

1.6.1 Bedömningsmetodik i landskapsanalysen

Inledningsvis beskrivs förutsättningarna i landskapet på en översiktlig nivå för att ge en förståelse för landskapets innehåll, uppbyggnad och värden (se kapitel 2). Därefter delas landskapet in i landskapstyper som beskrivs utifrån landskapets övergripande strukturer (se kapitel 3). Därefter undersöks landskapet mer detaljerat och delas in i karaktärsområden, som i sin tur beskrivs och analyseras (se kapitel 4).

Varje karaktärsområde beskrivs med fokus på dess särskiljande drag och vad som gör varje område unikt. För varje område listas de nyckelkaraktärer som är karaktäristiska för just det karaktärsområdet. Varje karaktärsområde analyseras genom att uppmärksamma vilka element i landskapet som är känsliga för intrång, samt på vilket sätt de är känsliga. Att visa på känslighet i landskapet syftar inte till någon klassning eller gradering av områden och inte heller till att uppmäna till ett undvikande av olika områden. Att beskriva känsligheten är

ett sätt att uppmärksamma vad som är väsentligt att beakta för att behålla eller utveckla landskapets kvaliteter och särdrag. Det är också ett sätt att tidigt hitta de väsentliga frågorna för utformningen av järnvägensanläggningen.

Utgångspunkten för bedömningarna i denna landskapsanalysen är att den ombyggda stambanan med sina spår, dess ingående delar och de två stationerna ska ta plats i landskapet. Därför analyseras även vilka nyckelsarakterer som kan komma att påverkas av den planerade anläggningen, samt hur. Bedömningen av landskapets känslighet och potential är gjord i relation till de eventuella konsekvenser som planförslaget skapar.

Särskild vikt har lagts vid ett antal fokuspunkter som identifierats gemensamt inom planförslaget. Inom fokuspunkterna sammanfaller många intressen och skapar en komplex situation, till exempel vid passager under eller över järnvägen. Vid dessa platser, där fokuspunkter har identifierats, krävs särskild hänsyn i projekteringen. Fokuspunkterna presenteras under det karaktärsområde de geografiskt är lokaliserade till. För varje fokuspunkt görs en kort beskrivning av den planerade åtgärden samt en analys av vad som behöver tas hänsyn till i kommande projektering och gestaltning.

I kapitel fem presenteras en sammanfattning av de slutsatser som har gjorts i analyserna samt medskick till arbetet framåt. Här beskrivs planförslagets påverkan på landskapet som helhet samt nerslag i landskapstyperna och de särskiljande effekter som planförslaget medför på dessa.

Ord och begreppsförklaring

Landskap

Den europeiska landskapskonventionen definierar landskap som *Ett område sådant som det uppfattas av människor och vars karaktär är resultatet av påverkan och samspel mellan naturliga och/eller mänskliga faktorer.*

Landskapstyp

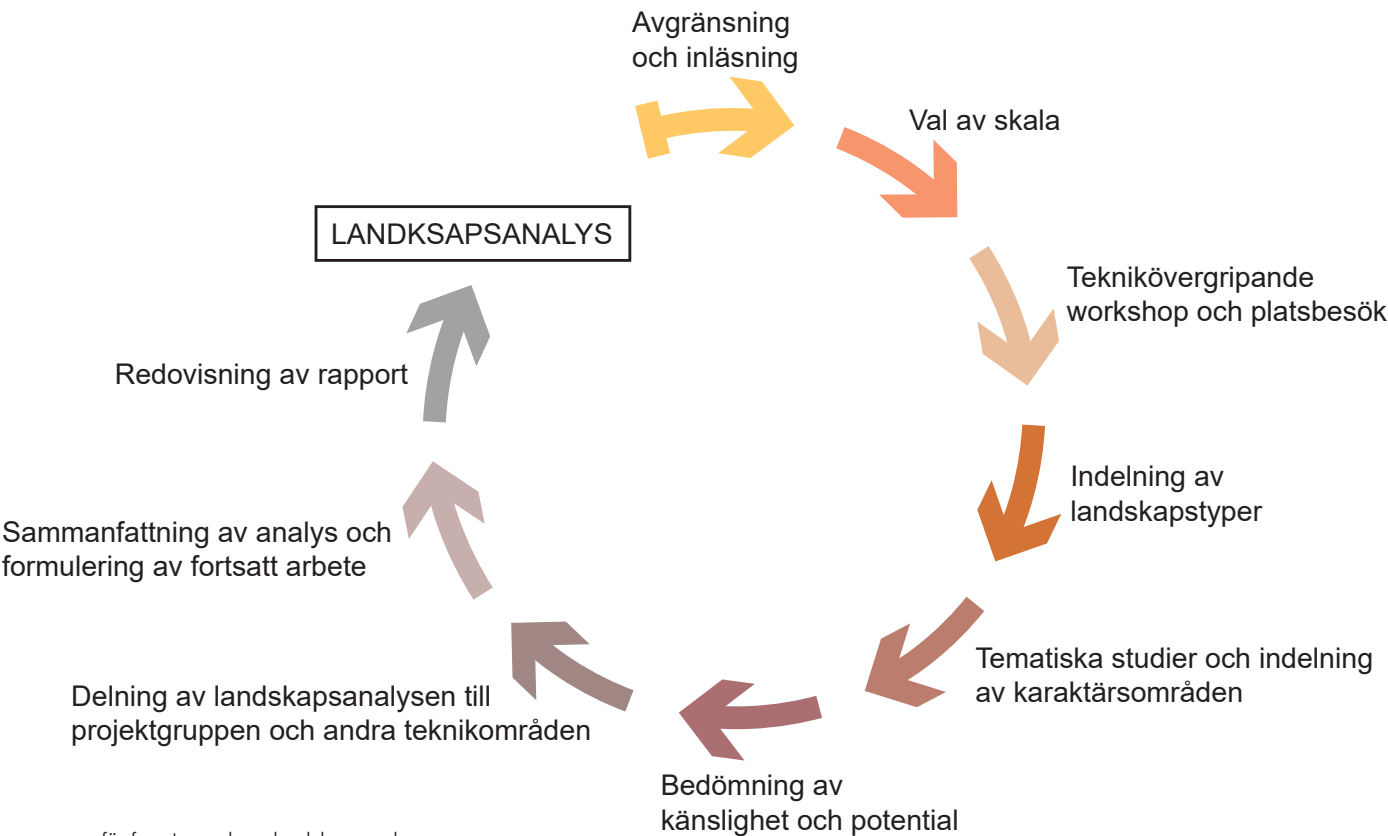
En landskapstyp är ett område med en viss uppbyggnad som kan förekomma på flera platser, till exempel slättlandskap eller mosaiklandskap.

Karaktärsområde

En landskapstyp kan delas in i ett eller flera karaktärsområden. Ett karaktärsområde är ett geografiskt avgränsat område som utgör en unik del av landskapet, med en egen identitet, historia och geografi.

Nyckelkaraktär

Faktorer eller egenskaper som är utmärkande för ett karaktärsområde. Dessa avser respektive karaktärsområde som helhet, och inte bara den del som kan komma att påverkas av den planerade anläggningen.



Figur 4. Figur som visar processen för framtagande av landskapsanalysen.

2 Översiktlig beskrivning

I detta kapitel beskrivs landskapet på en översiktlig nivå utifrån olika aspekter såsom geologi och topografi, hydrologi, naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild och stadsbild samt människors rörelse och verksamhet i landskapet. De tematiska studierna av landskapet beskrivs från norr till söder.

2.1 Topografi och geologi

Topografi

Topografin i landskapet kring Uppsala karaktäriseras av Mälardalens sprickdalslandskap, där den flacka Uppsalaslätten omges av skogklädda höjder med hållmarkstallskog och berg i dagen. Området ligger under högsta kustlinjen, det vill säga den högsta vattennivån som fanns vid inlandsisens tillbakadragande. Det betyder att området har legat under vatten. I och med landhöjningen har området påverkats av vågor och strömmar samt att svallat material har avsatts i sluttningar och lågpunkter. En av de första landformerna som dök upp ur havet efter istidens slut i det flacka Uppsalandskapet var Uppsalaåsen, se grönt område i figur 5. Uppsalaåsen är en av Sveriges största rullstensåsar och höjer sig markant över omgivande landskap.

Topografin kring befintlig järnvägsanläggning är flack mellan Uppsala Centralstation och norr om Bergsbrunna. Från Bergsbrunna till södra plangränsen fortsätter landskapet vara flackt på östra sidan om järnvägen. På den västra sidan är topografin desto mer kuperad med skogbevuxen mark med inslag av berg i dagen.

Geologi

Inom stadsbebyggelsen, från Uppsala Centralstation till Kungsängsleden, består jordlagren generellt sett av lättfyllning på upp till två meters djup. Under fyllningen finns lerlager som har bedömts att vara upp till 10 meter djupt. I anslutning till Strandbodgatan och inom bangården söder om Centralstationen är marken delvis förstärkt med kalkcementpelare.

Söder om Kungsängsleden domineras jordlagren av postglacial lera och gyttjelera överlagrat av postglacial lera. Lerlagren är bedömd upp till cirka 20–25 meter djupt. Den mäktiga leran har över lång tid gett goda förutsättningar för odling på slätten. Grundläggningen för den befintliga järnvägen är här okänd men järnvägsbanken söder om Uppsala bangård och fram till Bergsbrunna är troligtvis grundlagd på träpålar eller rustbädd. Järnvägen är grundlagd direkt på de naturliga jordlagren.

I höjd med Bergsbrunna fortsätter leran att breda ut sig över slättlandskapet på östra sidan av järnvägen medan på den västra sidan återfinns en moränhöjd med inslag och av berg. På grund av de fördelaktiga marktekniska förutsättningarna, i jämförelse med på slätten, har bebyggelse i stor utsträckning etablerats här. Detta syns även tydligt i slättlandskapet mellan järnvägen och E4:an där bysamlingar och gårdsbebyggelse är lokaliserad dit berg och morän förekommer, samt att lermarkerna ger goda förutsättningar för jordbruk. Söder om Bergsbrunna till plangränsens södra ände fortsätter järnvägen vara en gräns mellan slättmarkens lera och den västra sidans skogsparti som domineras av berg.

Ord och begreppsförklaring

Kalkcementpelare

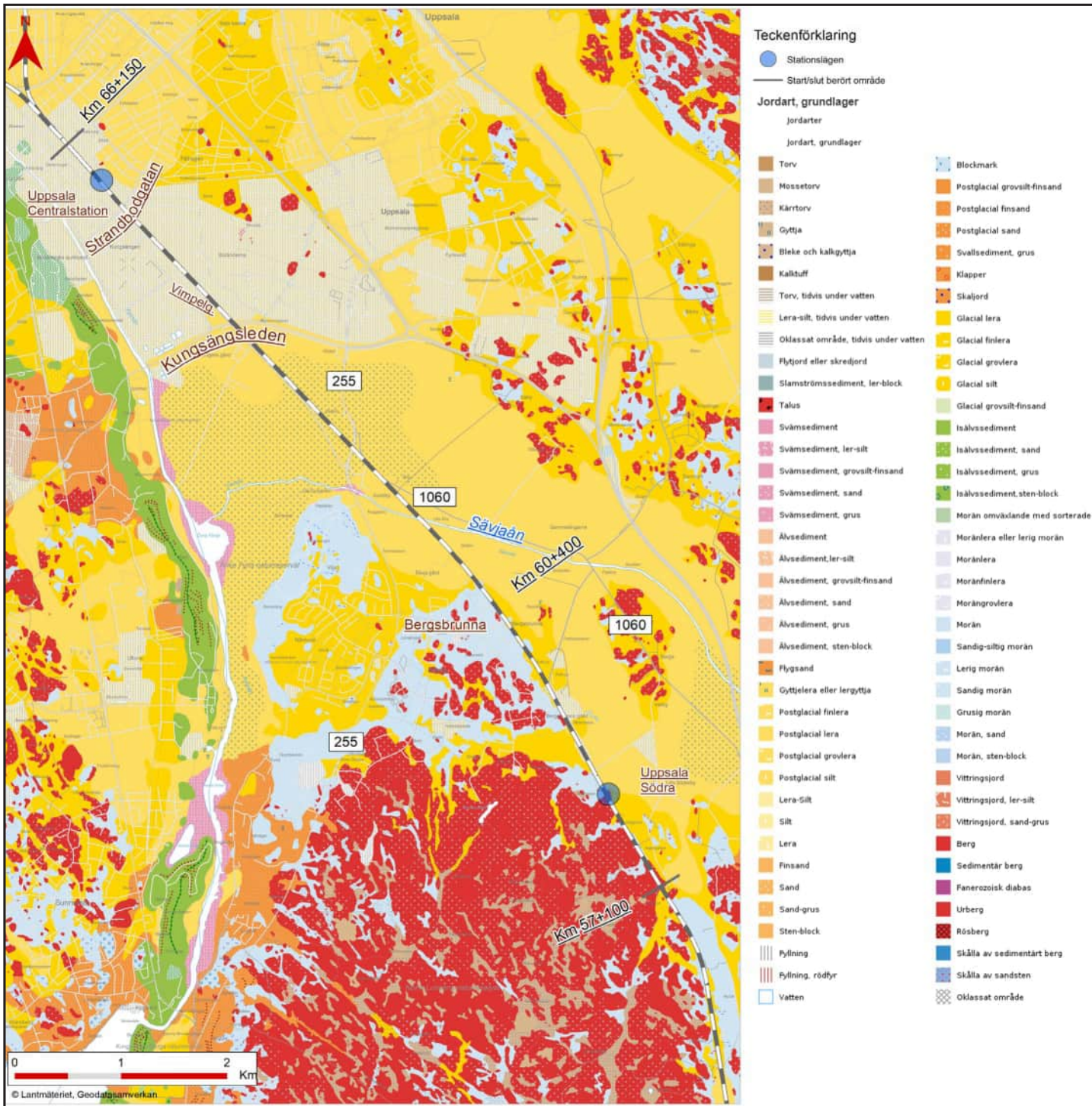
Där djup lösjord påträffas kan jorden förstärkas kalkcementpelare. Kalkcementpelare kan installeras i olika mönster till olika djup beroende på jordegenskaper och lastsituation på platsen.

Lättfyllning

Jordmaterial schaktas bort och byts ut mot lättare material för att minska belastningen på marken.

Rustbädd

En rustbädd är en grundförstärkningskonstruktion med korsvis anordnade lager av virke som underlag för murverk, vägbank och liknande.



Figur 5. Jordartskarta.

2.2 Hydrologi

Ytvatten

Järnvägen korsar vattendraget Sävjaån som omfattas av det generella strandskyddet och ingår i Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön. Sävjaån har flödesriktning mot Fyrisån. Fyrisån är belägen cirka 500 meter väster om järnvägen i centrala Uppsala, och löper med ett ökande avstånd söderut, tills vattendraget mynnar ut i Mälaren, på västra sidan av skogsområdet Lunsen. Övriga ytvatten som järnvägen passerar över är mindre vattendrag.

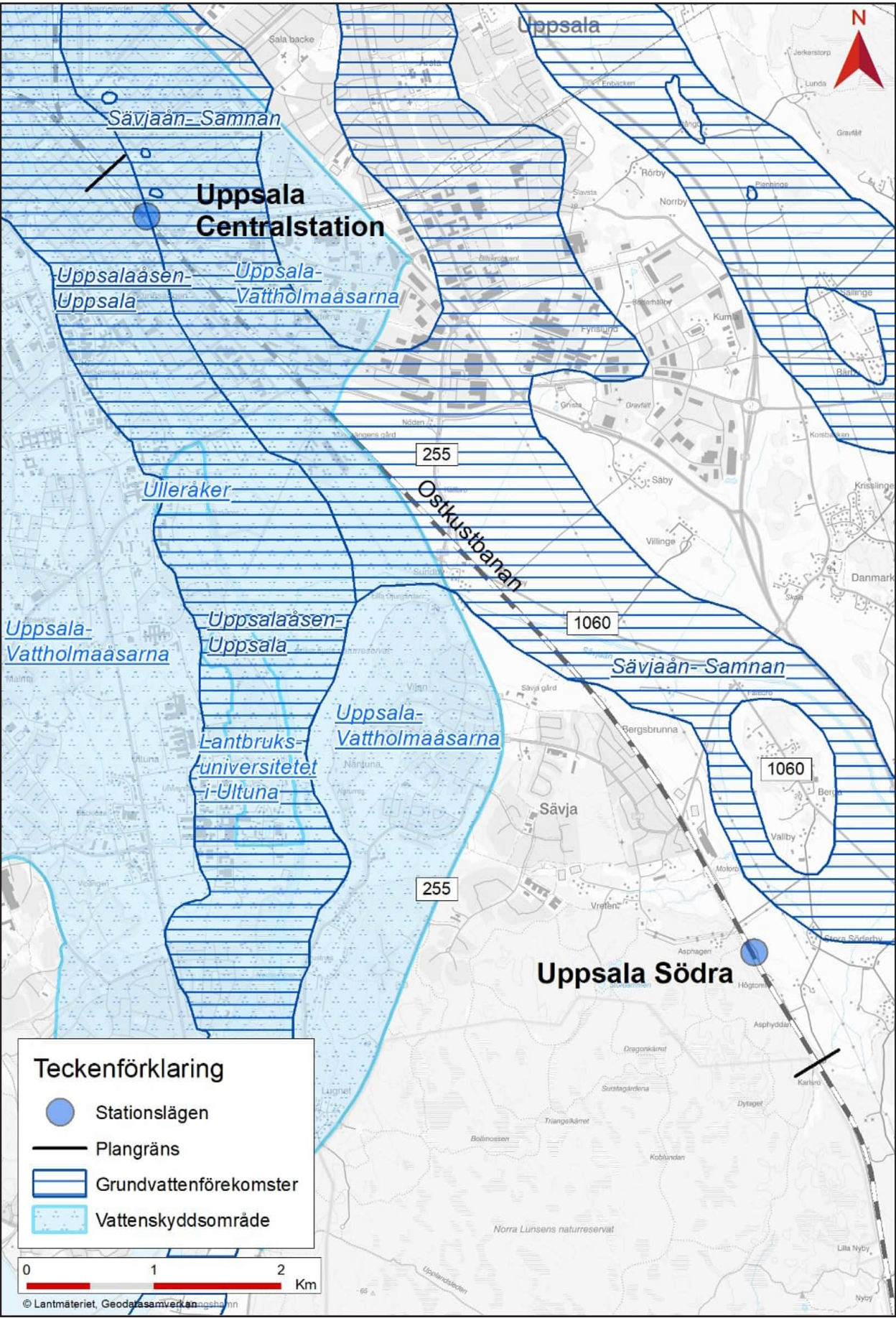
Grundvattenförekomster

Inom planförslaget finns två grundvattenförekomster, Uppsalaåsen – Uppsala och Sävjaån – Samnan. Uppsalas vattenförsörjning är uppbyggd runt Uppsalaåsen, en ås som sträcker sig över hela kommunen och som går rakt under Uppsala. Uppsalaåsens dricksvattenanläggningar är klassade som riksintresse.

Grundvattenförekomsterna återfinns inom mark med isälvsmaterial och genomsläpplig morän. Inom större delen av planförslaget överlagras isälvsaterialet av lera men även fyllnadsmassor, företrädesvis i Uppsalas stadsmiljö. Leran utgör ett skyddande skikt för grundvattnet. Sårbarheten är därför större där leran på några ställen är bortschaktad i Uppsalas centrala delar. I de södra delarna av planförslaget finns det mesta grundvattnet i moränjordar. I områden med tunt jordskikt kan jorden sakna grundvatten. Under jorden, i berget, flödar grundvattnet främst i sprickor och mer vattenförande zoner. I dagsläget är det dock okänt hur mycket vatten som finns i sprickor i berget och hur genomsläppligt berget är. Områden där grundvattnets trycknivå är ovanför markytan, artesiskt grundvatten, har uppmätts vid Kungsängsledens passage under järnvägen och förekommer även vid Sävjaåns åfåra. Artesiskt grundvatten har även uppmätts vid Kuggebro. I nuläget leds vattnet bort genom dagvattenhantering.

Vattenskyddsområden

Mellan Uppsala Centralstation och strax söder om Kungsängsleden ligger järnvägen inom vattenskyddsområdet för Uppsala-Vattholmaåsarna, se figur 6. Vattenskyddsområdet för Uppsala-Vattholmaåsarna är indelat i två zoner, inre och yttre skyddszon, där den aktuella järnvägssträckan i sin helhet passerar genom yttre skyddszon. Vattenskyddsområdet omfattas av skyddsföreskrifter och utpekade som riksintresse. Föreskrifterna innebär bland annat att markarbeten inte får ske djupare än till en meter över högsta grundvattenyta och att ingen bortledning av grundvatten eller sänkning av grundvattennivån får ske utan dispens. Utöver vattenskyddsområdet finns längs sträckningen utpekade områden med ”hög känslighet” avseende grundvatten. Det innebär att markens egenskaper är sådana att det finns en stor risk för påverkan på dricksvattnet i det fall en olycka inträffar.



Figur 6. Översikt grundvattenförekomster och vattenskyddsområden.

Ord och begreppsförklaring

Ytvatten

Ytvatten är det vatten som är synligt i form av sjöar, vattendrag och hav.

Grundvatten

Grundvatten är det vatten som tränger djupt ned i marken och fyller hålrummen i jord och berg.

Artesiskt grundvatten

Artesiskt grundvatten innebär att grundvatten kan läcka upp till markytan om det finns rinnvägar för grundvatten i leran.

Vattenskyddsområde

Vattenskyddsområden har en geografisk avgränsning och kan vara indelade i olika zoner. Kopplat till vattenskyddsområdet finns olika föreskrifter till skydd för vattnet. Det kan innebära begränsningar av hur marken får användas.

2.3 Naturmiljö

Längs järnvägen finns de högsta naturvärdena söder om stadsbebyggelsen och är främst kopplade till slätten, Sävjaån och skogsområdet i och omkring Lunsen.

Vid Uppsala Centralstation är bebyggelsen tät och järnvägsmiljön saknar särskilda naturvärden. Ett fåtal ädellövträd finns kring området vid Uppsala Centralstation. Alléer förekommer med både äldre och yngre träd. Alléer bedöms vara de viktigaste miljöerna för biologisk mångfald i stadslandskapet och de omfattas av det generella biotopskyddet. Mellan Uppsala Centralstation och Kungsängsleden finns områden med grova, gamla lövträd, ofta med håligheter. Gamla träd och hålträd är viktiga för bland annat insekter, lavar och ved-svampar och kan utgöra en boplatz för såväl fåglar som fladdermöss.

Sävjaån är ett viktigt ekologiskt inslag i det, med undantag för ett fåtal åkerholmar, odlingsrösen och diken, homogena jordbrukslandskapet. Sävjaån mynnar ut i Fyrisån och båda åarna utgör värdefulla naturmiljöer och omfattas av områdesskydd. Sävjaån ingår i Natura 2000-området Sävjaån-Funbosjön.

Natura 2000-området består av ett naturligt system av sjöar och vattendrag utan hinder. De naturtyper och arter som är utpekade att skyddas i Natura 2000-området är naturligt näringsrika sjöar (Funbosjön), utter och fiskarterna asp, nissöga och stensimpa. Samtliga utpekade arter förekommer i Sävjaån. Precis vid befintlig järnvägsbro finns en av Sävjaåns viktigaste lekplatser för asp. Naturreservatet Årike Fyris har ett rikt fågelliv med såväl häckande arter som rastande fåglar och rovfåglar. I Natura 2000-området Uppsala Kungsäng, som ligger inom Årike Fyris, förekommer värdefull fuktängsflora med bland annat riklig förekomst av kungsängslilja.

Vidare söderut vid Bergsbrunna finns skogspartier och dungar som utgör viktiga livsmiljöer och spridningsmiljöer. Här finns i vissa fall enstaka hålträd och grövre träd, vilka är särskilt skyddsvärda utifrån ett biologiskt perspektiv. Runt omkring präglas naturen av storskaliga jordbruksmarker. Öster om Bergsbrunna ligger två åkerholmar som utgör naturvärdesobjekt, se figur 10. Runt omkring i åkermiljön finns även diken och odlingsrösen, vilka också utgör viktiga livsmiljöer.

I den södra delen av planförslagets sträckning finns en kraftledningsgata på den västra sidan av järnvägen, se figur 11. Kraftledningsgator fungerar bland annat som spridningsområden för växter, djur, fjärilar och andra insekter. Här skapas även brynsmiljöer där till exempel fladdermöss kan jaga. På den östra sidan, mellan järnvägen och åkerlandskapet finns lövdungar och här förekommer även torp- och trädgårdsmiljöer med bärande och blommande buskar, vilka är viktiga livsmiljöer för flera arter, se figur 9. Diken runt om i åkerlandskapet utgör viktiga ledlinjer för många djurarter. I söder finns skogsmiljöer och en igenväxande beteshage. Flera särskilt skyddsvärda träd har här identifierats kring Bergsbrunna.

Väster om järnvägen ligger Lunsens skyddade skogsområde med dess många och varierade naturvärden. Delar av skogsområdet är Natura 2000-område, naturreservat och riksintresse för naturvården. De skyddade områdena har inte exakt samma gränser men överlappar varandra till stor del. Inget av skydden sträcker sig allra längst norrut av skogsområdet, närmast Sävja. Det som skyddas är höga värden kopplade till skogsmark, som till exempel våtmarker. Även ett stort antal rödlistade och skyddade arter, varav framför allt skogslevande fåglar, mossor, insekter och svampar är observerade i Lunsen.

Läs mer om naturmiljö i PM Naturvärdesinventering.

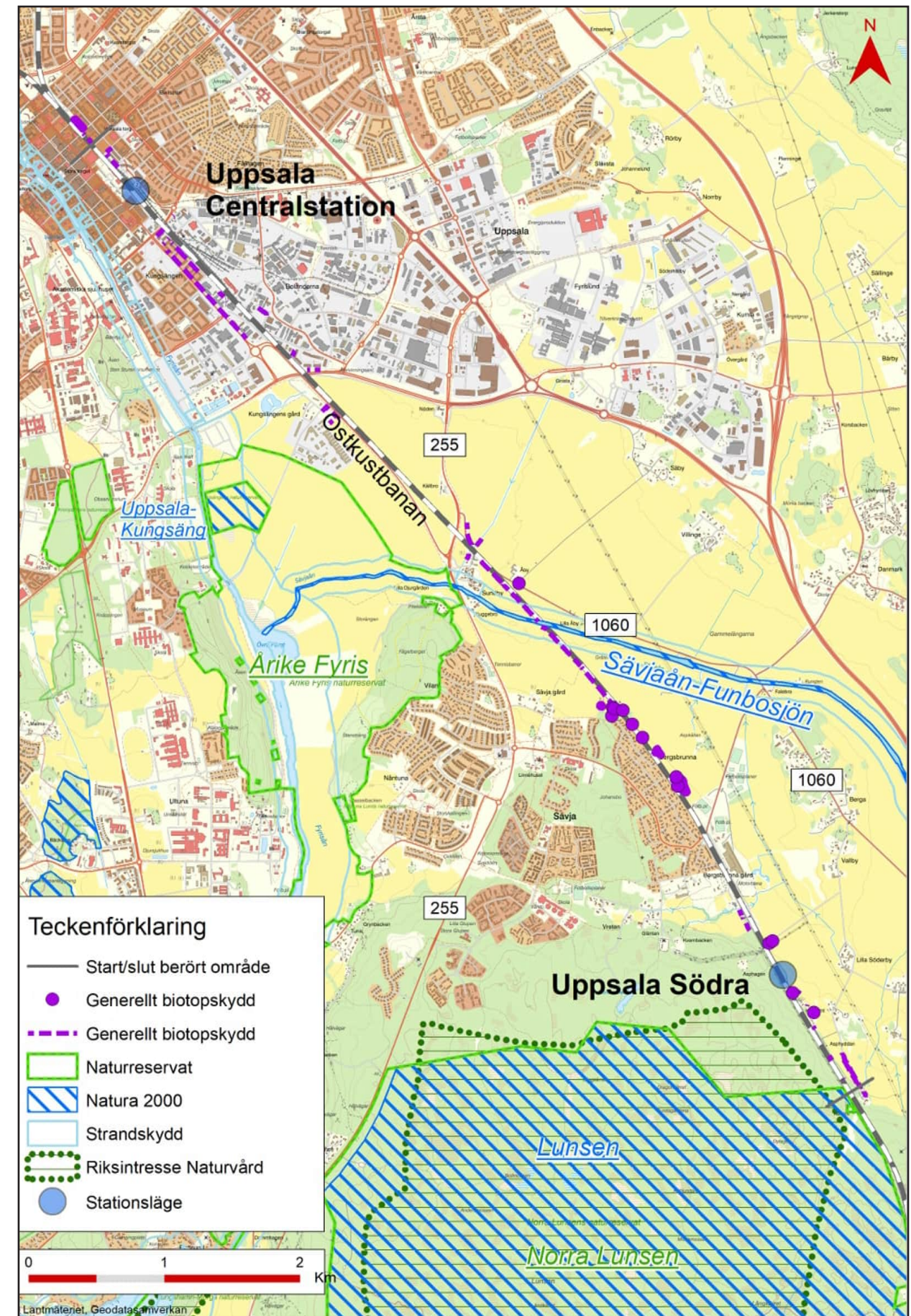
Ord och begreppsförklaring

Ädellövträd

Ädellövträd är träd som är särskilt ekologiskt värdefulla och ställer stora krav på sin omgivning för att kunna frodas.

Natura 2000-område

Natura 2000 är ett nätverk inom EU som verkar för att skydda och bevara den biologiska mångfalden. Områden vars natur är värdefull ur ett EU-perspektiv ska ingå i Natura 2000, vilket innebär att de klassas som områden med särskilda skydds- eller bevarandevärden.



Figur 7. Översikt naturmiljö och observerade naturvärdesobjekt närmast järnvägen.



Figur 8. Ung allé längs spår 1 och Sidenvärgatan.



Figur 9. Torpmiljö i planförslagets södra delar med blommande och bärande träd och buskar. Miljön omges av lövdungar.



Figur 10. En åkerholme som utgör naturvärdesobjekt på den östra sidan av järnvägen i Bergsbrunna.



Figur 11. Kraftledningsgatan på den västra sidan av järnvägen.

2.4 Kulturmiljö

Planförslaget påverkar områden med höga kulturmiljövärden, som främst är kopplade till centrala Uppsala och dess stationsmiljön samt till slättlandskapet söder om stadsbebyggelsen. Två riksintresseområden för kulturmiljövården berörs av planförslaget; Uppsala stad (C40A) och Långhundraleden (C41).

Tidsdjup

Området kring där befintlig järnväg ligger mellan 5 och 50 meter över havet, vilket innebär att de högst liggande partierna stack upp ur havet redan under stenåldern. Under sten- och bronsåldern var det dock bara en smal remsa längs Lunsen, längst i söder, som utgjorde fastmark och från dessa perioder finns inga kända lämningar. Efter landhöjningen steg landskapet snabbt ur havet när den flacka havsbotten grundades upp. I takt med landhöjningen koloniserades det flikiga mosaiklandskapet av havsvikar, moränimpediment och bördig jordbruksmark. På några århundraden under järnålderns lopp var jordbruksbygden fullt etablerad. Bebyggelsens utbredning under denna tid framgår både av gårdsgravfält med högar och stensättningar och av ortnamn med förhistoriska anor.

Under medeltiden växer också Uppsala fram som stad och administrativt centrum. Från att ha varit en hamn- och handelsplats för kringliggande byar blir staden på 1200-talet ett ärkebiskopssäte. En stor del av jordbruksmarken söder om Uppsala kom efter hand att tillhöra kronan och kyrkan. Samtidigt med stadens expansion sker också en bebyggelseexpansion på den omgivande landsbygden. I söder övergår de spridda gårdarna under järnåldern till mer sammanhållna byar. Ett sådant exempel är vid nuvarande Bergsbrunna.

Stationsmiljön kring Uppsala Centralstation

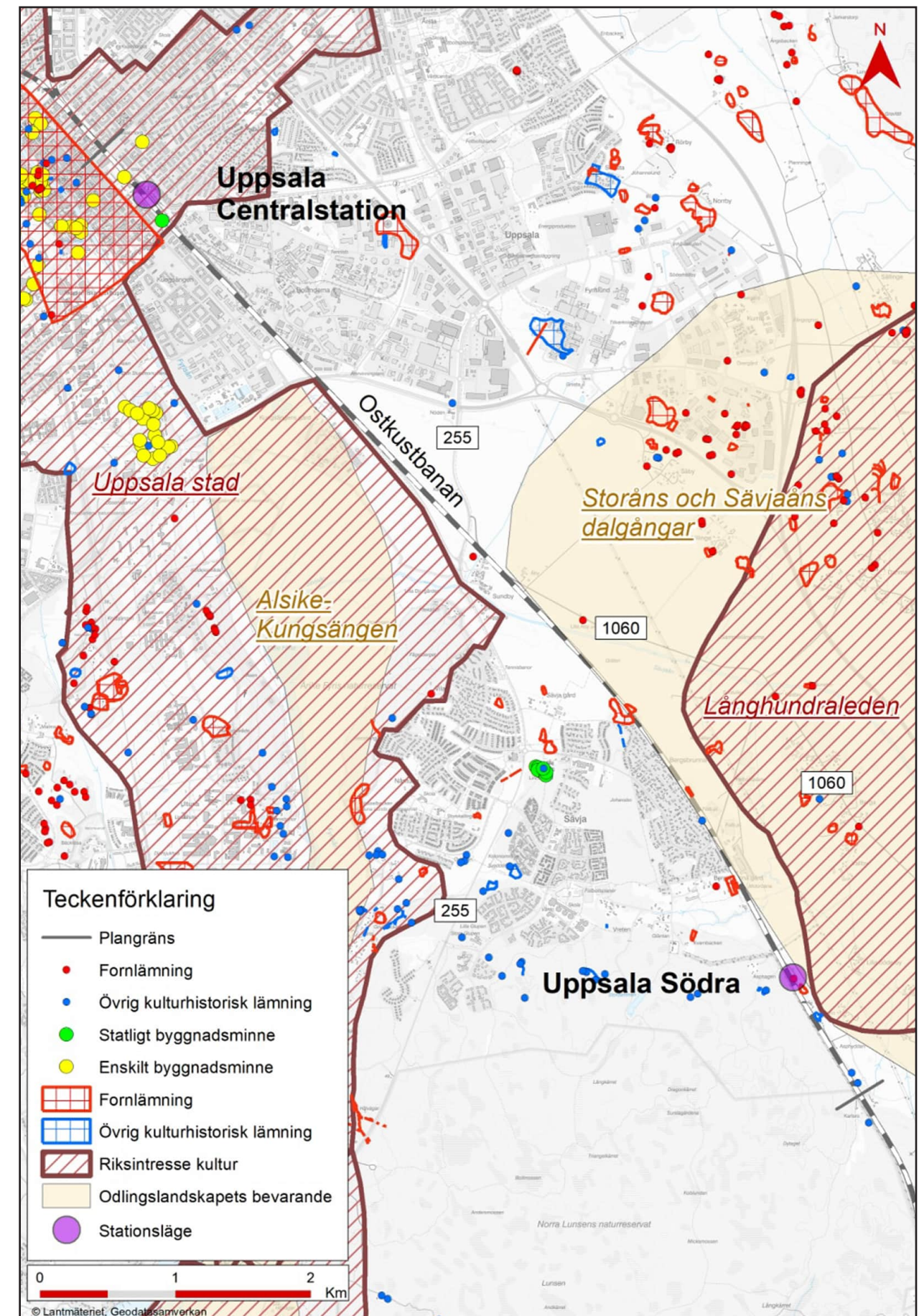
Stationsmiljön kring Uppsala Centralstation har anor från 1860-talet då järnvägen och stationshuset i sin ursprungliga form byggdes. Därefter har stationsområdet utvecklats och ytterligare stationsanknutna byggnader har tillkommit successivt i takt med att järnvägen byggts ut. Inom området finns några delar kvar från den äldre stationsmiljön, som visar på dess långa kontinuitet och som utgör viktiga delar för att förstå platsens äldsta historielager. De äldre byggnader som finns kvar är det gamla stationshuset, godsmagasinet och ställverkshuset.

Det gamla stationshuset som uppfördes i samband med att järnvägen byggdes 1866 är ett av Sveriges allra äldsta och skyddas som enskilt byggnadsminne enligt kulturmiljölagen. Ursprungsbygganden uppfördes i rött tegel som senare putsades och målades. Stationshuset har byggts till i flera steg. Under 1930-talet tillkom en tillbyggnad i trä som användes som godsexpedition. Under utbyggnaden av Uppsala resecentrum 2010–2011 flyttades också stationsfunktionerna till en ny byggnad. Det gjordes en omfattande restaurering av den gamla stationsbyggnaden med höga antikvariska ambitioner. Den gamla stationsbyggnaden har sedan dess inte någon funktion som station utan används som restaurang och kontor. I samband med utbyggnaden byggdes en glasveranda på östra sidan om den ursprungliga stationsbyggnaden.

Väster om stationsbyggnaden finns rester av en äldre järnvägspark kopplad till stationen. Några äldre träd finns också kvar från den ursprungliga parken. Parken gjorde om senast vid omvandlingen av Uppsala resecentrum 2010–2011.

I södra delen av stationsområdet finns ett äldre ställverkshus som skyddas som statligt byggnadsminne. Ställverkshuset är byggt på 1910-talet och tillbyggt på 1930-talet och är ännu i bruk. Placeringen var från början direkt intill och i nivå med spåren. Höjningen av spårområdet och tillkomsten av plattformen för spår 1 gjorde att ställverkshuset idag har en delvis skymd placering från spårområdet. Utöver byggnaderna kring Uppsala Centralstation finns ett fåtal andra äldre byggnader i direkt anslutning till järnvägen. Öster om järnvägen vid Strandbodgatan finns äldre bebyggelse alldeles invid spårområdet.

Stationsområdet ligger inom riksintresset Uppsala stad (C40) som motiveras av kulturhistoriska värden kopplade till 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. De kulturhistoriska värdena är uttryck för stadens riksintressanta betydelse och bidrar till stadsbilden.



Figur 12. Översikt Kulturmiljö.

Kulturlandskapet söder om Uppsala stad

Slättlandskapet öster om järnvägen utgörs av riksintresset Långhundraleden (C41) som utpekats som en forntida betydande kommunikationsmiljö och fornlämningsmiljö. Här finns fornlämningar från framför allt yngre järnålder som tillsammans med bland annat odlingslandskap, torp och bymiljöer speglar områdets historiska utveckling. Riksintresseområdet är omfattande och planförslaget berör de allra västligaste delarna. Riksintresset Långhundraleden har en tydlig koppling till riksintresset för Uppsala stad genom närheten till ängs- och betesmarkerna längs Fyrisån där bland annat Kungsängen ingår. En del av motiveringen till riksintresset för Uppsala stad lyder också ”Stadens silhuett från infarterna och vägar som passerar staden med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken”. Upplevelsen av stadssilhuetten med domkyrkan och slottet från slättlandskapet är därför också ett viktigt kulturmiljövärde här. Kulturrestatatet Linnés Hammarby ligger inom riksintresseområdet cirka 2 kilometer öster om järnvägen. Det omfattar ett markområde runt byggnadsminnet Linnés Hammarby. Från detta kan man på långt avstånd skymta järnvägen.

Sävjaåns dalgång ingår i ett område som av Riksantikvarieämbetet och Naturvårdsverket utpekats som ett område för odlingslandskapets bevarande.

Sävja gård och Linnés Sävja som ligger väster om planförslagets område är utpekade som kommunala kulturmiljöintressen.

I södra delen av planförslagets område ligger Bergsbrunna. Detta var från början ett säteri (en större herrgård) men med tillkomsten av järnvägen i slutet av 1800-talet utvecklades orten till stationssamhälle och industriort. På stationsområdet anlades ett tegelbruk där upplandslera brändes till tegel. I början av 1900-talet tillkom ett större område med egnahemsbebyggelse under namnet Bergsbrunna Lant-hem.

Bergsbrunnas första epok som stationssamhälle avslutades omkring 1970 då hållplatsen avvecklades. Stationshuset revs år 1975.

Läs mer om kulturmiljö i Kulturarvsanalysen.

Ord och begreppsförklaring

Riksintressen för kulturmiljövården

Områden som särskilt tydligt berättar om kulturhistoriska sammanhang i landskapet. Områdena pekas ut av Riksantikvarieämbetet och dess värden kan vara knutna till enskilda objekt och delområden. Riksintressets namn följs av en identitetsbeteckning, exempelvis ”C40A” för Uppsala stad.

Byggnadsminne enligt kulturmiljölagen

En byggnad, park, trädgård eller anläggning som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde kan skyddas som byggnadsminne. Det är länsstyrelserna som beslutar om en byggnad eller anläggning ska förklaras för byggnadsminne.

Statligt byggnadsminne

En byggnad, park, trädgård eller anläggning som har synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller ingår i ett bebyggelseområde med sådana värden och som ägs av staten kan bli statliga byggnadsminnen. Det är regeringen som beslutar om en statlig byggnad eller anläggning ska bli statligt byggnadsminne.

Fornlämning

Fornlämningar är lämningar efter människors verksamhet under forna tider, som har tillkommit genom äldre tiders bruk och är varaktigt övergivna. En fornlämning får enligt kulturmiljölagen (1988:950) inte rubbas eller tas bort utan tillstånd från länsstyrelsen.



Figur 13. Glasveranda, östra sidan av Gamla stationshuset.



Figur 14. Ställverksbyggnaden från 1910-talet.

2.5 Landskaps- och stadsbild

Landskaps- och stadsbilden utgör den visuella upplevelsen av omgivningen, dess uppbyggnad och beståndsdelar. Det kan ses som en sammanfattning av alla komponenter i landskapet. Det kan också uttryckas som att landskaps- och stadsbilden är en struktur till följd av historisk utveckling.

Landskapsbilden beskrivs med begrepp som variationsrikedom, skala, struktur, komplexitet, siktlinjer, fysiska element, barriärer, rumslighet men också topografi, markanvändning och naturtyper. Upplevelsen av landskapet kan vara olika för en person som bor och verkar i ett landskap jämfört med en person som är på besök eller passerar igenom. Landskapet kan också upplevas på olika sätt beroende på från vilket avstånd det betraktas. Den som befinner sig mitt i landskapet kan på nära håll uppleva detaljer i miljön så som enskilda blad på träden eller vilka blommor som växer på platsen. På avstånd är det landskapets stora former som framträder och skapar landskapsbilden.

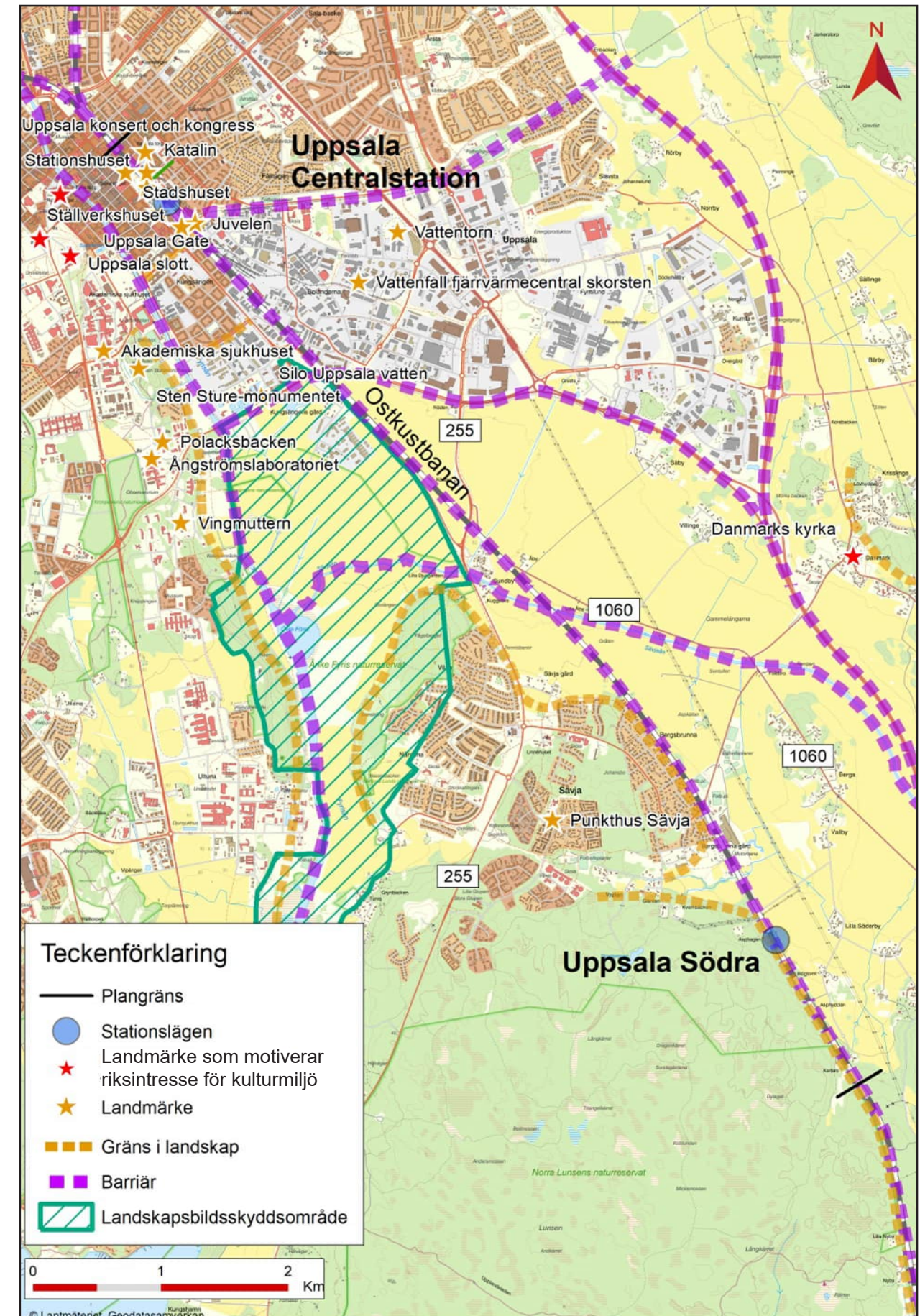
Längs sträckan för planförslaget skiljer sig upplevelsen av stadslandskapet i norr till landskapet söder om Uppsala. I olika delar av sträckan blir därför olika aspekter av landskapsbild/stadsbild viktiga att lyfta. Stadsbilden och landskapsbilden beskrivs på en översiktlig nivå.

I stadsbilden finns betydelsefulla sikt samband från stationsområdet till flera viktiga landmärken och symboliskt viktiga byggnader belägna både inom och längre från stationsmiljön. Uppsala slott, Uppsala domkyrka, biblioteket Carolina Rediviva samt Uppsalas gamla stationshus, Uppsala konsert och kongress kallad UKK, Uppsala Gate och kontorsbyggnaden Juvelen, se figur 17. Vyer mot dessa finns både inom stationsområdet och när man rör sig längs med järnvägen söderut. Landmärkena bidrar till Uppsalas identitet, igenkänning och orienterbarhet.

Inom stadslandskapet finns återfinns flera karaktärer - söder om stationsområdet finns en tydlig gräns mellan stads- och industrikaraktär. Området Boländerna mellan Centralstationen och Kungsängsleden utgörs till stor del av verksamhetsområde som närmast järnvägen bland annat rymmer Uppsala godsbangård. Gränsen mellan stad och land är tydlig. Kungsängsleden bildar en gräns mellan stadsbebyggelse i norr och ett öppet och storskaligt slättlandskap med jordbruksmark i söder.

Slättlandskapet söder om Uppsalas centrala delar präglas av vidsträckta vyer och siktlinjer mot Uppsalas stadsilhett och de landmärken som finns där samt Uppsalaåsen och omgivande landskap. Strax väster om befintlig järnväg finns ett område med landskapsbildsskydd, se figur 15. Inom området är det förbjudet att uppföra exempelvis byggnader, luftledningar eller liknande anläggningar. Järnvägen, de större vägarna och Sävjaån utgör de största fysiska barriärerna inom i landskapet kring järnvägen idag. Dessa begränsar framkomligheten för människor och djur som blir styrda till anlagda planskilda och icke planskilda korsningar.

Söder om slättlandskapet vidtar ett sammanhängande kuperat skogslandskap och övergången från slätt- till skogslandskap är tydlig. Järnvägen går på bank längs skogslandskapets östra kant och tar stöd i terrängen. I anslutning till skogslandskapet finns stadsdelarna Nantuna-Vilan, Sävja och Bergsbrunna med i huvudsak bostadsbebyggelse. Bergsbrunna, präglas av småskalig gatustruktur med villor och trädgårdar. Det finns idag få möjligheter att passera järnvägen i Bergsbrunna, vilket medför att järnvägen även upplevs som en fysisk barriär. Den högre belägna skogen medför möjliga utblickar från skogskanten ut över slätten.



Figur 15. Analys landskapsbild

Ord och begreppsförklaring

Landskaps- och stadsbild

Det visuella uttrycket hos och upplevelsen av ett större landskapsområde.

Siktlinjer

Siktlinjer är långa vyer över landskapet och följer ofta dalgångar, längs öppna uppodlade marker samt över och längs vattenytor.

Målpunkter

Målpunkter är platser dit människor har någon typ av ärende, i sin vardag eller på utflykt.

Landmärken

Landmärken är objekt som syns på långt håll och som går att orientera sig efter.

Skala och rumslighet

Storskaligt eller småskaligt. Ett storskaligt landskap har stora sammanhängande ytor med likartad struktur. Ett småskaligt landskap är varierat och uppbrutet. Även bebyggelse och tätorter kan vara småskaliga eller storskaliga. Rumsligheter skapas främst av nivåskillnader och vegetation, som skapar mer eller mindre avgränsade rum med variation i storlek och form.

Komplexitet

Hur omväxlande och detaljrikt ett landskap är. Skalan är i viss mån relaterad till komplexiteten, såtillvida att ett storskaligt landskap kan upplevas som mindre omväxlande och mindre komplext än ett landskap med småskaligt struktur.



Figur 16. Vy mot Uppsala domkyrkas torn från spår 1 på Uppsala Centralstation.



Figur 17. Vy över några av Uppsala stadsmiljös landmärken. Röd markering innebär att märket ligger inom område för riksintresse. Foto taget i nordvästlig riktning.

2.6 Användning och rörelse i staden och landskapet

2.6.1 Markanvändning

Markanvändningen inom planområdet utgörs idag av stadsbebyggelse norr om Kungsängsleden. I området kring Uppsala Centralstation karaktäriseras bebyggelsen främst av serviceverksamheter, såsom station, hotell och restauranger samt ytor för kollektivtrafik. Söder om Strandbodgatan ligger Boländernas industriområde med verksamheter, främst småindustrier, på östra sidan om järnvägen och Industristadens bostadskvarter på den västra.

Söder om Kungsängsleden finns jordbruksmark och Sävjaån. Söder om Sävjaån finns Bergsbrunnas villabebyggelse på den västra sidan av spåren medan jordbruksmark, enstaka bostadsfastigheter, ett tidigare tegelbruk samt en motorbana finns på den östra. Längst i söder tar skogen vid på den västra sidan, medan den östra fortsatt utgörs av jordbruksmark.

2.6.2 Infrastruktur och rörelsemönster

Uppsala resecentrum en nod för resor till och från staden. Här sker byte mellan pendeltåg, regiontåg, snabbtåg, fjärrtåg, stads- och regionbussar. Det går också att byta från kollektivtrafik till cykel, och runt resecentrum det finns ett flertal cykelparkeringar samt ett parkeringshus för cyklar.

För att korsa järnvägen vid Uppsala Centralstation kan gående, cyklister och resenärer nyttja Centralpassagen som går under Uppsala Centralstation. Centralpassagen fungerar i första hand som koppling till spår 2 - 7, se figur 3. Spår 2 till 7 kan också nås via Strandbodgatan. Plattform 8 nås antingen via Centralpassagen eller från Stationsgatan. Via Uppsala resecentrum når resenärerna plattform 1. Från Centralpassagen finns hiss till spår 2 till 7 samt 8. Ytterligare två hissar finns vid Strandbodgatan till spår 2 till 7.

Den befintliga järnvägsanläggningen passerar ett antal vägar utmed sträckan. Kommunala gator som berörs är bland annat Strandbodgatan, Vimpelgatan (se figur 18), Kungsängsleden (se figur 19), väg 255 och Gårdsvägen. En statlig väg löper utmed den östra delen av den befintliga anläggningen, väg 1060. Enskilda vägar finns också i anslutning till anläggningen. Däribland en överfart för jordbruksfordon vid Sävja gård samt vägportar vid Vallby och Söderby.

Det finns ett snabbcykelstråk som förbinder centrala Uppsala med Bergsbrunna. I centrala Uppsala finns ett väl etablerat gång- och cykelvägnät som korsar järnvägen vid flera platser. I både centrala Uppsala och Bergsbrunna ingår gång- och cykelnätet i såväl kommunens huvudnät som i det lokala nätet. I övrigt rör sig gång- och cykeltrafikanter i blandtrafik längs lokal- och bostadsgator.

I Bergsbrunna kan passage över och under järnvägen ske på fyra platser. För bil-, cykel- och gångtrafik finns en överfart i höjd med fotbollsplanerna i Bergsbrunna. Korsningen är i plan och är signalreglerad. Söderut intill rekreationsområdet Lunsen finns två äldre smala passager under järnvägen för gående och cyklister. Norr om Bergsbrunna ligger en mindre plankorsning som knyter samman jordbruksmarken på båda sidor av järnvägen. Vid denna finns bom och den är således inte öppen för allmänheten.

Två busslinjer trafikerar sträckan Uppsala centrum - Sävja och Bergsbrunna. Det finns också en busslinje som förbinder Sävja med Ultuna och Gottsunda. Skolskjuts trafikerar mellan Bergsbrunna och Danmark via Gårdsvägen.

2.6.3 Målpunkter för barn och unga

Utmed järnvägssträckan finns målpunkter för barn i huvudsak i centrala Uppsala och i Bergsbrunna. I Kuggebro, som ligger mellan centrala Uppsala och Bergsbrunna, finns bostäder och en lekplats.

Målpunkterna nära järnvägsanläggningen i centrala Uppsala finns framförallt inom den norra delen av sträckan, på båda sidor av järnvägen. Då järnvägen skär genom den mest centrala delen av Uppsala har människor generellt ett stort behov av att korsa järnvägsanläggningen för att ta sig till målpunkter på båda sidor om den. För barn rör det sig om lekplatser, idrottsplatser, naturområden, skolor, bostäder och andra aktivitetsplatser.

De finns fyra grundskolor som är belägna under cirka 500 meter från järnvägsanläggningen i centrala Uppsala, samtliga i den norra delen av järnvägssträckan. Det finns flera gymnasieskolor och förskolor inom samma avstånd från järnvägen. Förskolor finns även i Kungsängen väster om järnvägen och gymnasieskolor i Boländerna öster om järnvägen. I Boländerna finns, förutom en gymnasieskola, få målpunkter för barn. I Kungsängen finns inte heller så många målpunkter avsedda för barn då området framför allt innehåller kontors- och affärsverksamheter.

I Bergsbrunna och Sävja finns flera målpunkter för barn. Målpunkterna är såväl lek- och idrottsplatser som rekreationsområden. I Sävja finns flera skolor med olika sammansättningar från förskoleklass till årskurs nio. I Danmarks by, på östra sidan om järnvägen och E4:an, finns skola (F-5) förskola. Barn kan ha målpunkter i både Bergsbrunna och Danmarks by och således röra sig däremellan.

I Sävja finns också kulturcentrum med angränsande sporthall, idrottsplats, pizzeria och matbutik. I Bergsbrunna, på östra sidan av järnvägen, ligger flera fotbollsplaner som tillhör Danmarks IF, motorbana och en brottningsanläggning.

Läs mer om barns rörelse och målpunkter i landskapet i Barnkonsekvensanalysen.

Många målpunkter för barn och unga är kopplade till rekreation och friluftsliv, läs mer om det i kapitel 2.6.4.



Figur 18. Befintlig plankorsning vid Vimpelgatan.

2.6.4 Rekreation och friluftsliv

Centrala Uppsala består av tät bebyggelse med ett fåtal värden för rekreation och friluftsliv belägna i närheten av spårområdet. Dock finns sport- och aktivitetsanläggningar belägna inom en kilometer från järnvägs-spåren. Cirka 500 meter från Uppsala Centralstation, på östra sidan om spåren, ligger Fålhagens IP. Studenternas idrottsplats är en av Uppsalas största centra för idrott med bland annat fotboll- och bandyarenor och ligger cirka 700 meter från Uppsala Centralstation på västra sidan om spåren. Nära Uppsala centralstation korsar tre konststråk järnvägen; stråket för det oväntade mötet samt stråket för platsens historia börjar båda i stadskärnan och går bort till Luthagen. Stråket för kvinnliga konstnärer korsar järnvägen på samma plats och är annars utbredd i stadskärnan.

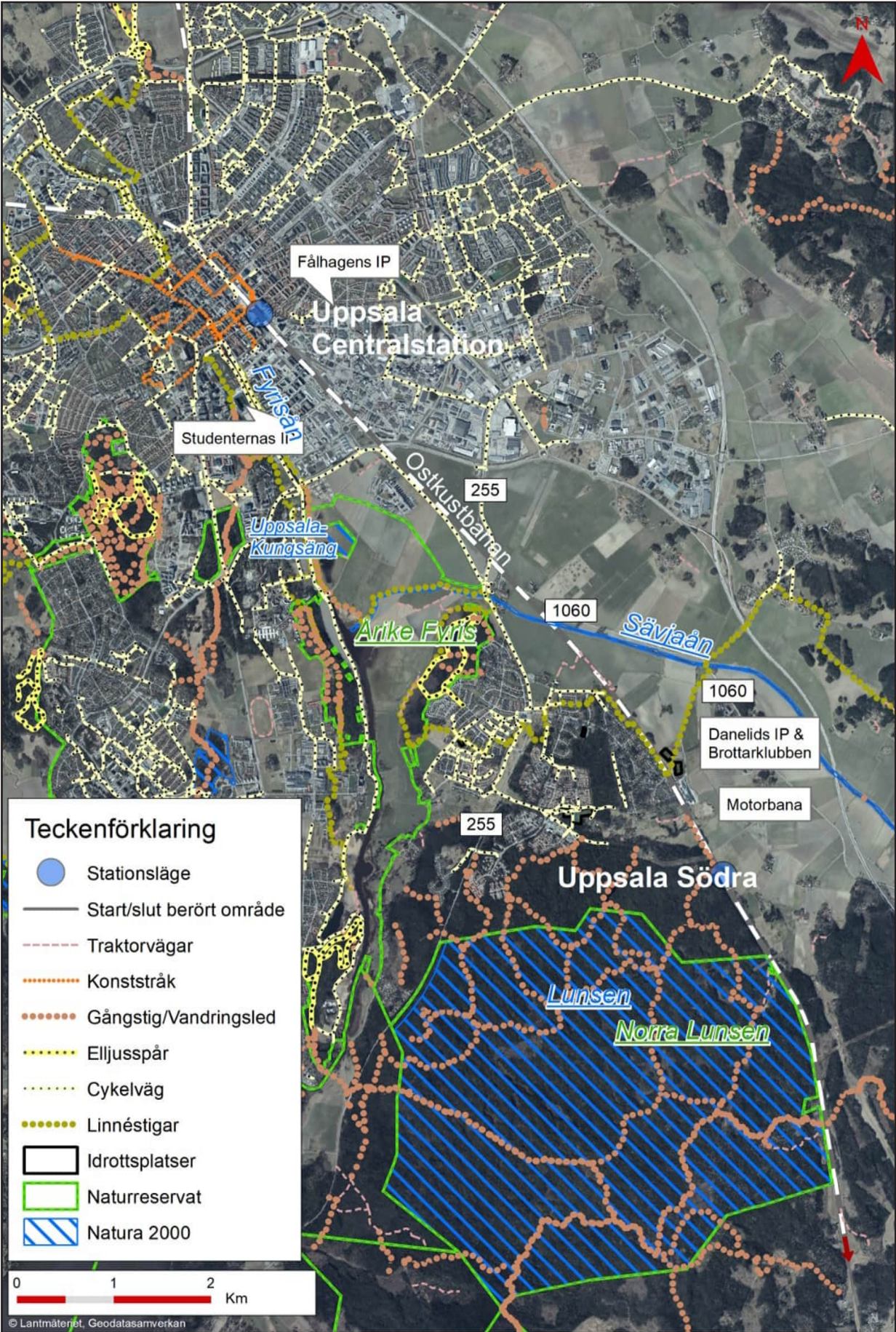
Från centrala Uppsala löper Årike Fyris söderut. Friluftsområdet Årike Fyris är ett kommunalt naturreservat som bland annat syftar till att bevara ett sammanhängande tätortsnära friluftsområde. I naturreservatet finns flera gång- och cykelleder med rastplatser längs vägen. Snörika vintrar spåras längdskidspår upp över fälten och på de två intilliggande elljusspår.

Kring den södra delen av planförslagets sträcka finns anläggningar för rekreation i anslutning till bebyggelsen i Bergsbrunna. På östra sidan spåren finns bland annat Danelids IP med ett antal fotbollsplaner, Danmarks motorbana samt en lokal för brottningsverksamhet. Vid Bergsbrunna korsar Danmarksstigen, en av Uppsalas åtta Linnéstigar, järnvägsspåren. Det är en rekonstruktion av Linnés exkursionsstråk som följer järnvägen cirka 500 meter i Bergsbrunna, innan den viker av österut via Gårdsvägen.

Söder om Bergsbrunna finns skogsområdet Lunsen. Området nås österifrån via Vallby vägport och Söderby vägport. Lunsen är sedan 2003 ett kommunalt naturreservat vars natur- och friluftsvärden ska bevaras och utvecklas (Uppsala kommun, 2016). Syftet med naturreservatet är bland annat att bevara ett större sammanhängande tätortsnära friluftsområde med vildmarkskaraktär och förutsättningar som främjar naturupplevelser för allmänheten (Uppsala kommun, 2014). Området erbjuder bland annat möjlighet till orientering, vandring, skidåkning och cykling. (Uppsala kommun, 2020). I området utövas också ridning och mountainbikecykling. Utanför planförslagets södra ände korsar vandringsleden *Upplandsleden* järnvägen.



Figur 19. Befintlig planskild korsning, järnväg-Kungsängsleden.

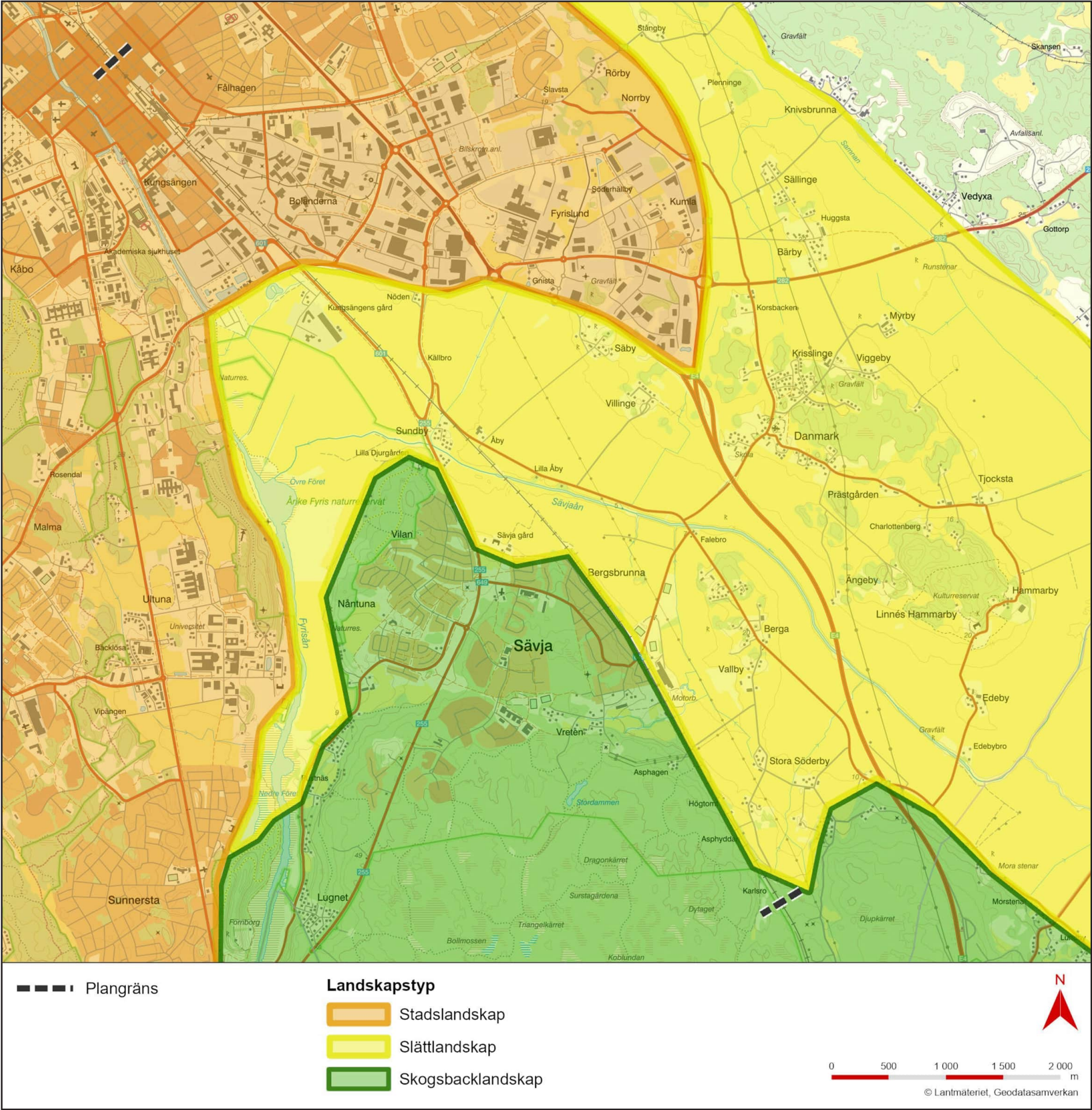


Figur 20. Översikt rekreation och friluftsliv.

3 Landskapstyper

I detta kapitel beskrivs landskapstyper på en översiktlig nivå. En landskapstyp är en benämning på ett område som har en viss generell uppbyggnad och kan förekomma på flera olika ställen. Beskrivningen bygger till stor del på faktorer som geologi, ekologi, vatten och vegetation men kan också ha kopplingar till historia och människans verksamhet i landskapet. För att kunna dela in landskapet i landskapstyper studeras jordartskarta, berggrundskarta, höjddata, marktäckedata, terrängkarta, ekonomisk karta och redan framtagna landskapsanalyser. De naturgivna processerna och människans nyttjande av naturresurserna är huvudkrafterna i landskapets utformning och dessa förändras över tid.

Landskapstyperna ligger i sin tur till grund för indelningen av karaktärsområden. I kapitel 4 presenteras karaktärsområdena och de särskiljande dragen mellan dessa områden. Karaktärsområdena beskrivs med fokus på de delar som ligger inom planförslaget.



Figur 21. Landskapstyper.

3.1 Stadslandskap

I norra delen av planförslaget ligger stadslandskapet som omfattar hela Uppsala stad. Åt norr, öster och sydost har Uppsala en tydlig gräns mot det angränsande slättlandskapet. I väster och sydväst är övergången mindre tydlig med en successiv övergång mot glesare bebyggelse och odlingsmark varvat med skogsmark.

Som många andra städer i Sverige har Uppsala växt fram nära vattendrag och delvis med kyrkan som drivkraft. Under början av 1200-talet växte det nuvarande Uppsala fram vid Fyrisåns mynning, med goda sjöförbindelser till Mälaren. När kyrkans ärkesäte flyttade sitt centrum hit under 1270-talet tog stadsbildningen fart, även om det funnits en köpstad här redan på 1100-talet. Staden växte fram på båda sidor om Fyrisån med kyrkans centrum på västra sidan och köpstad på den östra. Spåren av kyrkan, kronans och universitetets stormaktstider är idag en viktig del av stadsbilden, genom både landmärken och gatustruktur. Under 1600-talet genomgick många städer i Sverige strukturförändringar och gatunätet fick ett mer reguljärt utseende. I Uppsala växte rutnätsstaden fram med Stora torget och de fyra huvudgatorna som löpte i vartdera väderstreck och rätvinkliga tvärgator. Dessa gator används idag av både fotgängare, cyklister och motortrafik och är viktiga stråk i staden. Andra viktiga kommunikationer för staden idag löper i riktningen mellan nordväst och sydöst, som E4:an, Tycho Hedéns väg, Ostkustbanan, Kungsgatan och Fyrisån. Staden har också ett väl utbyggt nätverk av cykelbanor då stadens topografi uppmuntrar till bra resvägar med cykel och då det för många studenter och arbetspendlare är ett bra resealternativ.

Över tid utvecklas staden mot det moderna stadsbyggandet och bland annat järnvägen blev en stimulerande kraft. Idag har Uppsala ett funktionsblandat centrum med arkitektur i varierad stil och ålder samt en variation av målpunkter som bostäder, handel, arbetsplatser och andra viktiga samhällsfunktioner som sjukvård och polisstation. Längre bort från stadscentrumet blir stadens funktioner mer renodlade genom till exempel verksamhets- och industriområden, villabebyggelse och handelscentrum.

Alléer längs gatorna, stadens stora och små parker och Fyrisån utgör viktiga ekologiska element, i den i övrigt mycket hårdgjorda staden.

3.2 Slättlandskap

Landskapskaraktären på Uppsalaslätten är präglad av den bördiga jordbruksmarken runt omkring som domineras av uppodlade och utdikade lerslätter. Landhöjningen skapade det flikiga mosaiklandskapet där det i dalgångarna tidigare var havsvikar. Lämningar från förhistorisk tid vittnar om boplatser längs höjdryggar och åkerholmar. Många av de mindre byarna på slätten bildades redan under yngre järnåldern. Stora delar av jordbruksmarken söder om Uppsala har också tillhört kronan och kyrkan. Slättmarken har utvecklats i takt med att man avvattnade tidigare fuktiga marker och gjorde det möjligt att bedriva jordbruk. Idag odlas spannmål, oljeväxter och vall på slättmarken och på mindre ytor bedrivs bete. Här finns stora vattendrag som Sävjaån som lätt meandrar sig genom landskapet och samt låga moränhöjder med skog och bebyggelse. Slättmarken sträcker sig intill stadsgränsen och möjliggör långa siktlinjer i flera väderstreck.

3.3 Skogsbacklandskap

Skogsbacklandskapet domineras av småkuperad vildmarksbetonad skogsmark på morän som är rik på myr- och fuktmarker. Denna landskapstyp är mer höglänt än det omkringliggande slättlandskapet och utgörs av en flack plåt och mindre markerade kantsluttningar. Även stadsdelarna Bergsbrunna, Sävja och Nántuna-Vilan återfinns i utkanten av skogen och består av sammanhängande områden av flerfamiljshus, villor och radhus. I dessa bostadsområden finns mycket grönska då skogskilar letar sig in mellan bebyggelsen och i de norra delarna är skogen mycket stigräk.

Skogsområdet går under namnet Lunsen. I de norra delarna har det historiskt funnits utmarker för jordbruksfastigheter i Nántuna, Sävja, Bergsbrunna och Vallby. Fram till 1930-talet hämtade människor virke och ved i skogen, vallade betesdjur och bedrev myrslätter. Spår av människans brukande av skogen syns än i dag, då vandringsleder genom skogen delvis följer gamla färdvägar. Delar av området är naturreservat och Natura 2000-område med syfte att bevara och utveckla äldre barr- och blandskogar, sumpskogar, myrmarker, geologiska bildningar och hydrologiska betingelser. Naturreservatet syftar även till att tydliggöra kulturlämningar och främja rekreation och besitter mycket höga rekreativvärden. Skogens ålder kan också variera beroende på skogsbruk eller rådande skyddsformer på skogen.



Figur 22. Uppsala stad, foto taget med vy mot nordväst.



Figur 23. Slättlandskapet, foto taget med vy mot norr.



Figur 24. Skogsbacklandskapet. Foto taget mot norr med Dalkarlskärret i förgrunden och Sävja och Bergsbrunna i bakgrunden.

4 Karaktärsområden

I detta kapitel delas landskapstyperna in i karaktärsområden. Ett karaktärsområde är ett geografiskt avgränsat område som utgör en unik del av landskapet, med en egen identitet, historia och geografi.

Från norr till söder beskrivs varje karaktärsområde övergripande. Vidare listas nyckelkaraktärer som ger området dess särprägel. Slutligen analyseras karaktärsområdets känslighet utifrån hur det kan påverkas av ett storskaligt intrång såsom en ny järnväg. Till varje karaktärsområdesbeskrivning finns också en karta som visar karaktärsområdesgränsen och landskapselement.

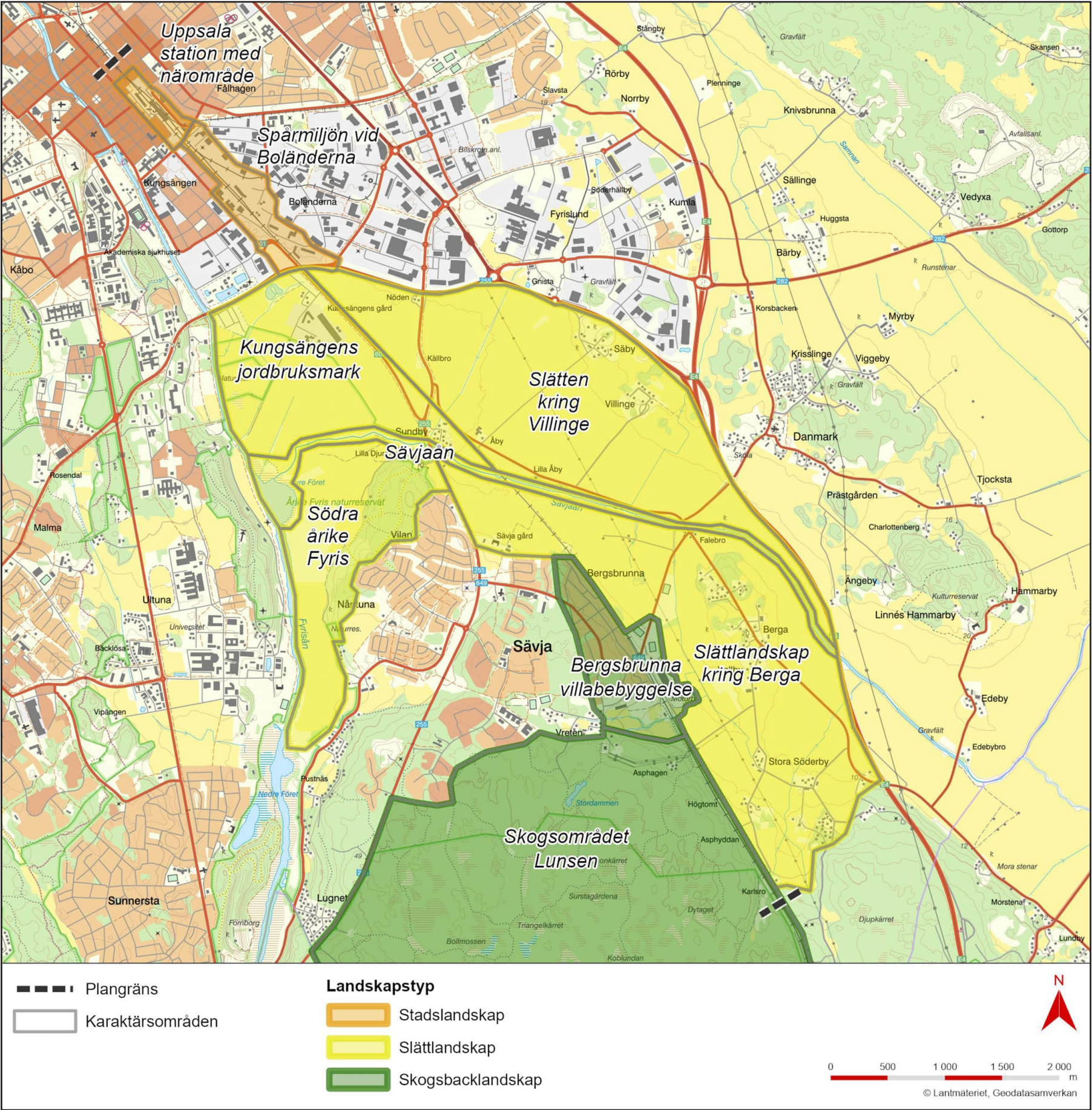
Karaktärsområdenas känslighet bedöms utifrån hur de direkt eller indirekt kan komma att påverkas av ett storskaligt ingrepp som en järnvägsanläggning eller trafikplats. Det finns flera faktorer som utgör utgångspunkter vid analysen av karaktärsområdenas känslighet. Exempelvis påverkar ett områdes öppenhet respektive slutenhet upplevelsen av landskapet och staden. Det omgivande landskapets och stadslandskapets skala påverkar hur tåligt det är för den förändring som en ny storskalig infrastrukturanläggning medför. Känsligheten i landskapet och staden påverkas också av de aktiviteter som utövas på platsen.

För varje karaktärsområde beskrivs också de fokuspunkter som ligger inom området kort. För varje fokuspunkt beskrivs och analyseras de hänsynstaganden som krävs i projekteringen för att uppnå en god helhetslösning.

Placering av de produktions- och upplagsytor som krävs under produktionstiden tas upp i analysen. Inom ett område kan placering vara lämpligt utifrån en aspekt, men olämpligt utifrån en annan. Ett sammantaget råd för karaktärsområdena som helhet ges därför inte.

Nio olika karaktärsområden identifierats:

- Uppsala station med närområde
- Spårmiljön genom Boländerna
- Kungsängens jordbruksmark
- Uppsalaslätten vid Villing
- Sävjaån
- Södra Årike Fyris
- Slättlandskap kring Berga
- Bergsbrunna villabebyggelse
- Skogsområdet Lunsen



Figur 25. Karaktärsområdesindelning.

4.1 Uppsala station med närområde

4.1.1 Beskrivning

Karaktärsområdet omfattar Uppsala station med närområde. Området präglas av närheten till spåren, stationen och de tillhörande funktionerna. Området avgränsas av Vaksalagatan i norr, av Storgatan/Stationsgatan i öster, av Strandbodgatan i söder och av Kungsgatan i väster.

Jordarter och topografi

Topografin i området är flack och det är främst passager under järnvägen som ger lokala höjdskillnader. Marken under stationsområdet är uppfyllt av fyllnadsmassor ovan på postglacial lera.

Kulturmiljö

Inom karaktärsområdet finns många kulturhistoriska värden som är viktiga för karaktären. Byggnadsminnena stationshuset och ställverks-huset och att hela området ingår i riksintresse för kulturmiljövård Uppsala stad (C40A) visar på att området besitter höga kulturhisto-riska värden.

Karaktärsområdet har inte samma tydliga rutnärsstruktur med byggnader i kvarter som stadslandskapet runt omkring men viktiga axlar går i östvästlig riktning över området. Dessa axlar, i form av gång- och körytor utgår från rutnätsstrukturen och kopplar samman omkringliggande områden med stationsområdet.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Bebyggelsen i karaktärsområdet består av byggnader kopplade till järnvägen (som stationsbyggnader och cykelgarage), kommersiell verksamhet som hotell och restauranger, kontor samt bostäder längs Stationsgatan. Lindwalls kaffe har sin fabrik i södra änden av karak-tärsområdet. Ett flertal större byggnader har framträdande roller, som Stationshuset från 1877, stadshuset och Uppsala Gate.

Kungsgatan avgränsar området i öst och är en mycket trafikerad gata för bil- och busstrafik, lika så Stationsgatan på östra sidan om spåren. Inom karaktärsområdet ligger hållplatser för både stads- och regio-nalbussar och cykelparkeringar finns på flera olika ställen över hela området.

Många cyklister har stationen som målpunkt men inom karaktärsom-rådet finns cykelstråk i östvästlig riktning som genom centralpassagen och längs Strandbodgatan. Dessa är viktiga stråk för att binda ihop staden på de olika sidorna av järnvägen. I längsgående riktning finns det gång- och cykelbana längs Stationsgatan på östra sidan om spåren.

Grönstruktur och naturmiljö

Grönskan i karaktärsområdet präglas av trädplanteringar längs gator och cykelparkeringar samt mindre parker och planteringar. I Gunnar Leches park, den gröna kilen mellan Kungsgatan och Stadshusgatan, finns gräsmattor, trädtrader och perennplanteringar. På torget söder



Figur 26. Karaktärsområde Uppsala stationsområde.

om stadshuset, i norra delen av karaktärsområdet, finns äldre exemplar av kastanjeträd, lind och lönn. Vid ombyggnaden av denna yta år 2021 planterades även yngre träd, som körsbär och hassel.

Flera unga trädrader, med exemplar som är mindre än 30 år gamla, finns bland annat längs Stationsgatan, Fjalars gränd och Strandbodgatan. Nyplanterade trädrader finns även där det historiskt har funnits alléer som vid de gamla godsmagasinet/Katalin och längs vägar i karaktärsområdets södra delar. På grund av trädens ringa ålder omfattas dessa inte av det generella biotopskyddet.

Stadsbild

Siktlinjer

Inom karaktärsområdet finns siktlinjer mot många av Uppsalas tydligaste landmärken, som Uppsala slott och Domkyrkan, utanför karaktärsområdets gränser. Inom karaktärsområdet är siktlinjerna långa i nordsydlig riktning längs spåren och de parallella vägarna.

Barriärer

Järnvägsspåren med tillhörande plattformar utgör fysiska barriärer och har stor påverkan på rörelsen mellan stadens västra och östra sidan. De planskilda korsningarna på Vaksalagatan, i Centralpassagen och på Strandbodgatan är därför viktiga passager för såväl gång- och cykeltrafikanter som för motortrafik.

Målpunkter

Uppsala Centralstation är en mål- och bytespunkt för flertalet trafikslag; utöver buss- och tågtrafik finns stråk för gående och cyklister som både utgår från och korsar stationsområdet. Utöver funktioner kopplade till att resa till eller från centralstationen finns restauranger, hotell och butiker som är målpunkter. På östra sidan av järnvägen ligger flerbostadshus.

Landmärken

Stationsbyggnaden från 1866 och ställverkshuset är landmärken med kulturhistorisk karaktär, dessa berättar om stationens tidigare utformning och funktioner. Uppsala Gate och Juvelen är nyare byggnader som vittnar om stadens utveckling. Även stadshuset vid korsningen Vaksalagatan/Kungsgatan och de gamla godsmagasinet/katalin, som numera innehåller restaurang- och musikverksamhet, är framträdande byggnader inom området.

Skala, rumslighet och komplexitet

Skalan inom karaktärsområdet är stor och består av stora öppna rum med lång sikt. I kvarteren närmast stationsmiljön är spåren en tydlig del av stadsrummet. I norra och mellersta delen av karaktärsområdet är byggnaderna runt omkring vända med sina fasader och entréer mot stationsområdet vilket ramar in området. I den sydvästra delen av området är byggnaderna däremot mer vända med sina baksidor mot spåren, vilket gör att spårområdet upplevs mer som en baksida där, särskilt i sydvästra delen.

Sammantaget är arkitekturen varierad i både form, höjd, stil och ålder vilket ger miljön en hög komplexitet.

4.1.2 Analys

Känslighet

Kulturmiljön i området är känsliga för åtgärder som riskerar att förändra områdets karaktär och struktur. Förtätning, förändring av fasader eller tillkommande byggda element som bygger på höjden, exempelvis en plattformsförbindelse eller gångbro kan påverka karaktären. Om sådana åtgärder blir aktuella måste de utredas och gestaltas med hänsyn till de kulturmiljövärden som området hyser.

Rutnätsstrukturens axlar som löper över stationsområdet är känsliga för att bli brutna. Både ur ett kulturhistoriskt perspektiv och på grund av stråkens betydelse för rörelser och orienterbarhet på och till centralstationen. Rutnätsstrukturen framhäver även siktlinjer mot landmärken.

De bostäder som finns inom och i anslutning till karaktärsområdet är utsatta för störningar i form av buller och vibrationer, särskilt under kvällar, nätter och helger.

Träd och trädrader inom karaktärsområdet är känsliga för påverkan ur både naturmiljösynpunkt och för deras bidrag till stadsbilden. Detta gäller även inom den zon där trädens rotsystem breder ut sig. Flertalet unga trädrader finns omkring stationsområdet. Äldre exemplar nära järnvägen riskerar att påverkas av förändringar nära spåren.

Potential

Stationsområdet har över tid omvandlats och förändrats många gånger. Området har därmed en potential att tåla förändring, då det tillsammans med staden har utvecklats över tid.

Det finns potential att förbättra tillgänglighet och orienterbarhet och då underlätta byte av transportmedel inom stationsområdet.

Nyckelkaraktärer

- Byggnadsminnen: stationsbyggnaden från 1866 och ställverkshuset från 1910-talet
- Större byggnader med framträdande karaktär: Stadshuset, Juvelen och Uppsala Gate
- Målpunkt och knutpunkt med många trafikslag
- Stort spårområde med långa plattformar med höga tak
- Komplex miljö utifrån både områdets karaktär och alla dess funktioner
- Rutnätsstad med blandad ålder, karaktär och arkitektur på byggnaderna
- Stora utrymmeskrävande cykelparkeringar

Idag är de gröna stråken inom området spridda och det finns potential att koppla ihop dem och skapa en större sammanhängande grönstruktur, genom trädplanteringar och parkmark.

Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg så jobbar projekt utifrån riktvärden i prop. 1996/97:53. Detta kan medföra att boendemiljön i närområdet förbättras. Det finns potential att gestalta eventuella bullerskydd på ett sätt som följer karaktären i området och på så vis stärka områdets karaktär och minska järnvägens visuella intryck i området.

Det finns även en potential att minska upplevelsen av att passagen och anslutningarna till plattformarna från Strandbodgatan är en baksida.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar karaktärsområdet i måttlig utsträckning. Nyckelkaraktärerna som avser stationsbyggnaden, ställverkshuset och områdets funktion som målpunkt och knutpunkt kommer att bli särskilt påverkade av omvandlingen. Det medför att områdets karaktär och nyttjande kommer förändras.

De planerade förändringarna bör göras på ett genomtänkt sätt med stor hänsyn. Särskilt viktigt är att ta hänsyn till helhetsgestaltningen av området med dess stråk, flöden, upplevelser för resenärer, barnperspektivet, trygghet, orienterbarhet och tillgänglighet. Dessa aspekter behöver tas hänsyn till under både projektering, byggtid och drifttid.

Framtida utveckling

Planförslaget inom fyra spår samt Region Uppsala och Uppsala kommuns utvecklingsplan för resecentrum kommer över tid innebära stora förändringar inom karaktärsområdet.



Figur 27. Vy över nordvästra delen av karaktärsområdet och flera landmärken i bakgrunden.

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Spår 100

En del av utbyggnaden av Uppsala Centralstation innebär nya spår och plattformar. I nordvästra delen av stationsområdet tillkommer ett nytt spår med tillhörande plattform som får benämningen spår 100, se Figur 3. Plattformen sträcker sig från Stadshuset och vidare söderut fram till det gamla stationshuset. I anslutning till plattformen finns befintlig cykelväg och torgyta intill Stadshuset med ett fåtal bilparkeringsplatser. För att möjliggöra spår 100 kommer järnvägsbron över Vaksalagatan behöva breddas.

De nya spåren och plattformarna ska integreras med befintliga strukturer och ska underlätta vid byten. Vid spår 100 är det viktigt att skapa god tillgänglighet då plattformen inte kommer ligga i marknivå. Trappor och ramper bör således projekteras med hänsyn till omgivande mark och för olika typer av resenärer. En god orienterbarhet är viktig för att underlätta för resenären vid till exempel tågbyte eller parkering av cykel. Eventuella intrång i befintlig gång- och cykelväg bör hanteras så att miljön fortsätter vara säker för samtliga trafikanter.

Stationshuset och förlängning plattform 1

Plattformen vid spår 1, i höjd med det gamla stationshuset, kommer att förlängas samt höjas för att möjliggöra påstigning längs hela spår 1, se Figur 3. Förlängningen kommer att ligga i direkt anslutning till det gamla stationshuset, som är ett enskilt byggnadsminne. Det innebär att en glasveranda som är tillbyggd 2010 kommer att möta plattformen på en ny höjd och att delar av träfasaden på den tidigare godsexpeditionen från 1930-talet att behöva byggas om, så att befintliga dörrar och fönster anpassas i höjd. I höjd med glasverandan och träfasaden blir plattformen smalare för att möjliggöra utbyggnadernas fortsatta existens.

Plattformen för spår 1 bör vara tillgänglig och skapa god kommunikation till spår 100 för att möjliggöra smidiga tågbyten. Då plattformen här blir av smalare utförande är det viktigt att möblering inte hindrar rörelse och att ledstråk hålls fria. Mötet mellan ny plattform och fasad bör hanteras så att nivåer möts på ett naturligt sätt och att resenärens säkerhet beaktas. Fasadens byggda element, som fönster och dörrar, bör inte blockeras av utrustning på plattformen.

Spår 0

Spår 0 är ett nytt spår i stationsområdets sydvästra del. Spår 0 anläggs parallellt med Sidenvärgatan och mot Strandbodgatan, se figur 3. Den nya mittplattformen för spår 0 förläggs mellan det tillkommande spåret för spår 0 och den befintliga plattformen för spår 1. För att ansluta spår 0 krävs en tillkommande järnvägsbro över Strandbodgatan på västra sidan om befintliga spår. Resenärerna når plattformen från trappor via plattformen för spår 1 eller via en uppgång vid Strandbodgatan.

Tillägget av spår 0 gör att majoriteten av cykelparkeringarna längs Sidenvärgatan försvinner. Dessa bör omlokaliseras och skapa fortsatt bra möjligheter till cykelparkering nära spåren. Även busshållplatserna längs Sidenvärgatan tas i anspråk. Anslutningen från Strandbodgatan är viktig där hiss och trappor behöver anpassas till ny plattform.

Ställverkshuset

Idag, intill spår 1, ligger ett ställverkshus som är skyddat som statligt byggnadsminne, se figur 14. Tillkomsten av spår 0 medför att ställverkshuset behöver flyttas.

Ny placering av ställverkshuset bör vara i närhet till stationsmiljön så att bygganden inte förlorar sin kontext. Det är viktigt med en placering där byggnaden kan få en funktion och ett sammanhang där miljön förstärker byggnadens ursprungliga funktion och ger en kulturhistorisk läsbarhet. Byggnaden bör inte döljas och siktlinjer mot denna ska i största möjliga mån hållas fria.

Spår 9 och 10

Stationsområdet byggs ut österut med två nya järnvägsspår med tillhörande plattformar, dessa benämns spår 9 och 10, se Figur 29. Plattformen vid spår 8 breddas för att möjliggöra en mittplattform mellan det befintliga spår 8 och det tillkommande spår 9. De nya plattformarna förses med plattformstak. Plattformstaken på spår 10 anpassas mot Juvelen för att möjliggöra drift och god rumslighet.

Plattformen för spår 10 kommer ta mark i anspråk som idag används som cykelparkering. Dessa parkeringsplatser behöver omlokaliseras till andra ytor. Mellan busshållplatserna och plattformen behövs bra anslutningar där eventuella höjdskillnader mellan gångyta och plattform tas upp. Framför byggnaden Juvelen finns ett torg som kommer bli betydligt mindre och behöver samspara med plattformen.

Lennabanan

Lennabanan är en museijärnväg som sträcker sig i östlig riktning från Uppsala mot Faringe. Stationshuset Uppsala Östra är banans västra slutpunkt. Lennabanan kommer att tas i anspråk av spår 9 och 10.

Lennabanans station behöver flyttas, nytt läge planeras inte inom planområdet för den aktuella ombyggnaden av Uppsala Centralstation.

Förlängning plattform 2 och 7

Plattformar vid spår 2 och 7 förlängs samt breddas, vilket gör att dagens spår 5 och 6 utgår. De förlängda plattformarna ger möjlighet för längre tåg att stanna på plattformen. Nya plattformstak planeras över större delen av plattformarna för de två spåren. Idag saknas plattformstak på befintliga plattformar.

I och med förlängningen av plattformarna påverkas upplevelsen av platsen. Nya plattformstak påverkar rumsligheten såväl som sikten, till exempel begränsar plattformstaken och dess pelare sikten mot det gamla stationshuset från den östra sidan om spåren.

Centralpassagen - hiss, rulltrappa och gångbro

Planförslaget medför att en hiss och rulltrappa kommer att anläggas från Centralpassagen och till spår 8 norrut, i figur 3 benämnt ”nytt trapphus”. En gångbro kommer också anläggas över Centralpassagen mellan spår 9–10 och spår 8. Tilläggen i Centralpassagen ska kunna hantera ökade resenärsströmningar och förbättra standarden i kopplingar och stråk inom stationsområdet.

Rumsligheten i Centralpassagen är känslig för nya tillägg som minskar öppenheten, skapar trånga sektioner eller otrygga, skymda ytor. För att minimera påverkan av de nya anläggningsdelarna är konstruktioner och materialval som ger ett ljust och lätt intryck lämpligt. Det är viktigt att skapa goda dagsljusförhållanden. Belysning är också en viktig del av passagens gestaltning. De nya åtgärderna ska utgå från den existerande gestaltningen av miljön.

Strandbodgatan

Över Strandbodgatan tillkommer två järnvägsbroar för tre nya spår över Strandbodgatan som ansluter till Uppsala Centralstation söderifrån. De nya broarna utformas med skivstöd mellan gång- och cykelbanan och körbanan för att undvika påverkan på Strandbodgatan. Skivstöd har valts eftersom pelare i rad skulle innebära att befintlig järnvägsbro med tillhörande tråg skulle behöva byggas om och att Strandbodgatan skulle behöva sänkas. Skivstöden bör utformas med omkringliggande gestaltning i tanke, så att tilläggen passas till befintlig anläggning i materialval och formspråk.

Från Strandbodgatan når resenären idag flera plattformar från söder, både med hissar och trappor. Gestaltningen i passagen under bron och upp till spåren bör ta hänsyn till trygghetsaspekter för gångtrafikanter, cyklister och motortrafikanter. Passagens öppenhet, ljusinsläpp och tillgänglighet påverkar attraktiviteten och den upplevda tryggheten.

4.2 Spårmiljön genom Boländerna

4.2.1 Beskrivning

Karaktärsområdet omfattar spårmiljön söder om stationsområdet och de närmast liggande kvarteren. Vid Strandbodgatan går en tydlig gräns där kvarteren söder om Strandbodgatan har en annan karaktär och byggnaderna vänder baksidan mot spåren. Området präglas här av spårmiljön och olika verksamheter. Området avgränsas av Strandbodgatan i nordväst, av Säbygatan och Björkgatan i nordost, av Kungsängsleden i sydost och av Kungsgatan och lägenhetshusen i sydväst.

Jordarter och topografi

Topografin i området är flack och det främst portarna under järnvägen som ger lokala höjdskillnader. Marken under spårområdet är uppfyllt med fyllnadsmassor samt postglacial lera under, dock lite naturlig mark (lera) mellan Stallängsgatan och Kungsängsleden.

Kulturmiljö

Betydelsefulla värden för kulturmiljön har ej påträffats inom karaktärsområdet. I jämförelse med det intilliggande karaktärsområdet *Uppsala station med närområde* så ligger inte detta område under något kulturhistoriskt skydd och saknar byggnader med formellt skydd.

Naturmiljö

Karaktärsområdet är präglad av att ligga i stadsmiljön och få naturvärdesobjekt har observerats. Det finns vissa naturvärden kopplade till alléer och mindre trädgångar samt grova solitära träd.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

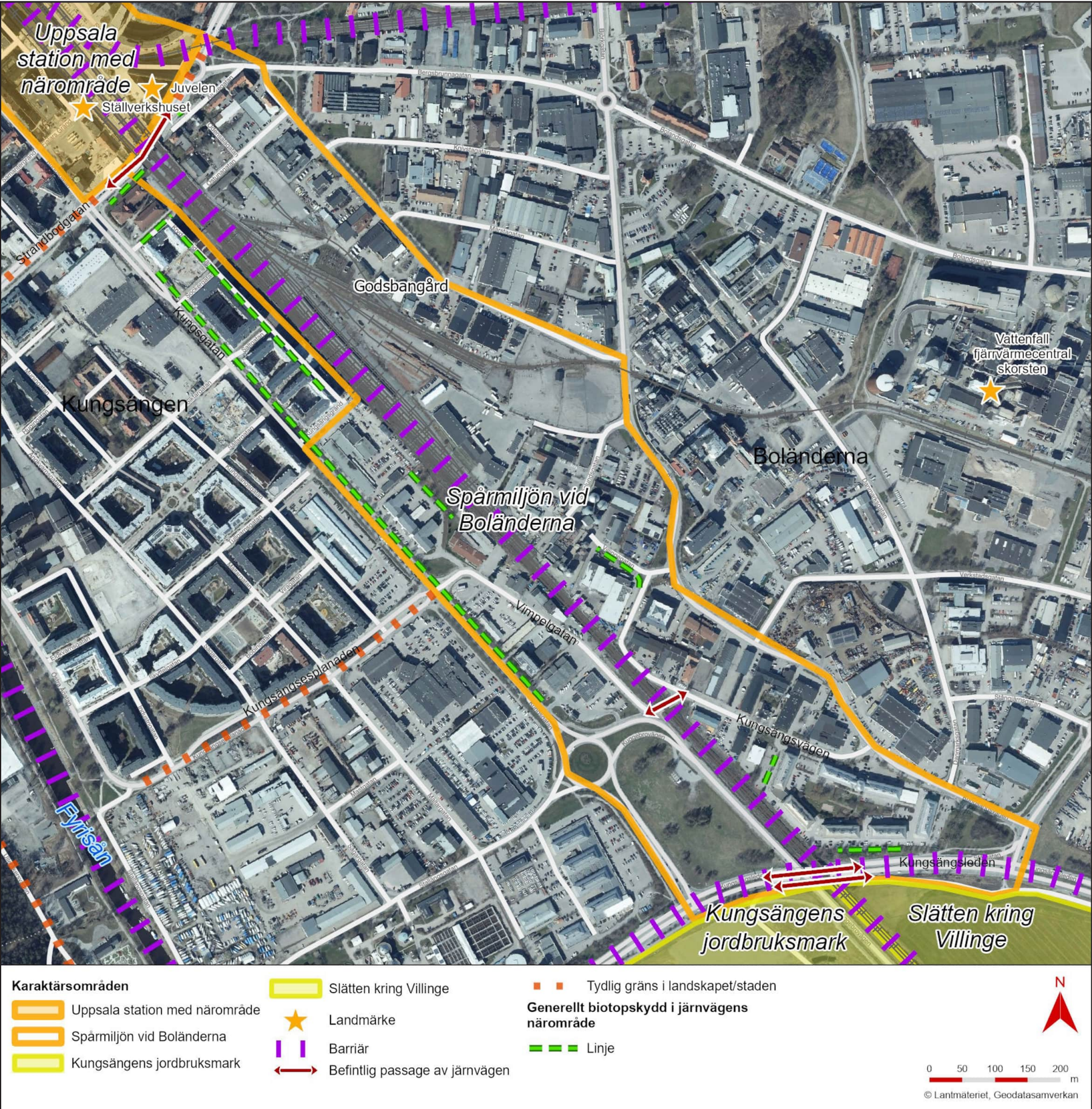
Gatunätet inom karaktärsområdet har en mer oregelbunden struktur än karaktärsområdet *Uppsala station med närområde*, se kapitel 4.1. Spårområdet är mer svårtillgängligt för allmänheten här, genom stängsel, bullerskyddsstängsel och inhägnader. Spårområdet är i höjd med Strandbodgatan brett för att successivt bli smalare när spåren går ihop till två spår i söder. En viktig funktion inom området är godsbangården.

Bebyggelsen inom karaktärsområdet är av olika ålder, skala, funktion och våningsantal. Här återfinns stora och små industrier och verksamheter som bilverkstäder, plåtslageri, lantbruksfastigheter och en returpappercentral. Även butiker, gym, grossistförsäljning, kontor och gymnasium. Flera av industrierna i området kan ge upphov till höga nivåer av buller. Mellan husen är marken huvudsakligen hårdgjord.

Stadsbild

Siktlinjer

Inom karaktärsområdet finns siktlinjer mot många av Uppsalas tydligaste landmärken, som Uppsalas slott och Domkyrkan, som ligger utanför karaktärsområdets gränser. Det finns långa siktlinjer längs de raka gatorna och längs spåren.



Figur 28. Karaktärsområde Spårmiljön genom Boländerna.

Barriärer

Järnvägen och godsbangården är stora barriärer inom området. De olika sidorna av järnvägen kopplas ihop med plankorsningen över Vimpelgatan, se figur 18. Denna korsning styrs med järnvägsbommar vilket innebär att passage över järnvägen till och från är begränsad.

Längs båda sidor om spåren saknas stråk för gående och cyklister, förutom i södra delen längs väg 601 mot Sävja. Inom karaktärsområdet finns det trottoarer men enskilda cykelbanor saknas, vilket gör detta karaktärsområde mindre gästvänligt för cyklister.

Målpunkter

Inom området finns flera målpunkter i industrier, butiker och verksamheter. Verksamheternas storlekar varierar från mindre verkstäder till större fabriker och många människor har sina arbetsplatser här. Målpunkterna i detta område är kopplat till industri och större verksamheter, snarare än bostäder och kommersiell handel i mindre skalan, med vissa undantag.

Landmärken

Det saknas landmärken inom området men det finns däremot siktlinjer mot flera landmärken utanför karaktärsområdet, som Uppsala domkyrka och Uppsala slott men också till högre byggnader inom Boländernas verksamhetsområde, som Vattenfalls fjärrvärmecentral och dess skorsten.

Skala, rumslighet och komplexitet

Spårområdets bredd varierar mellan cirka 15 meter i söder och cirka 60 meter i höjd med godsbangården där det är som bredast. Detta gör att skalan förändras längs sträckan. Fasaderna och verksamheten som vänder sina baksidor mot spårområdet gör att det skapas en rumslighet inom järnvägsområdet.

Byggnadernas karaktärer och funktioner är varierade och gatustrukturen oregelbunden vilket skapar en viss komplexitet inom området.

4.2.2 Analys

Känslighet

Karaktärsområdet bedöms generellt vara tåligt för de förändringar som planförslaget kan medföra. Detta på grund av områdets skala och karaktär och eftersom området redan idag är påverkat av infrastruktur. Infrastrukturen är en historiskt viktig faktor som bidragit till att verksamheterna är belägna just här.

Detta karaktärsområde är mindre känsligt för förändring än karaktärsområdet *Uppsala station med närområde*, se kapitel 4.1, eftersom järnvägsanläggningen i huvudsak inte upplevs på nära håll. De planerade förändringarna inom området kommer till stor del skymmas av befintliga byggnader.

Potential

Inom detta område finns det potential att skapa säkrare och mer tids-effektiva passager planskilt över spårområdet, vilket minskar järnvägens barriäreffekt.

Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg så jobbar projektet utifrån riktvärden i prop. 1996/97:53. Detta kan medföra att boendemiljön utanför karaktärsområdet förbättras.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i liten utsträckning och områdets karaktär och nyttjande kommer förändras mycket lite.

Framtida utveckling

Det finns fortsatta omvandlingsplaner för kvarteren intill Kungsgatan från verksamhetsområde till bostadskvarter. Det finns planer på att kvarteren kring Säbygatan ska utvecklas för verksamheter och då bebyggas mer storskaligt än idag.

Den pågående omvandlingsprocessen i området och dess direkta närhet kommer att påverka hur detta karaktärsområde upplevs.

Nyckelkaraktärer

- Järnvägsspår samt godsbangård öster om spåren
- Verksamheter av olika slag
- Inhägnade fastigheter
- Byggnader vänder sig från spåren
- Storskaligt
- Gatustruktur som växlar från rutnät till oregelbunden

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Ersättning Vimpelgatan

Strax sydost om Uppsala Bangård planeras en järnvägsbro för att möjliggöra en passage under järnvägen. Passagen planeras som ersättning för den befintliga plankorsningen vid Vimpelgatan som kommer stängas för allmän trafik. Passagen placeras i nytt läge cirka 350 meter norrut för att kunna ansluta till Kungsängsesplanaden på västra sidan om järnvägen och Björkgatan på östra sidan. Bron utformas som slutna plattramsbro i tre spann, med mellanstöd i pelare.

Den planskilda passagen bör passas in i stadsrummet och fungerar väl för både motortrafik och gång- och cykeltrafik. Viktiga aspekter att ta hänsyn till i utformningen av passagen är öppenhet och formspråk, så att trygghetsaspekter och tillgänglighet kan säkerställas. Eventuell påverkan på siktlinjer mot landmärken bör undersökas, framförallt med hänsyn till landmärken utpekade i riksintresse kulturmiljö.

Bro över Kungsängsleden

Två nya enkelspårsbroar planeras över Kungsängsleden. De tillkommande järnvägsbroarna anläggs öster och väster om befintlig anläggning, se figur 19. Nybyggnationen kommer inte kräva en ombyggnad av Kungsängsleden.

De nya järnvägsbroarna blir tillägg i en redan trafikpräglad miljö, vilket innebär att platsens karaktär inte bör påverkas negativt i stor utsträckning. Gestaltningen fokuserar på de tillkommande byggda elementen som ansluter till omkringliggande mark. Vingmurar, möte mot slänt och släntvegetation är aspekter att ta hänsyn till. Trygghet och säkerhetsaspekter för gång- och cykelvägen bör tas i beaktning. Fokuspunkten ligger inom fortsatta omvandlingsplaner i översiktsplanen vilket kräver att gestaltningen är anpassningsbar till framtida utveckling.



Figur 29. Spårmiljön genom Boländerna, vy mot söder.

4.3 Kungsängens jordbruksmark

4.3.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av öppen mark med storskalig karaktär. Det är jordbruksmark på stora delar av området och närmare Fyrisån finns våtmarker. Karaktärsområdet avgränsas av Kungsängsleden, järnvägen, Sävjaån och Fyrisån. Gränsen mot Uppsala stad och mot åsen på andra sidan Fyrisån är tydliga medan övriga gränser är mindre tydliga eftersom områdena är öppna och flacka.

Jordarter och topografi

Marken består främst av lera (postglacial lera och gyttjelera) och under leran finns ett grundvattenmagasin, som också är skyddad som vattenskyddsområde.

Kulturmiljö

Hela karaktärsområdet ligger inom Riksintresse kulturmiljövård: Uppsala stad (C40A) och hela området har en rik kulturhistoria. Spåren idag är exempelvis gården Kungsängens gård.

Naturmiljö

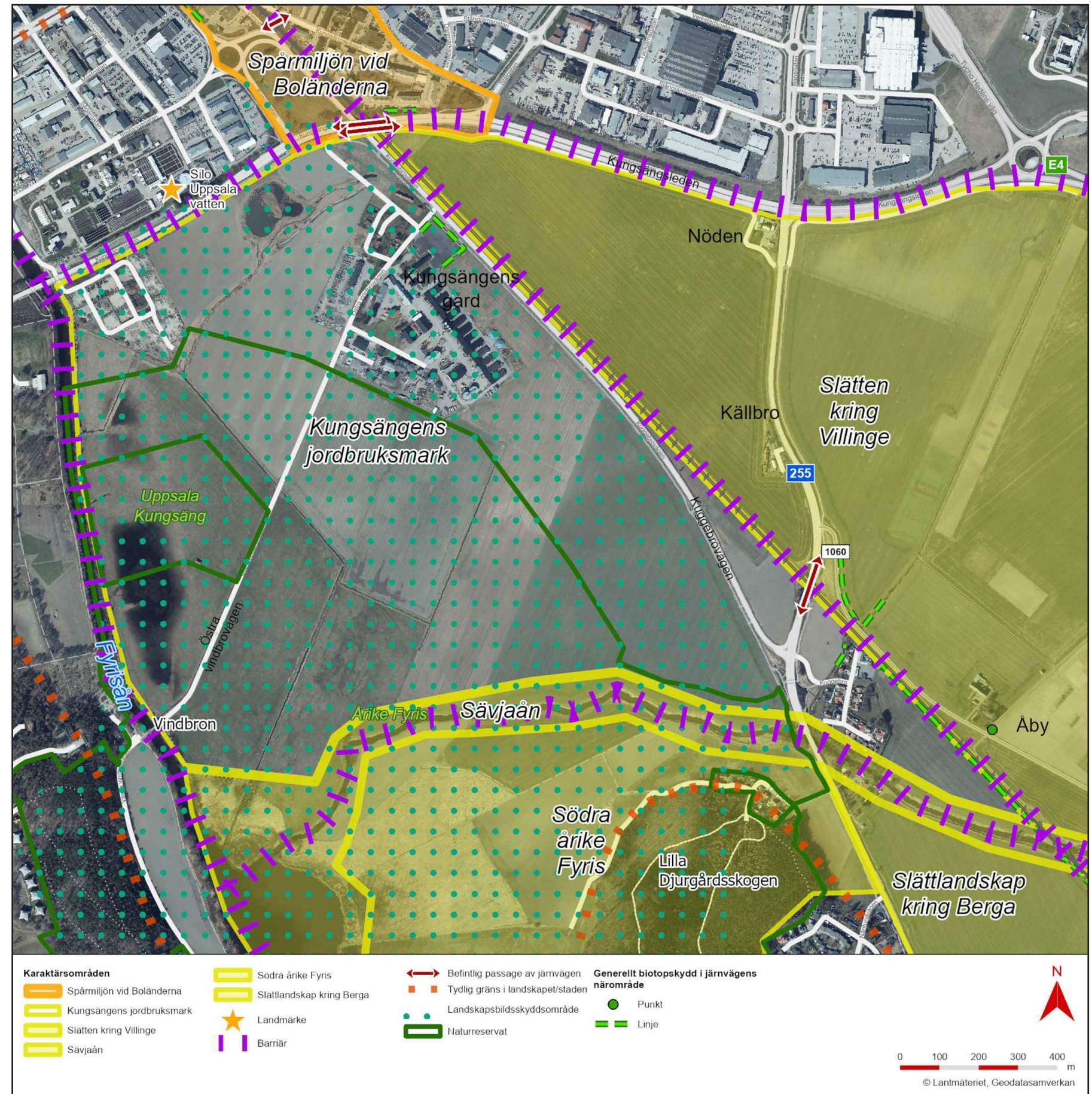
Stora delar av området är naturreservat (Årike Fyris). I den nordöstra delen av området ligger Natura 2000-området Uppsala Kungsäng, som även är naturreservat med namnet Kungsängens naturreservat. Om våren översvämmas ångarna och det skapas värdefull fuktängsflora med bland annat riklig förekomst av Kungsängslilja, vilket är en tydlig karaktär för området. Båda reservaten utgör värdefull häckningsplats för många fåglar (varav flera rödlistade arter).

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

I norra delen ligger Kungsängens gård med bebyggelse och intill gårdsmiljön finns ett mindre verksamhetsområde. Här är bebyggelsen till stor del koncentrerad till två mindre områden. Sveriges Lantbruks Universitet (SLU) har en försöksgård här och nyttjar delar av jordbruksmarken för att testa olika odlingsmetoder. Järnvägen och de enstaka vägarna genom området ligger lågt i landskapet och smälter väl in.

Genom området löper Östra vindbrovägen från väg 255 till Vindbron över Fyrisån. Vindbron är öppningsbar för gång- och cykeltrafik och utgör en viktig länk mellan Uppsalas sydöstra och sydvästra sida.

Linnéstigen Danmarksvandringen går genom området längs med Fyrisån. Det finns flera anläggningar för friluftslivet kopplat till Linnéstigen och naturreservaten och de stora bestånden av kungsängslilja i Kungsängens naturreservat lockar många besökare.



Figur 31. Karaktärsområde Kungsängens jordbruksmark.

Landskapsbild

Siktlinjer

Hela området omfattas av landskapsbildskydd. Detta är ett av de två karaktärsområdena som berörs av landskapsbildskyddet. Det finns långa siktlinjer över slätten in mot Uppsala, dess landmärken samt till angränsande karaktärsområden. Siktlinjerna sträcker mot Uppsala stad i norr, Bergsbrunna/Nåntuna i söder och av åsen i väster.

Barriärer

Järnvägen och Fyrisån utgör en stor fysisk barriär i områdets östra kant. Dock upplevs dessa inte som en visuell barriär och stör därför inte karaktären. Det finns en port under järnvägen vid Sundby i söder, som till viss del minskar barriäreffekten inom karaktärsområdet.

Målpunkter

Inom området finns det flera målpunkter kopplade till Kungsängens gård samt Kungsängsladan med tillhörande hage. Det finns flera olika typer av verksamheter inom Kungsängens gård och på våren lockas många människor till Kungsängens naturreservat för att se kungsängsliljan blomma. Flera målpunkterna är alltså tydligt kopplade till natur- och kulturvärden.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats men många av de utpekade landmärkena i Uppsalasilhuetten blir väl synliga från detta karaktärsområde.

Skala, rumslighet och komplexitet

Skalan på platsen är stor och komplexiteten är låg då karaktärsområdet till stor del består av öppen flack jordbruksmark. I väst, på andra sidan Fyrisån, utgör åsen en tydlig fysisk gräns som blir en fond till karaktärsområdet och skapar ett tydligt landskapsrum.



Figur 32. Kungsängslilja.

4.3.2 Analys

Känslighet

Området i sin helhet är känsligt för nya tillägg som bryter siktlinjer och skapar stor kontrast mot nuvarande landskapsbild samt för intrång som minskar den kulturhistoriska läsbarheten. Vyn över stads-siluhetten från slättlandskapet är viktig ur kultur- och landskapsbilds-synpunkt.

Områdets höga naturvärden är känsliga mot ingrepp och störningar som påverkar växter och djurs livsmiljöer. Sådan påverkan skulle kunna vara nya förutsättningar för översvämning, klimatförändringar eller förändring i tillrinning samt ökat buller.

Den värdefulla jordbruksmarken är känslig för ianspråktagande som minskar den brukningsbara marken eller försämrar brukbarheten. Om man skulle sluta bruka marken skulle karaktären i området förändras.

Potential

Ingen särskild potential identifierades inom karaktärsområdet.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i liten utsträckning. Nyckelkaraktären långa siktlinjer kan påverkas eftersom den planerade åtgärden kan skapa en stor visuell barriär i landskapet. Påverkan sker i delen av karaktärsområdet som ligger närmast järnvägsanläggningen.

Framtida utveckling

Längs med Kungsängsleden finns tidiga planer på att detaljplanera för en båtupställningsplats väster om reningsverkets område.



Figur 33. Betesmark inom Kungsängens jordbruksmark.

Nyckelkaraktärer

- Flack jordbruksmark med långa siktlinjer
- Våtmarker och områden som översvämmas
- Kungsängens gård och rik kulturhistoria
- Samverkande visuella värden för kulturmiljö och landskapsbild
- Naturvärden och kungsängsiljor
- Besöksmål

Fokuspunkter

Det finns inga fokuspunkter identifierade in om detta karaktärsområde.

4.4 Uppsalaslätten vid Villinge

4.4.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av öppen, flack och storskalig åkermark med begränsad bebyggelse i områdets kanter. Karaktärsområdet avgränsas av järnvägen i väster, Kungsängsleden i norr, E4:an i öster och Sävjaån i söder.

Jordarter och topografi

Marken består främst av lera (postglacial lera och gyttjelera) på de flacka delarna med åkermark. I den västra delen vid byarna/gårdarna Villinge och Säby består marken av glacial lera samt morän och berg i dagen där marken höjer sig något.

Kulturmiljö

Den södra delen av karaktärsområdet ingår i Riksintresse kulturmiljö-vård: Långhundaleden (C41). Stora delar av området är utpekade som bevarandevärd odlingsmark av Naturvårdsverket.

Naturmiljö

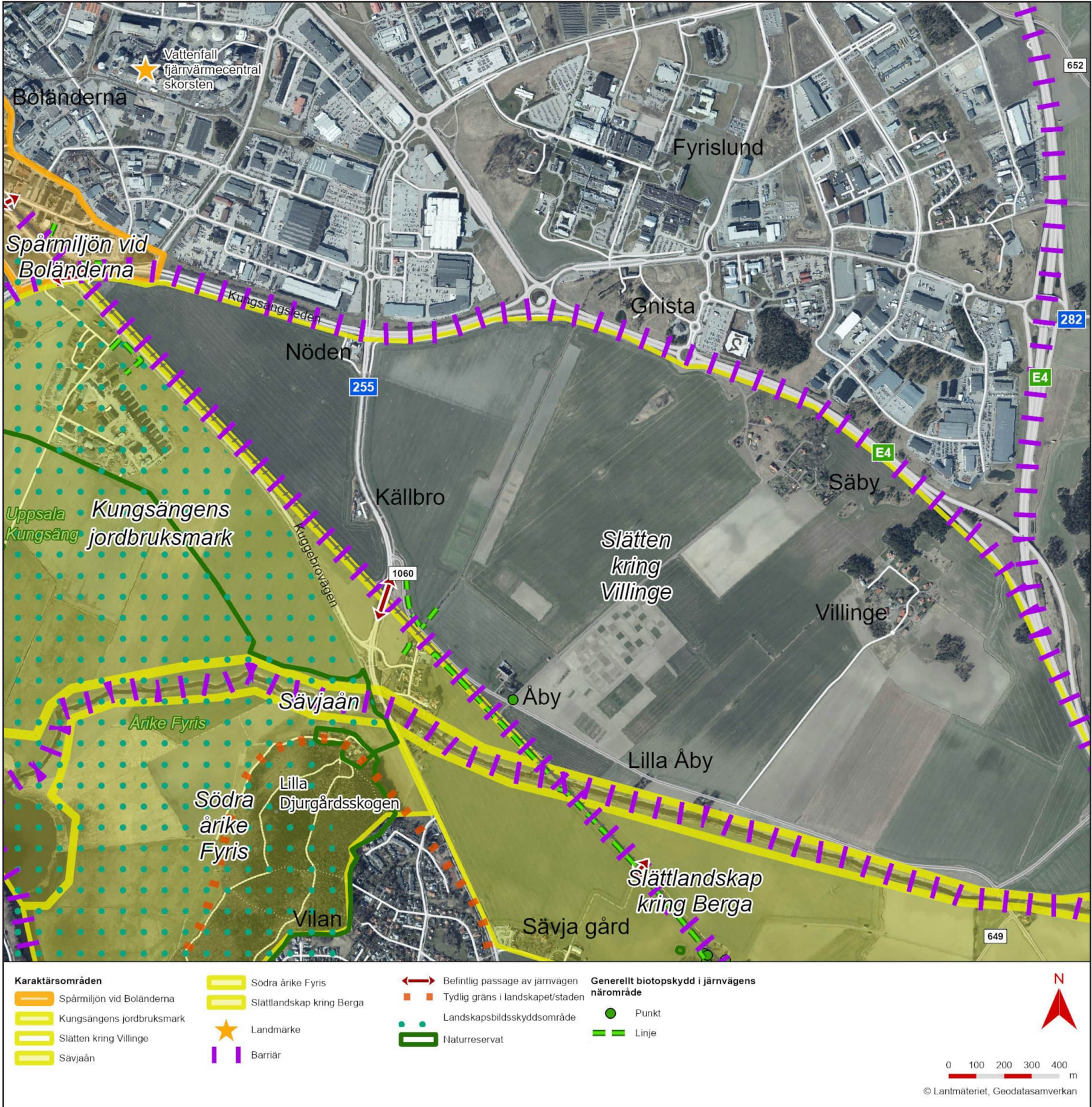
Till skillnad från karaktärsområde *Kungsängens jordbruksmark* så finns det inget utpekade större område som ligger under skydd kopplat till naturmiljö utan värdena är kopplade till punktojekt som diken och mindre odlingsrösen. Dessa utgör viktiga livsmiljöer för flera arter. I de mindre gårdssamlingarna som finns inom karaktärsområdet finns trädgårdar och annan grönska som skapar gröna punkter i landskapet. Åkermarken nyttjas även av rastande fåglar.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Karaktärsområdets gränser definieras av vägar och vattendrag, likt de andra karaktärsområdena som ligger inom slättlandskapet. På slätten finns enstaka åkerholmar och spridda gårdar. I detta karaktärsområde är gårdssamlingarna mindre och färre hus ingår än i de intilliggande karaktärsområdena *Kungsängens jordbruksmark* och *Slättlandskap vid Berga*. Där är det fler hus som skapar bysamlingar medan inom detta finns det fler skilda gårdsfastigheter.

Nyckelkaraktärer

- Uppsalaslätten med värdefull jordbruksmark och långa siktlinjer
- Gårdar och bostäder i Villinge och Säby
- Spridda gårdar i områdets kanter



Figur 34. Karaktärsområde Uppsalaslätten vid Villinge.

Landskapsbild

Siktlinjer

Det finns långa siktlinjer över slätten och in mot Uppsala och dess landmärken samt till angränsande karaktärsområden. Järnvägen och de enstaka vägarna genom området ligger lågt i landskapet och smälter väl in. Även de större vägarna i områdets gränser ligger lågt i landskapet. Visuellt dominerar Boländerna i norr och det finns även tydliga siktlinjer mot exempelvis Uppsala slott i nordväst.

Barriärer

Karaktärsområdet avgränsas av flera fysiska barriärer: järnvägen, Kungsängsleden, E4:an och Sävjaån. Inom karaktärsområdet utgör väg 255 en fysisk barriär i nordsydlig riktning. Få visuella barriärer upplevs i landskapet.

Målpunkter

Inga särskilda målpunkter för allmänheten har identifierats inom karaktärsområdet.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.

Skala, rumslighet och komplexitet

Skalan på platsen är stor och komplexiteten är relativt låg då karaktärsområdet till stor del består av öppen jordbruksmark. Inga tydliga gränser skapas av nivåskillnader eller vegetation. I norr skapas en gräns mot verksamheterna i Boländerna. De spridda gårdarna med vegetation ger viss variation.



Figur 35. Uppsalaslättens vid Villinge, med Sävjaån i förgrunden och Boländernas industriområde i bakgrunden.

4.4.2 Analys

Känslighet

Karaktärsområdet är känsligt för nya stora tillägg som bryter siktlinjer. Även om detta område ligger utanför området med landskapsbildsskydd och riksintresseområdet för kulturmiljö Uppsala stad så kan åtgärder i detta karaktärsområde påverka värdena och siktlinjerna i det området. Vyn över stadssiluhetten från slättlandskapet är viktig ur kultur- och landskapsbildssynpunkt.

Den värdefulla jordbruksmarken är känslig för ianspråktagande som minskar den brukningsbara marken eller försämrar brukbarheten.

Potential

Ingen särskild potential identifierades inom karaktärsområdet.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i liten utsträckning. Nyckelkaraktären långa siktlinjer kan påverkas eftersom att den planerade åtgärden kan skapa en större visuell barriär i landskapet. Påverkan sker endast i området närmast spåren.

Framtida utveckling

I översiktsplanen är en expansionsyta för Boländerna utpekad mellan Kungsängsleden, järnvägen och väg 255 som beskrivs ”Området kan tas i anspråk för stora verksamhetsetableringar som det annars är svårt att finna sammanhängande mark för i direkt anslutning till staden. Mötet med den öppna slätten och stadsinfarten ska ges en medveten utformning”. En sådan utveckling skulle förändra områdets karaktär i och med att gränsen för stadsmiljön skulle flyttas och siktlinjer förändras.



Figur 36. Uppsalaslättens vid Villinge, vy mot Bergsbrunna med järnvägen i centrum.

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Förbigångspår för godståg

Strax söder om Kungsängsleden, i höjd med Kungsängens gård, byggs ett 1 000 meter långt spår för godståg, ett så kallat förbigångsspår. Förbigångsspåret anläggs på den västra sidan av befintlig anläggning eftersom godstågen kommer trafikera de befintliga spåren. Det innebär att i området mellan Kungsängsleden och Kuggebro anläggs tre nya spår. Syftet med spåret är att godståg ska kunna stå och vänta på ett fritt spår för att sedan kunna passera Uppsala Centralstation utan att påverka övrig järnvägstrafik under rusningstrafik.

Med förbigångsspåret tillkommer nya byggda element som personskyddstängsel och kontaktledningsstopplar samt ett bredare spår område som bedöms påverka den upplevda skalan och rumsligheten närmast järnvägen.

Bro över väg 255 vid Kuggebro

Över väg 255 anläggs en ny järnvägsbro öster om den befintliga anläggning. Den tillkommande järnvägsbron kommer att ligga cirka tre decimeter högre än den befintliga bron för att undvika påverkan på vägen. Gång- och cykelvägen under bron kommer att behöva flyttas en liten bit för att nya stödmurar ska få plats men påverkar inte trafikanten nämnvärt.

Gestaltning av de tillkommande byggda elementen som ansluter till omkringliggande mark bör göras med omtanke. Vingmurar, möte mot slänt och eventuell intilliggande vegetation är aspekter att ta hänsyn till. Planskilda passager som dessa bör gestaltas så upplevelsen av otrygghet motarbetas, genom belysning, ljusinsläpp, utformning av murar och räcken och andra trygghetsgivande element.



Figur 37. Bro över väg 255, vid Kuggebro.

4.5 Sävjaån

4.5.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av Sävjaån och dess strandområde med slänter. Ån ligger i en smal sänka som omges av jordbruksmark och våtmarker (främst i väster). I väster mynnar ån ut i Fyrisån.

Jordarter och topografi

Marken längs stränderna består främst av lera med inslag av sulfidjord. Förutom vid mynningen i Fyrisån och passagen av Sundby där marken består av svämsediment.

Kulturmiljö

Området berörs av riksintress före kulturmiljövård: Långhundraleden (C41) i öster och Uppsala stad (C40A) i väster.

Naturmiljö

Sävjaån är ett naturligt näringsrikt vattendrag med högt naturvärde och ingår i ett Natura 2000-område. Sävjaån besitter höga värden som inte återfinns i andra karaktärsområden inom slättlandskapet. Ån utgör en viktig ledlinje och spridningsväg för många arter. Strandlinjen har ängsvegetation och spridda träd växer längs med ån.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Det finns flera broar över ån, för vägar och för järnvägen. Det finns en motortrafiksbro på väg 255 samt en gång- och cykelbro i höjd med Sundby och en bro på väg 1060 norr om Berga för motortrafik med sidoremsor. Järnvägsbron är kulturhistoriskt och arkitektoniskt intressant, men har inget formellt skydd.

Linnéstigen ”Danmarksvandringen” går på åns norra sida från Fyrisån och sedan vidare söderut över bron vid väg 255. Den korsar sedan Sävjaån igen i öster på bron norr om Berga. Det går även att paddla i ån.

Landskapsbild

Siktlinjer

Siktlinjer finns främst längs med ån, och längden på siktlinjerna varierar beroende på hur rak eller meandrande åns sträckning är på platsen. Sävjaån rinner genom landskapsbildskyddet väster om järnvägen.

Barriärer

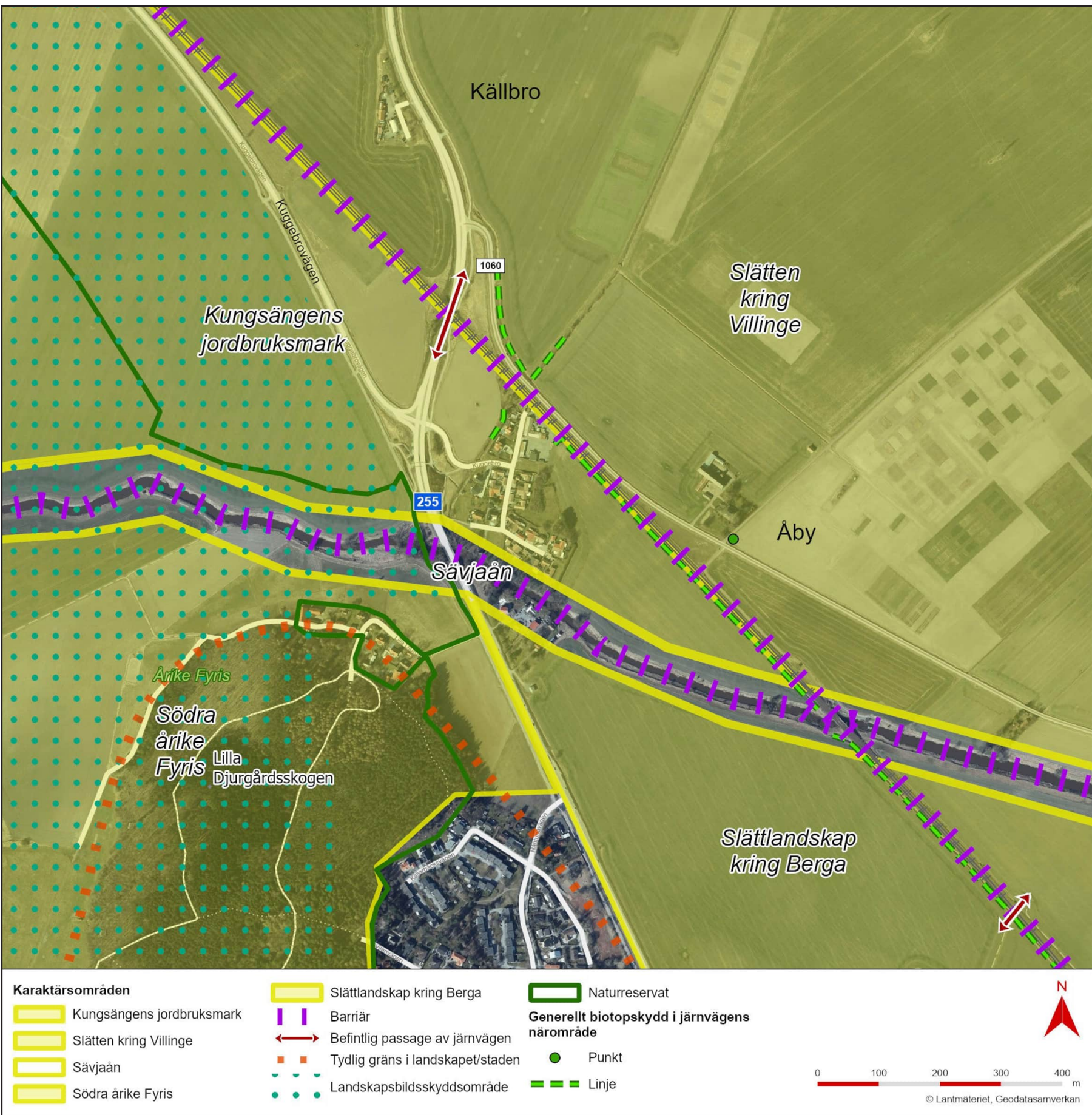
Sävjaån i dess åfåra utgör i sig själv en fysisk barriär. Broarna över ån minskar barriäreffekten. Den upplevs inte som en visuell barriär från miljön runt omkring, just på grund av sitt låga läge i landskapet.

Målpunkter

Sävjaån är en målpunkt i sig.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.



Figur 38. Karaktärsområde Sävjaån.

Skala, rumslighet och komplexitet

Landskapsbilden är mer småskalig än i de angränsande karaktärsområdena. Sänkan som Sävjaån rinner i skapar ett långsmalt landskapsrum. Eftersom det är viss höjdskillnad från strandkanten upp till kanten på jordbruksmarkerna så upplevs karaktärsområdet olika om man står nere vid vattnet eller längre upp i slänten mot åkermarken. Den porlande ån ger en rörelse i karaktärsområdet medan den meandrar sig ut till sitt utlopp. Längs med åfåran finns grupper av spridd vegetation och slänternas lutning varierar. Sammantaget gör detta att karaktärsområdets komplexitet varierar längs med sträckan.

Nyckelkaraktärer

- Höga naturvärden: naturreservat, Natura 2000, lekplats för fisken asp
- Småskaligt landskapsrum
- Svagt meandrade å
- Kulturhistoria
- Friluftsliv med vandring i den västra delen och möjligheter till paddling på ån
- Korta siktlinjer längs ån och långa siktlinjer över omkringliggande åkrar från slänternas högsta punkter



Figur 39. Sävjaån, foto taget från östra sidan av järnvägen.

4.5.2 Analys

Känslighet

Karaktärsområdet som helhet är mycket känsligt för intrång som påverkar naturvärdena. Det är även känsligt för intrång som påverkar områdets småskaliga karaktär.

Potential

Ingen specifik potential kopplad till de planerade åtgärderna är identifierad för detta karaktärsområde.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i måttlig utsträckning. Nyckelkaraktärerna som avser siktlinjer och småskaligt landskapsrum kan påverkas eftersom den planerade åtgärden kan skapa en större visuell barriär i landskapet. Påverkan sker endast i området för ny järnvägsbro över ån.

Framtida utveckling

Ingen specifik framtida utveckling är identifierad för detta karaktärsområde.

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Bro över Sävjaån

Befintlig järnväg passerar på bro över Sävjaån. Befintlig passage består av en järnvägsbro med ett spår i vardera riktningen. Bron är av typen balkbro, byggd år 1866. Bron upplevs idag inte som ett landmärke. I planförslaget omlokaliseras spåren och två nya järnvägsbroar byggs öster om befintlig järnväg. Den känsliga miljön kring Sävjaån ställer krav på att passagen över ån anpassas för att minimera negativ påverkan på vattendraget och de arter som har sin livsmiljö där. Den nya spårdragningen innebär att delar av intilliggande väg 1060 behöver omlokaliseras som ger visst intrång i närliggande fastigheter.

De nya järnvägsbroarnas utformning bör ta hänsyn till de höga naturvärdena såväl som landskapsbilden och resenärsperspektivet. För att minimera påverkan på naturvärden i och i direkt anslutning till vattendraget kommer broarna byggas av typen fackverksbro, vilket kommer att påverka siktlinjer på platsen. Brokonstruktionerna får en höjd på cirka 12 meter och kommer att påverka landskapsbilden på ett påtagligt sätt, både på nära håll och från längre avstånd från bron. Här finns potential till att skapa en brogestaltning med hög arkitektonisk kvalitet, välarbetade detaljer och att skapa ett landmärke. Utmaningen är att se bron i sitt större sammanhang och säkerställa att gestaltningen samspelar med skala och omkringliggande siluett och landmärken. Att skapa ett landmärke av bron har potential till att synliggöra ån, dess betydelse för platsen och höga naturvärden.



Figur 40. Vy mot öster över järnvägens passage över Sävjaån.

4.6 Södra Årike Fyris

4.6.1 Beskrivning

Karaktärsområdet ligger utanför utredningsområdet men kan påverkas visuellt av projektet och därför är detta karaktärsområde inkluderat i landskapsanalysen.

Området består av åkermark och öppen, flack betesmark längs med Fyrisån och Sävjaån, samt ett kuperat skogsområde längst i öster som kallas Lilla Djurgårdsskogen. Det avgränsas av Fyrisån i väster, Sävjaån i norr och av Nantuna/Sävja i öster.

Jordarter och topografi

Den flacka marken består främst av lera (postglacial lera och gyttjelerera). I det högre belägna skogsområdet består marken av sandig morän med mindre inslag av berg i dagen och glacial lera.

Kulturmiljö

Hela karaktärsområdet ingår i Riksintresse kulturmiljövård Uppsala stad (C40A). Bebyggelsen vid Lilla Djurgården är utpekad som ett kärnområde i det kommunala kulturmiljöområdet.

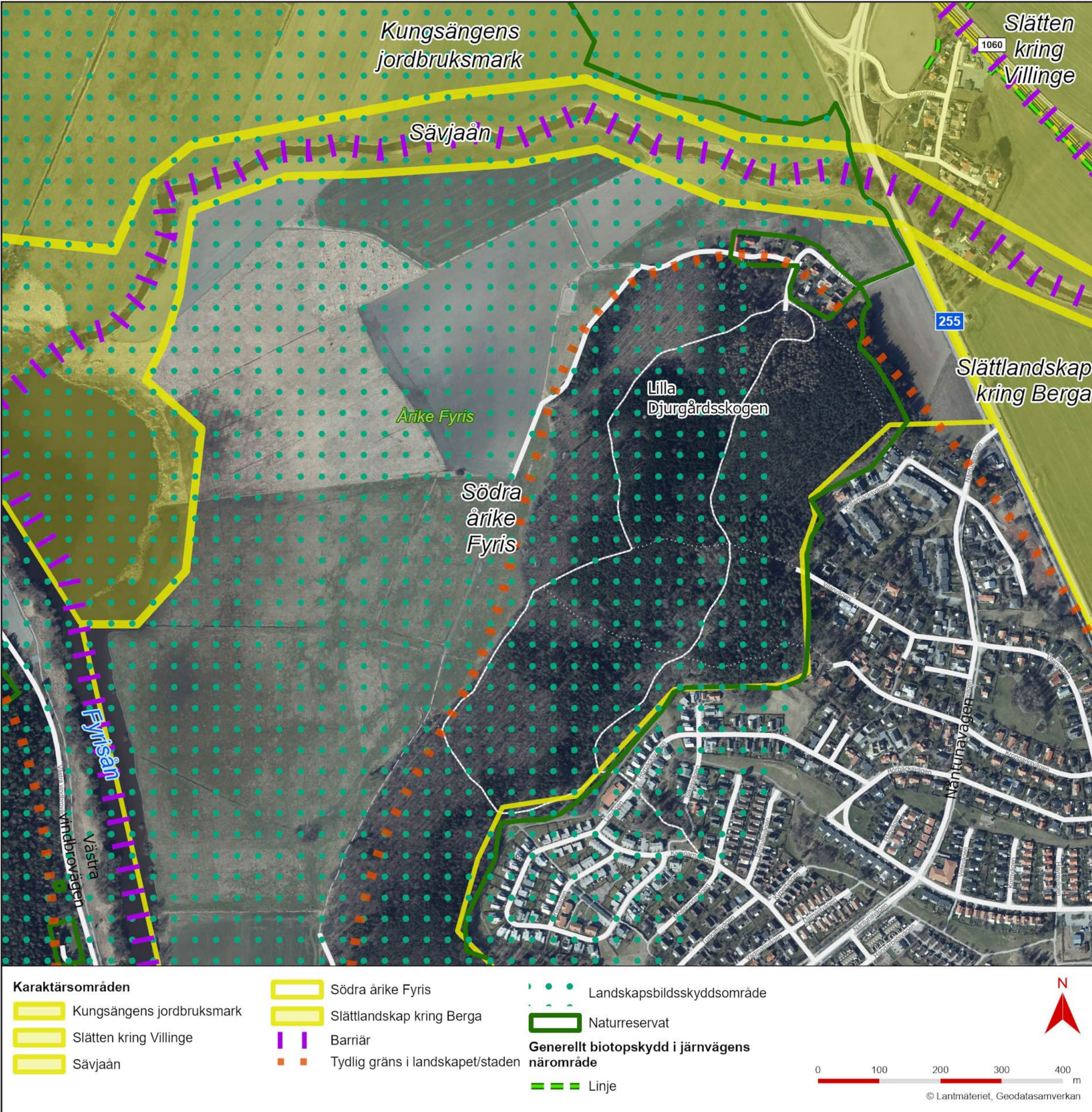
Naturvärden

Hela området ingår i naturreservatet Årike Fyris. Här finns betesmarker och värdefulla strandängar med många häckande fågelarter (däribland flera rödlistade arter) och bitvis en rik flora. Rovfåglar ses ofta jaga i Fyrisåns dalgång. I den södra delen av skogen finns ytterligare ett naturreservat; Nantuna Lund. Det är ett litet reservat där är några av länets största och äldsta ekar hittas, och även hassel med hög ålder.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Det finns enstaka bostäder i det nordöstra hörnet av karaktärsområdet: I Lilla Djurgården i kanten av Lilla Djurgårdsskogen och i Kuggebo öster om väg 255.

I Lilla Djurgårdsskogen finns motionsspår med elljusspår och flera stigar och leder samt ridstigar. På vintern nyttjas det som skidspår. Eftersom skogsområdet ligger nära bebyggelsen i Nantuna/Sävja/Bergsbrunna nyttjas det som närrekreationsområde. Linnéstigen Danmarksvandringen går i gränsen mellan skogsområdet och den öppna marken.



Figur 41. Karaktärsområde Södra Årike Fyris.

Landskapsbild

Siktlinjer
Det finns långa siktlinjer från söder in mot Uppsala och dess landmärken. Hela området omfattas av landskapsbildsskydd.

Barriärer
Inom karaktärsområdet finns en tydlig gräns mellan den öppna marken i väst och skogspartiet i öst och skogspartiet är en visuell barriär.

Målpunkter
Inom karaktärsområdet finns flera besöksmål kopplat till naturreservatet och Lilla Djurgårdsskogen som är ett populärt rekreationsområde.

Landmärken
Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.

Skala, rumslighet och komplexitet
Skogsområdet Lilla Djurgårdsskogen och åsen väster om Fyrisån gör att betesmarken upplevs som ett långsmalt landskapsrum med nord-sydlig riktning. Flera stigar i brynsonen mot Lilla Djurgårdsskogen kopplar ihop de två delarna men en tydlig skillnad i naturtyp finns. I de smalare partierna i söder är landskapsrummet småskaligt och i norr är det mer storskaligt. Det gör även att karaktärsområdet har en växlande komplexitet med skillnaderna i skala och olika naturtyper.

4.6.2 Analys

Känslighet
Området som helhet är känsligt för nya storskaliga tillägg som bryter siktlinjer och skapar stor kontrast mot nuvarande landskapsbild samt för intrång som minskar den kulturhistoriska läsbarheten.

Naturvärdena är känsliga för intrång. Eftersom området nyttjas frekvent för friluftsliv är området känsligt för intrång som begränsar möjligheterna att nyttja området för friluftsliv men även för störningar som gör området mindre attraktivt att nyttja. Detta är viktigt att beakta under både drifttid och byggtid.

Potential
Ingen specifik potential kopplad till de planerade åtgärderna är identifierad för detta karaktärsområde.

Samlad bedömning
Detta område och dess nyckelkaraktärer bedöms inte påverkas av anläggningen. Dock skulle området eventuellt kunna påverkas indirekt eller under byggtiden och då är de beskrivna värdena och dess känslighet viktiga att ta hänsyn till.

Framtida utveckling
Ingen specifik framtida utveckling är identifierad för detta karaktärsområde.

Fokuspunkter
Det finns inga fokuspunkter identifierade in om detta karaktärsområde.

- Nyckelkaraktärer**
- Naturreservat med våtmarker, betesmarker och skog
 - Tydligt smalt landskapsrum med siktlinjer i nord-sydlig riktning
 - Närrekreation och besöksmål

4.7 Slättlandskap kring Berga

4.7.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av ett mer småskaligt jordbrukslandskap än de angränsande områdena med jordbruksmark i norr och öster. Området avgränsas i norr av Sävjaån och i öster av Sävjaån och E4. I söder går gränsen vid skogskanten och i väster vid järnvägen, *Skogsområdet Lunsen* och *Bebyggelsen vid Bergsbrunna*. Gränsen i sydväst markeras tydligt av den stora höjdskillnaden där *Skogsområdet Lunsen* höjer sig kraftigt och ger en dramatisk skillnad i topografi och vegetation.

Jordarter och topografi

Åkermarken består huvudsakligen av postglacial lera samt glacial lera där åkermarken höjer sig något. På de högre belägna områdena med bebyggelse och vegetation består marken av glacial lera, morän och berg i dagen.

Kulturmiljö

Området ingår i riksintresse för kulturmiljövård: Långhundraleden (C41). Det finns gott om fornlämningar i området, bland annat nära nuvarande järnvägsanläggning och i kanterna av de högre belägna delarna intill bebyggelse, vilket tyder på lång tids bosättningar i området.

Naturvärden

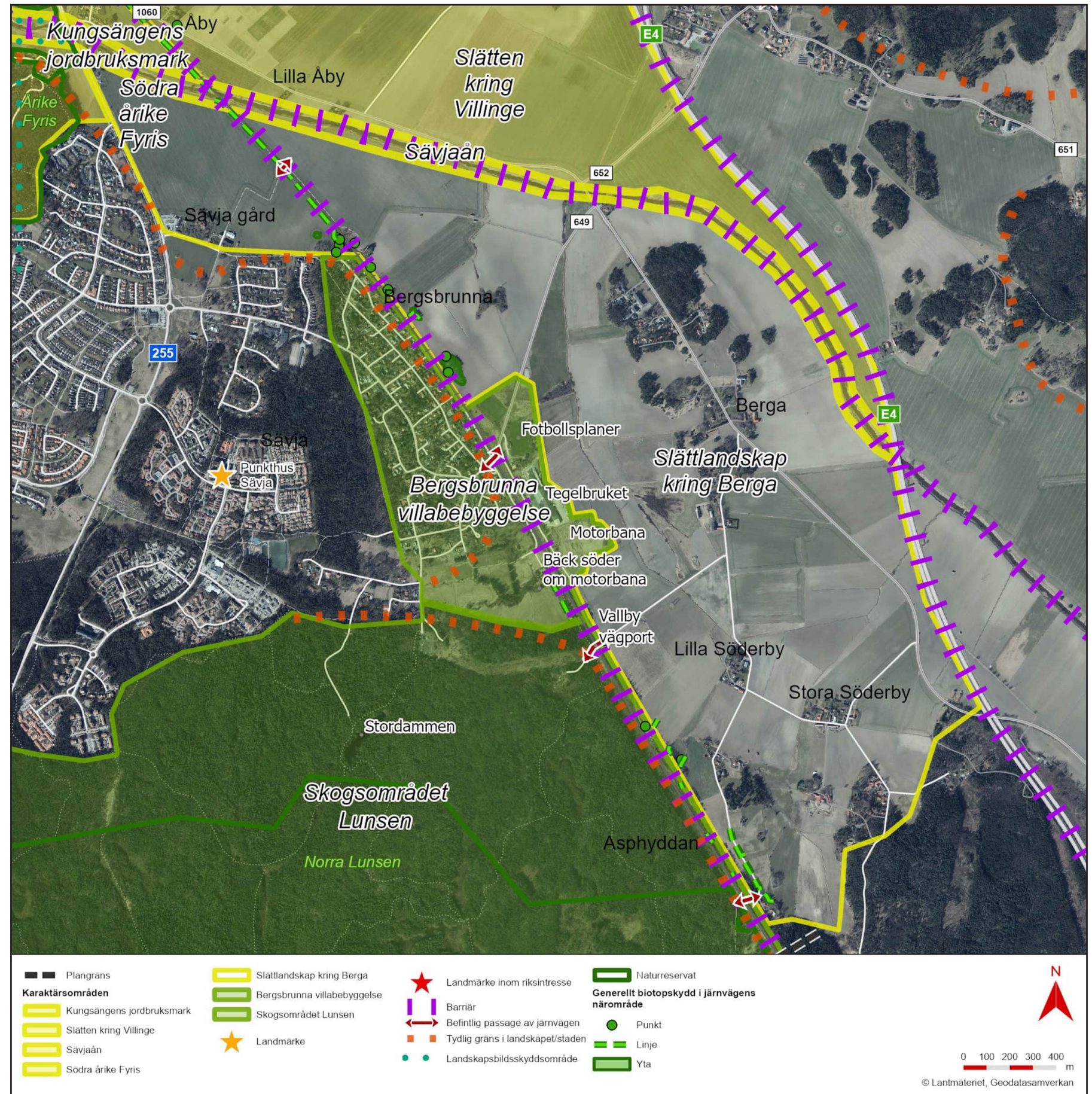
Det finns naturvärden inom området kopplade till de många brynmiljöerna med en variation av blommande och bärande buskar och träd, som bland annat är viktiga för insekter och fåglar. Här finns inte heller några större skyddsområden som naturreservat utan höga naturvärden är kopplade till punktobjekt.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Infrastrukturen ligger lågt i landskapet och stör inte utblickarna över landskapet. Berga by är den största byn och den ligger även högre i terrängen med vegetation runtomkring. Väster om järnvägen ligger Sävja gård.

Linnéstigen Danmarksvandringen går längs en av vägarna i området, från Bergsbrunna mot nordost. På den tidigare åkermarken närmast Bergsbrunna ligger ett stort fält med fotbollsplaner.

En passage över järnvägen för lantbruksfordon finns mellan Bergsbrunna och Sävjaån och ska enligt uppgift och har använts av fotgängare.



Figur 42. Karaktärsområde Slättlandskap vid Berga.

Landskapsbild

Siktlinjer

Det finns långa siktlinjer mot öst och i nordsydlig riktning, likt samtliga karaktärsområden inom slättlandskapet. Siktlinjer mot landmärken öst här blir tydligare i detta karaktärsområde, som mot Danmarks kyrka.

Barriärer

Järnvägen i karaktärsområdets västra del utgör en fysisk barriär och det finns endast två passager, en planpassage i Bergsbrunna för motortrafik och en planskild för gående och cyklister vid Lunsen. I den södra delen av karaktärsområdet utgör den höga järnvägsbanken en visuell barriär och tydlig gräns mot Bergsbrunna och Lunsen från slättlandskapet.

Målpunkter

Inom karaktärsområdet finns inga allmänna målpunkter men flera gårdsbildningar och samlingar av bostäder.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.

Skala, rumslighet och komplexitet

Landskapsrummen är stora men mer tydligt avgränsade och mer långsmala än i de omgivande slättlandskapen. Höjdskillnaden mot karaktärsområde *Skogsområdet Lunsen* i väst skapar en tydlig gräns. Vid Berga by finns mindre landskapsrum kring bebyggelsen och en variation i öppet och slutet med utblickar över de omgivande åkermarkerna. Vid Sävja gård finns också ett mindre landskapsrum. Sammantaget innebär detta att området har en växlande komplexitet med den böljande öppna åkermarken, åkerholmar och samlad bebyggelse på gårdar och i små byar. I norra och södra delen av karaktärsområdet är åkermarken mer utbredd med mindre komplexitet.

Nyckelkaraktärer

- Svagt böljande jordbruksmark med åkerholmar och små skogsdungar
- Byar och gårdar
- Tydligt landskapsrum med långa siktlinjer över åkermarkerna
- Järnvägen ligger i gränsen mellan det låga och det mer höglänta landskapet: just här stora nivåskillnader

4.7.2 Analys

Känslighet

Den värdefulla jordbruksmarken är känslig för ianspråktagande som minskar den bruksbara marken eller försämrar brukbarheten.

Landskapsbilden är känslig för nya storskaliga tillägg som bryter de långa siktlinjerna i nord-sydlig riktning. Eftersom landskapsrummen i detta karaktärsområde är mer småskaliga än de norr om Sävjaån så är landskapsbilden något mer känslig här för storskaliga tillägg som står i kontrast till landskapets skala.

Potential

Det finns en potential att förbättra säkra passager planskilt över spårområdet för de som bor inom karaktärsområdet.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i viss utsträckning. Nyckelkaraktären som avser tydligt landskapsrum påverkas eftersom den planerade stationen kan skapa en större visuell barriär i landskapet som påverkar skala och rumslighet. Påverkan sker i karaktärsområdets västra del.

Framtida utveckling

Enligt Uppsala kommuns fördjupade översiktsplan planeras en omvandling i karaktärsområdets södra delar. Vid den nya stationen Uppsala Södra ska en helt ny stationsmiljö etableras. Den planeras att integreras med den planerade utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna. Detta skulle förändra landskapsbilden och områdets karaktär söder om Bergsbrunna, från en lantlig karaktär till en stadsmässig. Även stråk och rörelsemönster skulle förändras. Omvandlingen skulle även bli synlig från större delen av karaktärsområdet.



Figur 43. Vallby vägport.

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Uppsala Södra

Vid Uppsala Södra kommer en helt ny stationsmiljö att etableras. Den planeras att integreras med den planerade utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna som görs i Uppsala kommuns regi. Den nya stadsdelsutvecklingen innebär stor påverkan på samtliga karaktärsområden runt omkring och många olika aspekter bör utredas. Exempelvis blir det en stor höjdskillnad mellan stationsläget och stadsutbyggnaden på östra sidan om järnvägen.

Landskapsbilden söder om Bergsbrunna kommer att förändras från en lantlig karaktär till en stadsmässig. Ny exploatering i anslutning till den planerade stationen Uppsala Södra kommer påverka karaktären genom ändrade siktlinjer och rumsligheter och därmed landskapsbilden. Påverkan av den nya stationen i sig bedöms bli måttlig, men tillsammans med planerad exploatering bedöms påverkan bli stor. Den planerade stationen Uppsala Södra med nya kommunikationer, vägnät och passager medför att upplevelsen av järnvägen som fysisk barriär kan minska. I arbetet med att ta hand om de stora höjdskillnaderna på platsen bör aspekter så som funktion, trygghet, orienterbarhet och underhåll vara i fokus. De höga höjdskillnaderna kräver utrymme för att skapa en väl fungerande stadsmiljö. Detta är ett arbete som ska göras samarbete med Uppsala kommun.

Vallby vägport

Vallby vägport är en mindre port under järnvägen i höjd med kraftledningen som löper i öst-västlig riktning över slätten och Lunsen. Vägporten är från år 1866 och är byggd av större stenblock. Vägporten kommer att behållas i befintligt skick under den nya station- och spårutbyggnaden vid Uppsala Södra. En ny järnvägsbro kommer att byggas på östra sidan om befintlig järnväg. Den här kopplingen är mycket viktig i framtida stadsdelsutbyggnad.

De två vägportarna kommer troligtvis få väldigt olika uttryck och ett arkitektoniskt samspel mellan dessa bör skapas. Aspekter som trygghet, tillgänglighet och skillnaden i topografi mellan östra och västra sidan är aspekter som bör utredas i kommande skeden.

4.8 Bergsbrunna villabebyggelse

4.8.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av Bergsbrunna villabebyggelse med när-område. Området avgränsas av naturmark i väster och söder och av jordbruksmark och järnvägen i norr och öster.

Jordarter och topografi

Marken sluttar uppåt åt väster och består främst av morän med inslag av berg i dagen. Den flacka marken öster om järnvägen består av glacial lera. Järnvägen går i gränsen mellan den flacka marken på östra sidan och det högre belägna området på den västra sidan. I väster höjer sig marken fortsatt åt väster vilket skapar en tydlig riktning i området. Vid området som tidigare var tegelbruk finns lokalt stora höjdvariationer på grund av att det funnits lertäkter här.

Kulturmiljö

Inga byggnader finns kvar från stationssamhället men däremot tegelbruket från industriorten som växte fram i Bergsbrunna i samband med att järnvägen tillkom under slutet av 1800-talet. Stationssamhället avslutades kring 1970 då hållplatsen avvecklades och stationshuset revs år 1975. Villabebyggelsen växte fram i Bergsbrunna under början av 1900-talet och strukturer från detta finns kvar idag.

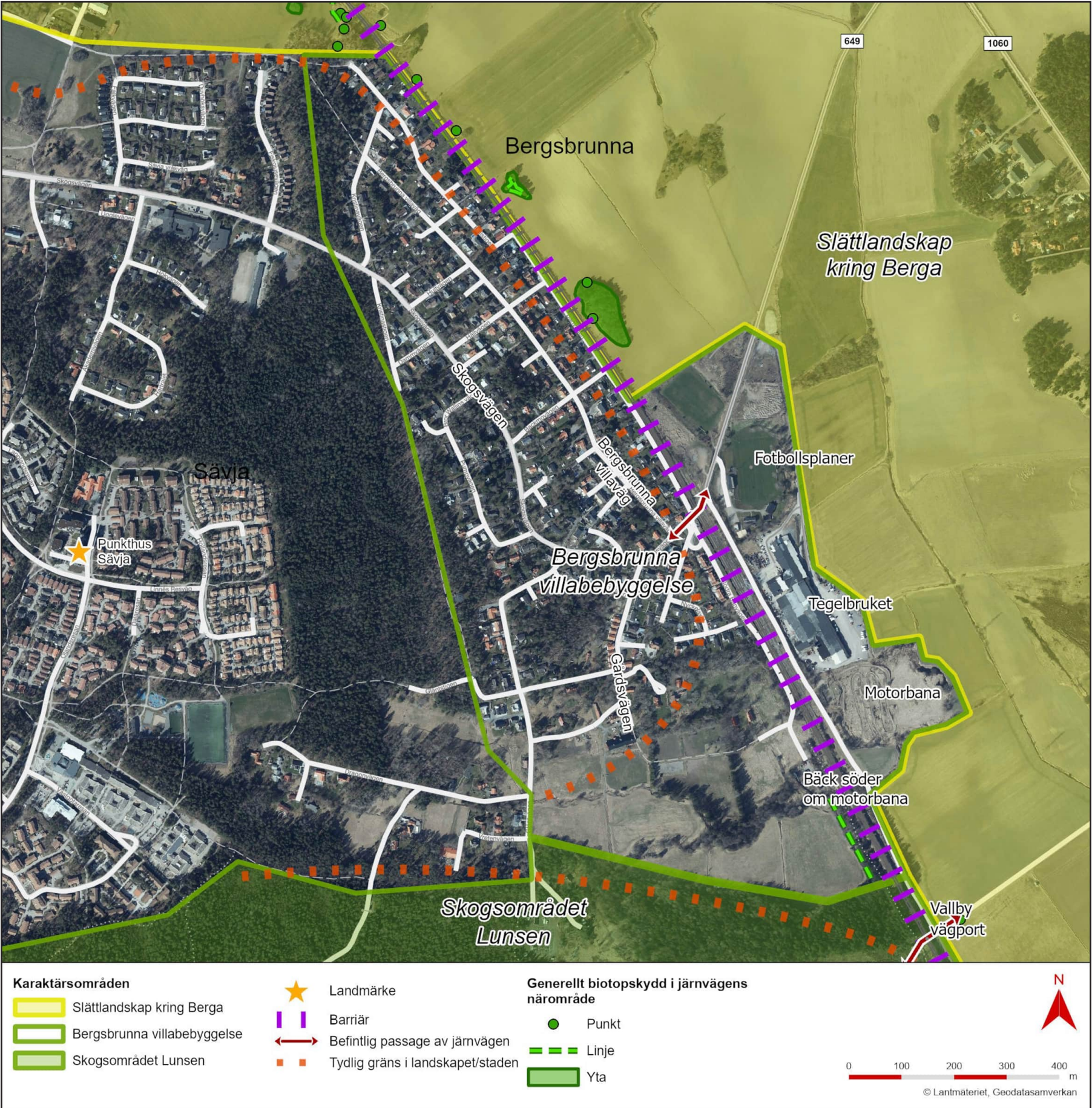
Naturmiljö

I den södra delen av området går ett meandrande vattendrag i en bäckravin som utgör både livsmiljö och viktig ledlinje/spridningsväg för många arter (exempelvis groddjur, fladdermöss, småvilt, rådjur och fåglar). Bäckravin går under järnvägen och fortsätter till det angränsande karaktärsområdet *Slättlandskap kring Berga*. Det finns även andra biotopskyddade diken i detta område.

I villaområdet finns det med mycket träd och annan grönska som tillsammans med flera mindre trädgångar är värdefulla livsmiljöer i ett lokalt perspektiv och bildar spridningsvägar.

Grova lövträd och hålträd utgör livsmiljö (bland annat för hotade arter) och är viktiga som spridningsväg för insekter och fåglar.

Söder om tegelbruket finns en bäckravin, där vattendraget utgör både livsmiljö och viktig ledlinje eller spridningsväg för många arter (exempelvis groddjur, fladdermöss, småvilt, rådjur och fåglar). Bäckar och vattenförande diken kan både vara viktiga livsmiljöer och spridningsvägar.



Figur 44. Karaktärsområde Bergsbrunna villabebyggelse.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Bebyggelsen består av villabebyggelse med trädgårdsmark, vilket inte återfinns i så stor utsträckning i något annat karaktärsområde i analysen. Vagnätet är oregelbundet och slingrande. Området är påverkat av järnvägen som är en bullerkälla. Plankorsningen vid Gårdsvägen centralt i området är en viktig länk mellan östra och västra sidan. Många tåg passerar här vilket gör att järnvägsbommarna faller ofta, vilket kan skapa långa köer till järnvägspassagen. Idag finns det inga separerade fält för motor-, gång eller cykeltrafikanter vid övergången vilket gör att både bilar och fotgängare delar utrymme vid passagen.

Öster om järnvägen ligger det gamla tegelbruket, som idag hyser flera andra verksamheter. Intill ligger fotbollsplaner, som är viktiga målpunkter. I den södra delen av det gamla tegelbruksområdet finns en motorbana.

Landskapsbild

Siktlinjer

Inom området finns långa utblickar ut över åkermarken österut. På vissa ställen begränsar bullerskyddsskärmar sikten längs järnvägen. Siktlinjer mot ett punkthus i Sävja, som utgör ett landmärke utanför karaktärsområdet, finns.

Barriärer

Järnvägen utgör en stor fysisk och visuell barriär för de boende i Bergsbrunna. Längs delar av järnvägen finns bullerskyddsskärmar och personskyddstängsel vilket förstärker den fysiska och visuella barriären. Flera målpunkter finns på den östra sidan och vägen dit är en plankorsning över järnvägen.

Målpunkter

Målpunkterna i området består främst av bostäder på västra sidan om järnvägen och på östra sidan dagligverksamheter, verkstäder och fritidsaktiviteter.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.

Skala, rumslighet och komplexitet

Inom området är landskapsbilden småskalig och varierad med hög komplexitet. Höjdskillnaderna inom området och kontrasten mot det flacka åkerlandskapet i väster gör att området vänder sig tydligt mot öster. Järnvägen i gränsen mellan områden förstärker höjdryggens nord-sydliga riktning.

4.8.2 Analys

Känslighet

Karaktärsområdet är känsligt för störningar som påverkar boendemiljön negativt. Det är även känsligt för att järnvägens barriärverkan förstärks eftersom det redan idag finns problem med framkomligheten både för fordon och gående/cyklister. Eftersom det är många barn och unga som rör sig i området, till exempel mellan hemmen och fotbollsplanerna, är järnvägens barriärverkan särskilt viktig att beakta.

Bostäderna är utsatta för störningar i form av buller och vibrationer särskilt under kvällar, nätter och helger.

Potential

Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg så jobbar projekt utifrån riktvärden i prop. 1996/97:53. Detta kan medföra att boendemiljön i närområdet förbättras. Det finns potential att gestalta eventuella bullerskydd på ett sätt som följer karaktären i området och på så vis stärka områdets karaktär och minska järnvägens visuella intryck i området.

Det finns en potential att förbättra säkra passager planskilt över spårområdet för de som bor inom karaktärsområdet.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i liten utsträckning. Nyckelkaraktärerna som avser vyer och rörelsestråk över järnvägen påverkas eftersom de planerade åtgärderna kan skapa en större visuell barriär och förändrade rörelsestråk över järnvägen. Påverkan sker i hela området.

Framtida utveckling

Ingen specifik framtida utveckling är identifierad för detta karaktärsområde. Den fördjupade översiktsplanen för de sydöstra delarna inklusive Bergsbrunna (2016) omfattar de befintliga stadsdelen men där beskrivs att en begränsad del av befintliga miljöer påverkas direkt av nybyggnationen. Däremot påverkas alla boende genom att stora förändringar kommer att ske i närområdet.

Nyckelkaraktärer

- Bergsbrunna villabebyggelse
- Gamla tegelbruket
- Fotbollsplaner
- Vyer mot öster
- Järnvägen
- Rörelsestråk över järnvägen

Fokuspunkter

Här följer beskrivningar av platser inom planförslaget som kräver särskilt fokus gällande projektering och gestaltning, samt vilka hänsynstagande som bör tas.

Gång- och cykelport Sävja gård

En ny järnvägsbro med gång- och cykelport under järnvägen byggs i norra delen av Bergsbrunna för att öka tillgängligheten mellan östra och västra sidan om järnvägen.

Det finns risk för otrygghet för barn vid flera platser, exempelvis vid den planskilda passagen vid Sävja gård som föreslås lokaliseras utanför bebyggda områden

Ersättning Gårdsvägen

Gårdsvägen korsar järnvägen i plan och binder ihop villaområdet Bergsbrunna på västra sidan om spåret med sportanläggningen och industriområdet på östra sidan. Plankorsningen vid Gårdsvägen stängs och ersätts. Strax söder om den befintliga plankorsningen planeras en ny gång- och cykelport i form av en järnvägsbro. I anslutning till motorbana anläggs en ersättning för biltrafiken, även den i form av en järnvägsbro för att möjliggöra för biltrafiken att ta sig under järnvägen.

Från Gårdsvägen och ner till passagen under järnvägen blir det stora höjdskillnader vilket ger utmanande förutsättningar. Gång- och cykelpassagen behöver ta hänsyn till barnperspektivet här då många barn och unga använder denna passage i sin vardag. Motortrafikleden bör ha god förankring i de framtida utbyggnader som planeras vid Uppsala Södra.



Figur 45. Plankorsning Gårdsvägen i förgrunden och Bergsbrunna villabebyggelse i bakgrunden.

4.9 Skogsområdet Lunsen

4.9.1 Beskrivning

Karaktärsområdet består av det stora sammanhängande skogsområdet Lunsen. Området avgränsas av Bebyggelsen i norr och av öppna marker och Fyrisån i väster samt av jordbruksmark och järnvägen i öster. I söder följer avgränsningen gränsen för Natura 2000-området.

Jordarter och topografi

Området är höglänt, kuperat och småskuret med berghällar. Jordarten är främst morän med torv och ibland lera i lågpunkter. Topografin är brant och dramatisk topografi mot de öster där det skapas en skarp kontrast mot de öppna flacka jordbruksmarkerna.

Kulturmiljö

Historiskt har de funnits betesmarker i Lunsen för jordbruksfastigheter i närliggande byar. Fram till 1930-talet hämtade människor virke och ved i skogen, vallade betesdjur och bedrev myrslätter. Vissa tecken på detta kan synas än idag genom stigardragningar och öppna myrmarker. Fornlämningar har påträffats i norra delen av karaktärsområdet.

Naturmiljö

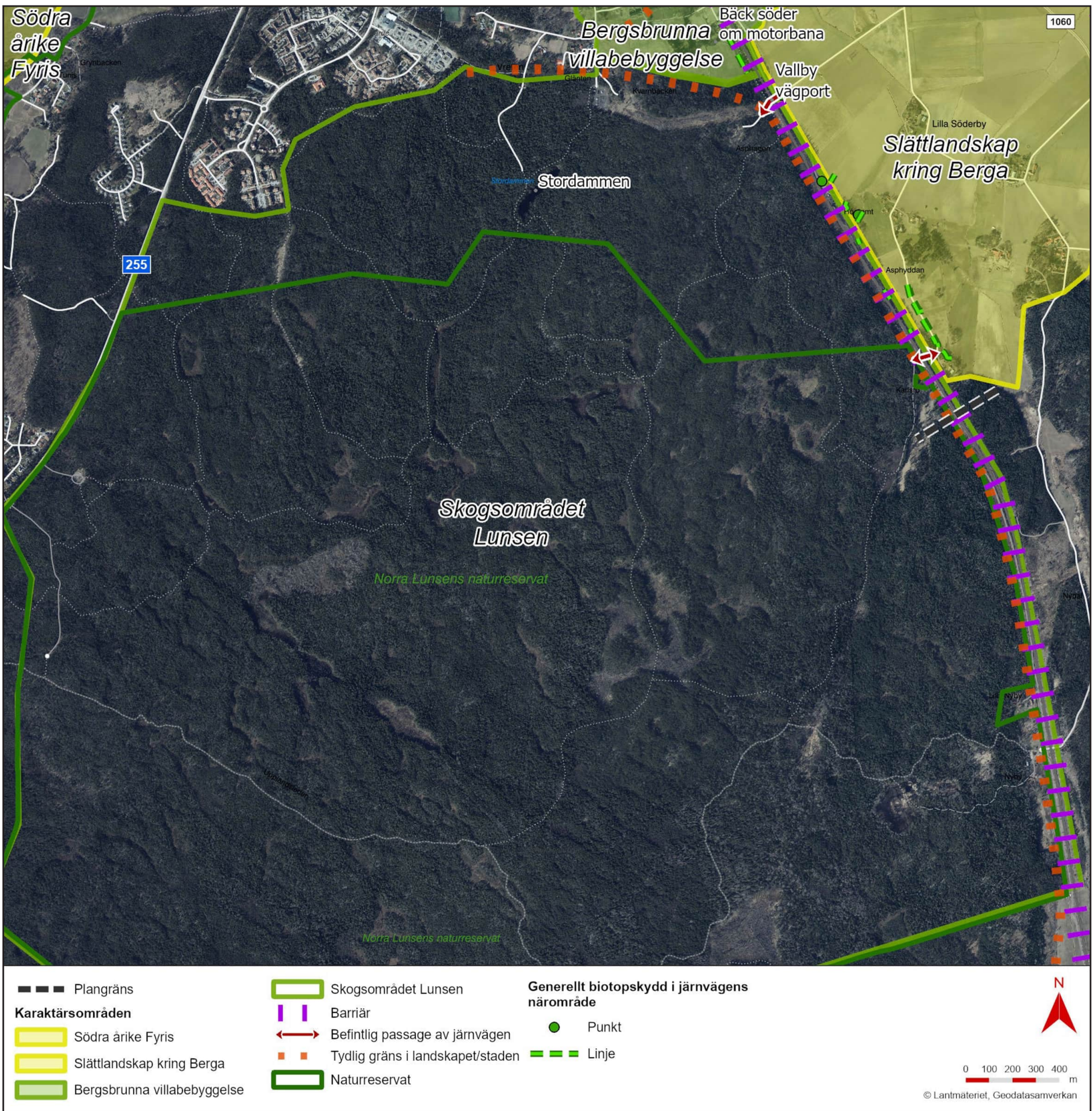
Skogen är huvudsakligen en barrskog med myr- och fuktmarker. Området hyser höga naturvärden och största delen av området, förutom delen i norr är naturreservat och Natura 2000-område. I stort sett hela området (även norr om reservatet) är Riksintresse för naturvård.

Det finns många skyddade och rödlistade arter av såväl svampar, lavar och mossor som fåglar och andra artgrupper i området.

Bebyggelse, infrastruktur och nyttjande

Bebyggelse saknas helt inom området, vilket är unikt för detta karaktärsområde inom denna analys. Den norra delen av området är mycket stigrädd. I övrigt har skogen en vildmarkskaraktär med markerade vandringsleder och omarkerade stigar. Det är ett mycket viktigt område för rekreation och friluftsliv, både för närrekreation och som besöksmål. Entréer till Lunsen finns delvis på västra sidan av karaktärsområdet med tillhörande bilparkeringar men också via vandringleder från östra sidan.

I nordost finns en port av sten under järnvägen för gående och cyklister som kallas Vallby vägport. Porten har inget formellt kulturmiljöskydd men har en speciell karaktär.



Figur 46. Karaktärsområde Skogsområdet Lunsen.

Landskapsbild

Siktlinjer

Längs områdets höglänta ytterkanter finns siktlinjer ut mot angränsande slättlandskap i öster.

Barriärer

Järnvägen utgör i karaktärsområdets västra del en fysisk barriär och det finns en port under järnvägen för gående och cyklister. Järnvägsbanken i öst upplevs inte som en stor visuell barriär då Lunsen ligger högre än det omkringliggande åkermarken, vilket gör att siktlinjer kan behållas.

Målpunkter

Karaktärsområdet i sig är en målpunkt för friluftsliv och rekreation, inte bara för närområdet utan för staden i stort. Inom karaktärsområden finns vandringsleder och rastplatser. Längst i norr pekas Stordammen ut som en målpunkt för utflykter och skolverksamhet.

Landmärken

Inom karaktärsområdet har inga särskilda landmärken identifierats.

Skala, rumslighet och komplexitet

Landskapskaraktären upplevs som relativt storskalig då karaktären innehåller ett stort sammanhängande skogsområde. Inom skogsområdet kan mycket tydliga rumsligheter skapas, vid de öppna myrmarkerna eller gläntor. Områdets variationer ger en måttlig grad av komplexitet då den varierar mellan skog, myrmarker, berg i dagen och har en omväxlande topografi.

Nyckelkaraktärer

- Natura 2000-område och naturreservat
- Friluftsliv och närrekreation
- Sammanhängande stort skogsområde

4.9.2 Analys

Känslighet

Naturvärdena är känsliga för intrång och indirekt påverkan, bland annat för påverkan på grundvattnet. Området som omfattas av Natura 2000 får ej påverkas negativt.

Friluftslivsvärdena är känsliga för intrång och för åtgärder/barriärer som försämrar tillgängligheten till området.

Potential

Ingen specifik potential kopplad till de planerade åtgärderna är identifierad för detta karaktärsområde.

Samlad bedömning

Sammantaget bedöms att de planerade åtgärderna påverkar nyckelkaraktärerna i måttlig utsträckning. Nyckelkaraktärerna som avser friluftsliv och sammanhängande skogsområde påverkas eftersom den planerade åtgärden kan ta mark i anspråk. Påverkan sker i området närmast järnvägen och vid nytt stationsläge.

Framtida utveckling

Uppsala kommuns planer på utbyggnad av bostadsområden och ny stadsnod i den norra delen av området, som ligger utanför Natura 2000-området, skulle förändra områdets karaktär helt, från skogsområde till stadsmiljö.

Fokuspunkter

Det finns inga fokuspunkter identifierade inom detta karaktärsområde.



Figur 47. Hällmarker i Skogsområdet Lunsen.



Figur 48. Blandskog med tall och gran i Skogsområdet Lunsen.

5 Sammanfattande analys

Landskapsanalysen visar att området kring planförslaget är ett komplext område med en variation av karaktärer, värden och olika förutsättningar att tåla den planerade förändringen. Det finns även olika potentialer till förbättring identifierade för flera karaktärsområden.

Gemensamt för alla karaktärsområden är att planförslaget kommer medföra stora förändringar i miljön, i vissa karaktärsområden endast närmast spårområdet eller i en begränsad del av karaktärsområdet men i andra kommer förändringen ske för området som helhet. Det innebär att vissa karaktärsområden kommer få en annan karaktär efter planförslagets genomförande och de nyckelkaraktärer som idag kännetecknar områdena kommer förändras.

De olika landskapstyperna har även olika möjligheter att tåla de planerade förändringarna och är känsligt på olika vis. I det vidare arbetet är det viktigt att ta hänsyn till de olika förutsättningarna och unika värdena och dess känslighet för respektive område. Detta är särskilt viktigt kopplat till de nyckelkaraktärer som är identifierade för karaktärsområdena.

Känsligheten och potentialen hos karaktärsområdena inom stadslandskapet skiljer sig från varandra på grund av dess olika verksamheter och historia. Uppsala station med närområde är präglad av att vara en nod i kollektivtrafiken och ha höga kulturvärden, vilket gör att den mänskliga skalan och förståelse för den historiska kontexten är viktig. Spårmiljön genom Boländerna har också koppling till järnvägsmiljön men är här mer otillgänglig, vilket är avsiktligt för att hålla personer borta från spårområdet. Här är det viktigt att kunna bevara möjligheten att bedriva verksamheter, då det skapar karaktären.

Inom slättlandskapet är långa siktlinjer, flack topografin och jordbruksmark en nyckelkaraktär hos samtliga karaktärområden. Det som bland annat skiljer dessa karaktärsområden åt är egenskaper kopplade till utpekade skyddsvärda naturområden, spridd gårdsbebyggelse eller att rumsligheten kan variera med vilken typ av avgränsning området har. Känsligheten hos dessa karaktärsområden ligger främst i dess öppenhet, som är en viktig del i skydden som finns för kulturmiljö inom landskapstypen.

Inom skogsbacklandskapet finns två karaktärsområden som är lokaliserade till en höjdrygg av morän och berg. Jordarterna här skapar en skillnad mot de två andra landskapstyperna, där leran dominerar. Detta gör att vegetationen och strukturen blir annorlunda. Den stora skillnaden mellan Bergsbrunna villabebyggelse och Skogsområdet Lunsen är utbredningen av bebyggelse respektive sammanhängande skogsmark. Känsligheten och potentialen blir därför olika då Bergsbrunna har många sociala aspekter att ta hänsyn till medan i Lunsen är det de höga värdena kopplade till ekologi och rekreation.

Landskapsanalysen är ett underlag som är en viktig utgångspunkt för arbetet med gestaltning, projektering och miljökonsekvensbeskrivning. I allt detta arbete är analysen ett bra underlag för att se till stadens och landskapets samlade värden och karaktären som helhet. Helhetssynen på landskapet och staden samt kunskap om hur olika värden och teknikområden är kopplade till varandra är viktiga aspekter för att kunna uppnå projektmålen.

I arbetet med projektering och gestaltning är de identifierade hänsynstagandena för fokuspunkterna särskilt viktiga att beakta.

I arbetet med miljökonsekvensbeskrivning är analyserna som helhet och identifieringen av fokuspunkterna en bra grund för bedömning av landskapsbildens känslighet samt bedömning av effekter och konsekvenser på landskapsbilden.

I detta projekt är planförslaget tätt kopplat till den framtida utvecklingen av stadsmiljön i Uppsala och den utveckling som planeras i de södra stadsdelarna och Uppsala Södra av Uppsala kommun. Det innebär att planförslaget är en del av en komplex helhetsomvandling som kommer förändra karaktären på ett större område än vad som ingår i denna landskapsanalys. En god samordning mellan olika projekt och aktörer krävs för att kunna uppnå välfungerande helhetslösningar i ett större perspektiv. Detta planförslag bör därför skapa goda förutsättningar för god landskapsanpassning och helhetsgestaltning genom till exempel möjligheter till passager, gång- och cykelstråk, god orienterbarhet och siktlinjer, både inom planförslaget och vidare kopplat till angränsande projekt.

6 Källor

Östhammars kommun Samhällsbyggnadsförvaltningen (2011). Karaktärslandskap Uppland - Landskapskaraktärisering för bedömning av landskapsbild.

Europeiska landskapskonventionen

Trafikverkets handledning ”Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar”

Trafikverkets riktlinje landskap, TDOK 2015:0323, version 3.0

<https://www.uppsala.se/bygga-och-bo/samhallsbyggnad-och-planering/2022-06-08>

Kommunkarta Uppsala kommun, <https://uppsalakommun.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=71af8fd6340240568e4ac6bb3487d7b4>

Uppsala kommun (2016). Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun.

Uppsala kommun (2021). Integrerad barnkonsekvensanalys av Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna.

Uppsala kommun (2021). Befolkningsprognos Uppsala kommun 2021–2050

Uppsala kommun (2021). Uppsala C och Uppsala Södra. <https://bygg.uppsala.se/samhallsbyggnadutveckling/uppsalapaketet/det-har-ar-uppsalapaketet/uppsala-c-och-uppsala-sodra/> [Hämtad 2022-04-11]

Uppsala kommun (2022). Utvecklingsplan. <https://bygg.upp-sala.se/planerade-omraden/uppsala-c/utvecklingsplan/> [Hämtad 2022-06-09]

