

Kulturarvsanalys

Fyra spår Uppsala

Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation
Uppsala kommun, Uppsala län



Trafikverket

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

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Kulturarvsanalys Fyra spår Uppsala

Författare: Sweco

Dokumentnummer: FSUK003-04-025-0000-56_67-0009

Dokumentdatum: 2024-11-25

Ärendenummer: 2020/21139

Uppdragsnummer: 168592

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): _.4

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingh

Foto: Sweco, om inget annat anges.

Omslagsbild: Ställverket vid Uppsala centralstation, foto cirka år 1915. Järnvägmuseet (JVmKBAA05413).

Innehåll

1. SAMMANFATTNING	4
2. BAKGRUND	5
3. SYFTE	5
3.1. TILLVÄGAGÅNGSÅTT	6
4. NATIONELLA MÅL, RIKTLINJER OCH ÅTAGANDEN	8
4.1. EUROPEISKA LANDSKAPSKONVENTIONEN	8
4.2. NATIONELLA MILJÖMÅL OCH KULTURMILJÖMÅL.....	8
4.3. TRAFIKVERKETS KULTURMILJÖSTRATEGI	9
5. SKYDD AV KULTURMILJÖER	10
5.1. KULTURMILJÖLAGEN	10
5.2. FÖRORDNING OM STATLIGA BYGGNADSMINNEN	10
5.3. PLAN- OCH BYGGLAGEN.....	11
5.4. MILJÖBALKEN.....	11
6. FÖRHISTORISK OCH HISTORISK LANDSKAPSUTVECKLING	12
6.1. FÖRHISTORISK TID	12
6.2. MEDELTID	15
6.3. HISTORISK TID 1500–1800-TALEN	18
6.4. 1800-TAL TILL NUTID.....	22
6.4.1. <i>Järnvägen och stationsområdet</i>	22
6.4.2. <i>Landsbygden och Bergsbrunna</i>	26
7. LAGSKYDDADE OCH UTPEKADE KULTURMILJÖVÄRDEN	31
7.1. RIKSINTRESSEN FÖR KULTURMILJÖVÄRDEN.	31
7.1.1. <i>Uppsala stad. Riksintresse C 40 A</i>	31
7.1.2. <i>Långhundraleden, Riksintresse (C 41)</i>	33
7.2. ODLINGSLANDSKAPETS BEVARANDEOMRÅDEN	35
7.3. KOMMUNALA KULTURMILJÖER.....	35
7.3.1. <i>U78 Linnés Sävja (och U77 Sävja gård)</i>	37
7.3.2. <i>U 29:1 Danmark (Linnés Hammarby)</i>	37
7.4. BYGGNADSMINNEN	38
7.4.1. <i>Ställverket</i>	38
7.4.2. <i>Uppsala centralstation</i>	39
7.5. FORN- OCH KULTURLÄMNINGAR.....	41
8. ANALYSOMRÅDETS SÄRDRAG OCH KÄNSLIGHET	44
8.1. JÄRNÅLDERNS BOSÄTTNINGAR	44
8.2. JORDBRUKSLANDSKAPET	45
8.3. JÄRNVÄGEN I LANDSKAPET	46
9. SKYDDSÅTGÄRDER OCH ÅTGÄRDER FÖR ATT MINIMERA INTRÅNG	49
10. ÅTGÄRDER FÖR ATT BIBEHÅLLA OCH STÄRKA KULTURMILJÖER	49
11. FORTSÄTTA ARBETEN	52
11.1. SÄRSKILT KÄNSLIGA OCH KOSTNADSDRIVANDE FORNLÄMNINGAR	52
11.2. SÄRSKILT KÄNSLIGA OCH KOSTNADSDRIVANDE BYGGNADSMINNEN	53
12. REFERENSER	53

12.1.	SKRIFTLIGA KÄLLOR	53
12.2.	DIGITALA KÄLLOR	54
12.3.	ARKIV	54
12.3.1.	<i>Lantmäteristyrelsens arkiv</i>	54
12.3.2.	<i>Rikets allmänna kartverk</i>	54

1. Sammanfattning

Denna kulturarvsanalys utgör underlag för järnvägsplanen för två nya järnvägsspår på sträckan mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation, en ny järnvägsstation för pendeltåg strax söder om dagens tätortsbebyggelse i Bergsbrunna kallad Uppsala Södra och en ombyggnad av Uppsala Centralstation.

Kulturarvsanalysen beskriver kända kulturhistoriska värden inom utredningsområdet och syftar till att på ett strukturerat sätt hantera kulturmiljön enligt lagstiftning och planering. Resultatet av analysen ska, tillsammans med andra underlag, bidra till att projektet finner den långsiktigt mest hållbara lokaliseringen av järnvägen.

Järnvägsplanen berör flera lagskyddade och utpekade kulturmiljövärden, däribland ett riksintresseområde för kulturmiljövärden enligt miljöbalken; *Uppsala stad* (C40A) och två byggnadsminnen; *Uppsala centralstation*, enskilt byggnadsminne enligt kulturmiljölagen och *Ställverket vid Uppsala centralstation*, statligt byggnadsminne enligt förordningen om statliga byggnadsminnen. Inom utredningsområdet finns även ett 20-tal forn- och kulturlämningar som är skyddade enligt kulturmiljölagen (1988:950), varav flera kommer att behöva tas bort för den nya järnvägen.

Sammanfattningsvis är det främst tre epoker som påverkas av järnvägsplanen: Järnålderns bosättningsmönster, det storskaliga jordbrukslandskapet med spår av skiftesreformer i historisk tid och till sist järnvägens egen historia.

Stationsmiljön kring Uppsala central har anor från 1860-talet då järnvägen och anlades och stationshuset i sin ursprungliga form byggdes. Därefter har stationsområdet utvecklats och ytterligare stationsanknutna byggnader tillkommit successivt i takt med att järnvägen byggts ut. I stationsområdet finns några delar kvar från den äldre stationsmiljön, som visar på dess långa kontinuitet och som utgör viktiga delar för att förstå den äldre stationsmiljön. De äldre byggnader som finns kvar är det gamla stationshuset, som är enskilt byggnadsminne, godsmagasinet samt ställverket som är ett statligt byggnadsminne. De två byggnadsminnen som berörs kommer att påverkas i olika grad. Vad gäller centralstationen kommer järnvägsplanen att medföra störst förändringar i tillbyggnader till den ursprungliga byggnaden, som i sig inneburit förändringar. Byggnaden riskerar inte att förvanskas eller förlora betydande kulturhistoriska värden. Flytten av ställverkshuset kommer däremot att innebära att byggnadens ursprungliga placering förloras, men med en ny placering i ett motsvarande läge kompenseras förlusten till viss del.

Det öppna jordbrukslandskapet söder om Uppsala har höga värden ur flera olika aspekter. I de båda riksintresseområdena Uppsala stad och Långhundraleden lyfts detta landskapsrum fram som ett viktigt uttryck. Området är känsligt för ingrepp som påverkar odlingslandskapets karaktär. Sedan förhistorisk tid har landskapet nyttjats till agrar verksamhet och förutom själva åker- och ängsmarken ingår spåren av skiftesreformer och äldre ägoförhållanden. Mot den bakgrunden är det viktigt att nuvarande markanvändning kan fortgå och att ingreppen i jordbruksmark blir så små som möjligt. En annan viktig aspekt av det öppna landskapet är de långa siktlinjerna – inte bara för staden Uppsalas möte med slätten, utan också mot omgivande skogsmark, byklungor och kyrktorn. Det är viktigt att den nya järnvägen inte läggs högre än den befintliga och att bulleråtgärder, personskyddsstängsel, tillkommande byggnader med mera utformas med hänsyn till det intryck de gör från omgivande kulturmiljöer.

2. 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 samt till Arlanda flygplats.

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 ett ökat antal resande på ett hållbart sätt är en inriktning att kollektivtrafiken, och framförallt tågtrafiken på Ostkustbanan, ska ta en större andel av resandet. Samtidigt är tågtrafiken på Ostkustbanan redan idag så intensiv att kapaciteten slår i taket vid rusningstrafik. Dessa krav innebär ett utbyggnadsbehov på Ostkustbanan med två nya spår från länsgränsen mot Stockholms län till Uppsala Centralstation. Det innebär också att Uppsala Centralstation behöver byggas ut. Med anledning av kommande bostadsexploateringar ska också två nya järnvägsstationer byggas.

Järnvägsutbyggnaden från två till fyra järnvägsspår 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. Fyra järnvägsspår ger möjlighet för fler klimatsmarta person- och godstransporter.

Aktuell järnvägsplan omfattar två nya järnvägsspår på sträckan mellan Söder Bergsbrunna och Uppsala Centralstation, en ny järnvägsstation för pendeltåg strax söder om dagens tätortsbebyggelse i Bergsbrunna kallad Uppsala Södra och en ombyggnad av Uppsala Centralstation.

3. Syfte

Kulturarvsanalysen syftar till att på ett strukturerat sätt hantera kulturmiljön enligt lagstiftning och planering. Resultatet av denna ska, tillsammans med andra underlag, bidra till att projektet finner den långsiktigt mest hållbara lokaliseringen och utformningen av järnväg och väg.

Att bevara kulturarvet är idag en naturlig del i den fysiska planeringen. Det är viktigt att skyddet av kulturmiljön ges en betydande plats och bedrivs långsiktigt. Det som en gång är borta kan inte återskapas och kulturvärdena måste vårdas och underhållas för att kunna upplevas och brukas av framtida generationer.

Trafikverket har bland annat formulerat följande mål med kulturarvsanalysen:

- Analys av den förhistoriska landskapsutvecklingen fram till medeltid. Underlag är till exempel Kulturmiljöregistret och arkeologiska utredningar som gjorts i området. Identifiera fornlämning av sådan dignitet att länsstyrelsen ej kommer ge tillstånd till ingrepp enligt 2 kap Kulturmiljölagen. Även särskilt känsliga och/eller kostnadsdrivande fornlämningsmiljöer ska identifieras.
- Analys av den historiska landskapsutvecklingen från medeltid till nutid – Redovisning och analys av områdets utveckling under historisk tid med fokus på att identifiera kvarvarande strukturer, samband, funktioner och enskilda objekt som är av betydelse för den kulturhistoriska förståelsen/läsbarheten. Markanvändning, bebyggelse, kommunikation, och industriella näringar ska ingå i analysen.

- Redovisning av de strukturella förändringar som ett nytt järnvägsspår innebär för kulturmiljön.
- Känslighetsanalys – Identifiera komplexa/värdefulla kulturhistoriska områden och samband utifrån deras sårbarhet och tålighet för förändringar.
- Redovisning av effekter och konsekvenser för de kulturmiljöer eller objekt/företeelser och visuella samband som direkt eller indirekt berörs av järnvägsplanen. Detta redovisas i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram inom projektet
- Identifiera lämpliga åtgärder för att bibehålla och/eller stärka kulturmiljöer, visuella samband eller objekt/företeelser som är särskilt väsentliga för områdets kulturhistoriska karaktär.
- Identifiera skyddsåtgärder eller andra lämpliga åtgärder för att minimera intrången.

3.1. Tillvägagångsätt

Utredningsområdet omfattar en 400 meter bred korridor inom vilken kulturmiljön och landskapet studerats och analyserats (se figur 1). Vissa utblickar i analysområdets närområde har gjorts för att bättre förstå kulturhistoriska samband och kulturlandskapets utveckling. Ett influensområde på en kilometer på var sida befintlig järnväg har avgränsats inom vilket påverkan på utpekade och lagskyddade kulturmiljöer har analyserats.

Arbetet med kulturarvsanalysen omfattar framförallt en sammanställning och GIS-bearbetning av känd kunskap. Materialet som har studerats består av litteratur, intresseområden för kulturmiljön, arkeologiska lämningar, äldre kartmaterial, befintlig bebyggelse, höjddata, strandlinjer, samt en studie av hur landskapet ser ut i dag. En fältbesiktning har också gjorts inom ramen för arbetet.

Två PM har sammanställts i ett tidigare skede vilka behandlar de antikvariska förutsättningarna för två byggnadsminnen inom utredningsområdet: Ställverket vid Uppsala centralstation samt Uppsala centralstation. Dessa PM har legat till grund för beskrivningarna och bedömningarna i denna kulturarvsanalys vad gäller stationsområdet och byggnadernas kulturhistoriska värden.

FSUK003, Söder Bergsbrunna-Uppsala C - PM Stationshus.

FSUK003, Söder Bergsbrunna-Uppsala C - PM Ställverk.

I anslutning till utredningsområdet har det under de senaste åren utförts flera kulturhistoriska utredningar och tagits fram andra underlag vilka varit värdefulla källor i analysen, bland annat:

Arkeologisk utredning. Fyrspår mellan Uppsala och Söderby. Hösten 2021 genomfördes en arkeologisk utredning steg 1 som omfattade järnvägskorridoren. Rapporten innehåller, förutom resultaten, en detaljerad beskrivning av områdets äldre kulturhistoria (Göthberg 2021).

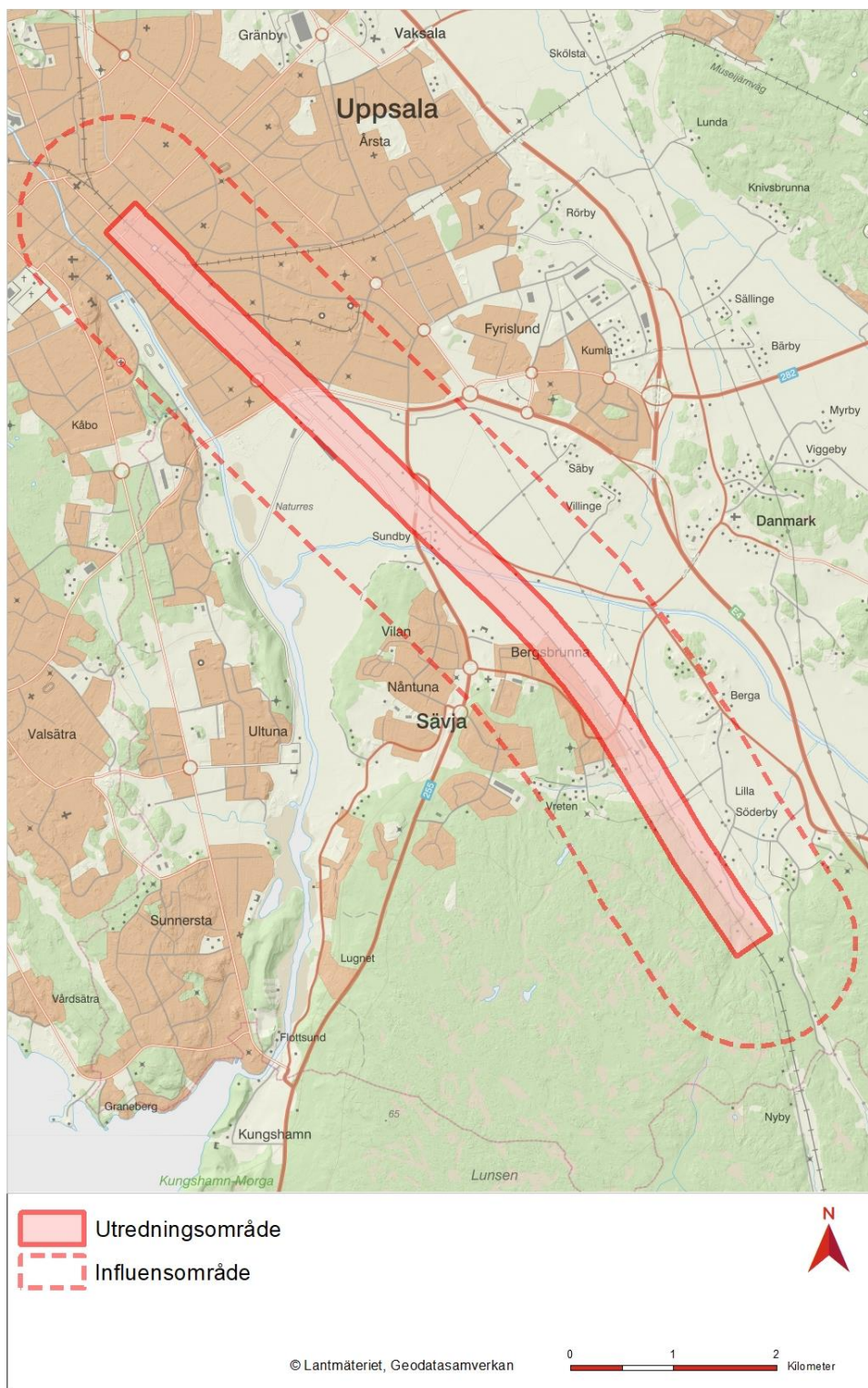
Arkeologisk utredning steg 2. Boplatser, grav och bytomt. Steg 2 utredningen omfattade sju lokaler som identifierats i den föregående utredningen. Fornlämningar kunde fastställas på fyra platser. De utgjordes av två boplatsoområden, en bytomt och en stensättning (Hennius 2023).

Arkeologisk utredning. Korridor för ny kollektivtrafikled mellan Ulltuna och Bergsbrunna. En arkeologisk utredning inför planerad tvärgående kollektivtrafikled genomfördes år 2020. Rapporten innehåller kartstudier och en antikvarisk bakgrund som berör delar av det nu aktuella analysområdet (Jörpeland och Hållans Stenholm 2020).

Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra delarna, inklusive Bergsbrunna. I den fördjupade översiktsplanen för Bergsbrunna med omnejd presenteras Uppsala kommuns planeringsinriktningar

avseende kulturmiljöer i området. Grunden till planen är ett kompletterande kulturmiljöunderlag som tagits fram inom projektet (Uppsala kommun 2019).

Uppsala stad C40A Riksintresse för kulturmiljövården. En revidering av riskintressebeskrivningen för Uppsala stad genomfördes av Länsstyrelsen i Uppsala 2014 och ett fördjupat kunskapsunderlag togs fram. Syftet var att precisera och tydliggöra riksintresseområdenas värden, så att de kan innebära ett stöd vid avvägningar mellan skilda markanvändningsanspråk (Länsstyrelsen Uppsala län 2014).



Figur 1. Översiktskarta med kulturarvsanalysens avgränsningar. Efter digitala webbkartan. Lantmäteriet.

4. Nationella mål, riktlinjer och åtaganden

4.1. Europeiska landskapskonventionen

Europarådets landskapskonvention, från år 2000, omfattar alla landskap. Det innefattar landsbygd, stad, mark och vatten. Konventionen kompletterar andra internationella ramverk för natur och kultur och fokuserar på landskap, även de som inte har höga värden för natur- eller kulturmiljö.

Konventionen förutsätter att specifika mål för kvalitet utvecklas för varje landskap. Det förutsätter en grundläggande kännedom om landskapets egenskaper, såväl det fysiska som metafysiska.

Konventionen har sin grund i allmänhetens uppfattning och upplevelse av landskapet. Kvalitetsmålen ska ge fundamentet för en policy som behövs för att nå den eftersträlvade kvalitén i olika landskap. De svenska miljömålen kan inte anses motsvara de detaljerade kvalitetsmål som konventionen bygger på. Konventionen omfattar såväl bevarande som nyttjande och målet är inte att frysa landskapen. Den manar dock till medvetenhet om den pågående förändringen där de små förändringarna sammantaget kan ha stor betydelse.

Konventionen vilar på fyra grundstenar:

- Alla landskap, stad och land, i såväl vanvårdade områden som områden med hög kvalitet, både vardagliga områden som områden som anses vara särskilt vackra.
- Ständig förändring, strategiskt tänkande.
- Samspel människa-miljö.
- Social funktion, allas delaktighet.

4.2. Nationella miljömål och kulturmiljömål

Regeringens miljöpolitiska mål är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de övergripande miljöproblemen i Sverige har fått en lösning. För att nå dit har 16 miljökvalitetsmål formulerats, se figur 2. Miljökvalitetsmålen syftar till att tydliggöra arbetet mot en hållbar utveckling. Miljökvalitetsmålen har formulerats utifrån den miljöpåverkan naturen klarar av och definierar det tillstånd som miljöarbetet skall sikta mot. Av dessa 16 mål har de kursiverade miljömålen nedan identifierats som relevanta för kulturmiljön inom projektet.



Figur 2. Nationella miljömål. Kursiverade mål har identifierats som relevanta för kulturmiljön inom projektet.

De nationella målen för kulturmiljö och kulturhistoriska värden lyfter fram att dessa ska bevaras och brukas så att den historiska och humanistiska dimensionen tydliggörs och bidrar till en god livsmiljö.

Det statliga kulturmiljöarbetet ska sedan den 1 januari 2014 främja:

- Ett hållbart samhälle med en mångfald av kulturmiljöer som bevaras, används och utvecklas.
- Människors delaktighet i kulturmiljöarbetet och möjlighet att förstå och ta ansvar för kulturmiljön.
- Ett inkluderande samhälle med kulturmiljön som gemensam källa till kunskap, bildning och upplevelser.
- En helhetssyn på förvaltningen av landskapet som innebär att kulturmiljön tas till vara i samhällsutvecklingen.

4.3. Trafikverkets kulturmiljöstrategi

Trafikverket har tagit fram en strategi för att kunna nå de nationella kulturmiljömålen. Strategin har tre huvudriktningar som identifierats som avgörande för att nå de nationella kulturmiljömålen: skapa ett effektivt kulturmiljöarbete, uppnå hållbar planering och förvaltning av kulturmiljöer samt tillgängliggöra och förmedla kulturarv och kulturmiljöer. Utifrån detta har Trafikverket tagit fram följande strategiska ställningstagande rörande viktiga principiella frågor:

- Trafikverket ska utforma nya anläggningar och genomföra ombyggnationer i samspel med omgivningens kulturmiljövärden. I den fortsatta förvaltningen ska kvalitén upprätthållas.
- Trafikverket ska vid planering, byggande och underhåll ha som utgångspunkt att utveckla kulturmiljöer och undvika negativ påverkan. Om negativ påverkan på kulturmiljöer inte kan undvikas ska Trafikverket arbeta aktivt med att minimera skador och använda kulturmiljöstärkande åtgärder som kompensation för skadade eller borttagna kulturmiljövärden.
- Trafikverket ska värdera, vårda och bevara infrastrukturens kulturmiljövärden som omfattas av lagstiftningarnas skyddsparagrafer eller hänsynskrav.
- Trafikverkets beslut som påverkar kulturmiljöer ska fattas med tillräckligt kunskapsunderlag. Det innebär till exempel att en byggnadsantikvarisk bedömning/utredning ska finnas om en byggnad berörs.
- Trafikverket ska arbeta aktivt med att tillgängliggöra den fysiska kulturmiljön och förmedla den nya kulturmiljökunskapen som kommer fram i verksamheten.
- Trafikverket ska verka för att ta fram och genomföra kulturmiljöstärkande åtgärder som på ett konstruktivt sätt samverkar med exempelvis biologisk mångfald, trygghet, tillgänglighet, goda livsmiljöer, klimatanpassning, reducering av klimatpåverkan och trafiksäkerhet.

5. Skydd av kulturmiljöer

Det finns flera lagar som berör kulturmiljöer däribland: Kulturmiljölagen (KML), Plan- och bygglagen (PBL) Miljöbalken (MB) och Förordning om statliga byggnadsminnen.

5.1. Kulturmiljölagen

Kulturmiljölagen (KML) reglerar fornlämningar och bebyggda miljöer som byggnadsminnen. Kulturmiljölagens portalparagraf anger att:

Det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda kulturmiljön.

Ansvaret för kulturmiljön delas av alla. Såväl enskilda som myndigheter ska visa hänsyn och aktsamhet mot kulturmiljön. Den som planerar eller utför ett arbete ska se till att skador på kulturmiljön undviks eller begränsas.

Fornlämningarna är skyddade enligt Kulturmiljölagen (SFS 1988:950, 2015:852). Fornlämningar är spår av mänsklig verksamhet som är varaktigt övergivna och tillkomna med forna tiders bruk och som kan antas vara äldre än år 1850. Förutom den del som registrerats i kulturmiljöregistret finns ett skyddsområde:

"Till en fornlämning hör ett så stort område på marken, sjö- eller havsbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge den ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde." (KML 2 kap 2§).

Enligt Kulturmiljölagen är det förbjudet att utan tillstånd "rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fornlämning" (KML 2 kap. 6§, Lag 2013:548).

Lämningar som är yngre än år 1850 eller inte uppfyller alla rekvisiten bedöms som övrig kulturhistorisk lämning. Detta innebär inte att de är ointressanta utan kan ha ett högt kulturhistoriskt värde. Målet med samhällsbyggnad bör sträva efter att minimera intrång i forn- och kulturlämningar och dess närområde.

Byggnadsminnen behandlas i 3 kap:

En byggnad som har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller som ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde får förklaras för byggnadsminne av länsstyrelsen. Bestämmelserna om byggnadsminnen enligt detta kapitel får också tillämpas på parker, trädgårdar eller andra anläggningar.

Frågor som rör fornlämningar och byggnadsminnen hanteras av länsstyrelsen som efter ansökan kan bevilja tillstånd för ingrepp eller ändringar.

5.2. Förordning om statliga byggnadsminnen

I de fall en byggnad eller en miljö står på mark som ägs av svenska staten eller något av dess bolag regleras byggnadsminnen av Förordning (2013:558) om statliga byggnadsminnen:

En byggnad som tillhör staten får förklaras för statligt byggnadsminne, om den har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde eller ingår i ett bebyggelseområde med ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde.

Beslut om statliga byggnadsminnen fattas av regeringen efter beredning av Riksantikvarieämbetet. Vid frågor som rör ingrepp eller ändringar i dessa byggnadsminnen sker tillståndsprövningen hos Riksantikvarieämbetet.

5.3. Plan- och bygglagen

Plan- och bygglagen (2010:900), PBL, reglerar användning av mark och vatten. Mot denna lagstiftning prövar kommunerna exploateringar och tar fram översikts-, detaljplaner och områdesbestämmelser samt prövar bygglov, rivningslov och marklov. PBL innehåller bestämmelser som syftar till att tillvarata kulturvärden, exempelvis kapitel 2 om allmänna och enskilda intressen. Ändringar och tillägg i bebyggelsen ska göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas. Ändring eller flytt av en byggnad ska utföras varsamt med hänsyn till byggnadens karaktärsdrag så att dess tekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värde tas tillvara.

5.4. Miljöbalken

Värdefull natur- och kulturmiljöer skyddas även enligt miljöbalken (MB). Hit hör de cirka 1700 områden som är av riksintresse för kulturmiljövården (3 kap 6§). Länsstyrelsen har tillsyn över att kommunerna beaktar riksintressena i den fysiska planeringen i samband med detaljplaner och översiktsplaner. Kommunerna är skyldiga att säkerställa riksintressena i sin översiktsplan.

Miljöbalken innehåller bestämmelser om hur avvägningen mellan olika önskemål om att använda mark- och vatten ska ske. Bestämmelserna innebär att ett utpekad riksintresse inte får påtagligt skadas av anspråk på ändrad mark- eller vattenanvändning. Det övergripande målet med miljöbalken är att främja en hållbar utveckling.

6. Förhistorisk och historisk landskapsutveckling

6.1. Förhistorisk tid

Utredningsområdet 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.

Från och med tiden kring Kristi födelse steg landet 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.

Järnålderns landskap kan avläsas i den södra delen av utredningsområdet genom fornlämningar, ortnamn samt bebyggelsens placering i förhållande till äldre strandnivåer. Två boplatser från äldre järnåldern (500 f.Kr. – 550 e.Kr.) påträffades vid den arkeologiska utredning steg 2 som genomfördes inom ramen för 4-spår Uppsala (L2022:7578 och L2022:7572). De ligger båda nära den dåtida stranden, och utgörs av boplatzlämningar av hus i det som idag är åkermark (se figur 3). Strax intill en av boplatserna finns en ensamliggande stensättning (L2022:7570), vilken är en gravform som brukar förknippas med äldre järnålder.

Den yngre järnålderns (550 e.Kr. – 1050 e.Kr.) bebyggelse är ofta ursprunget till de byar och gårdar som sedan kan följas genom historien fram till idag. Inom utredningsområdet förekommer lämningar från perioden på två platser:

- Direkt öster om järnvägen vid norra Bergsbrunna ligger ett gravfält med närmare 50 synliga gravar (L1940:6721). Detta har tolkats som ett gravfält tillhörande Sävja by. Vid flera tillfällen har fornlämningen undersökts arkeologiskt och fynd från gravar har daterats till sen vikingatid och tidig medeltid. Direkt intill, på västra sidan järnvägen, finns ett grav- och boplatsområde (L1940:2445) med bland annat boplatzlämningar i åkermarken (figur 3 och 4).
- Vid södra Bergsbrunna fanns tidigare minst tre gravar från yngre järnåldern (L1944:6990). De undersöktes och borttogs år 1963, och är troligen en rest av ett större gravfält (figur 3 och 5). Strax intill den plats där gravarna legat påträffades spår efter förhistorisk bosättning vid en arkeologisk utredning år 2022. Lämningarna framkom på platsen för byn Ekebys gamla tomt (L2022:7627) och visar alltså att denna bebyggelse etablerades redan under järnåldern (se vidare kapitel 6.2).

Uttryck i kulturmiljön från perioden

Riksintresse för Kulturmiljövård

Utredningsområdet tangerar sydvästra delen Långhundraleden (C41)

...ett stort antal monumentala fornlämningar från framför allt yngre järnålder som tillsammans med odlingslandskap, herrgårdsmiljö, torp och bymiljö ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling.

Kulturmiljöregistret (KMR Forsök)

Fornlämningar som berörs av utredningsområdet:

L1940:2445 Grav- och boplatsområde

L1944:6721 Gravfält

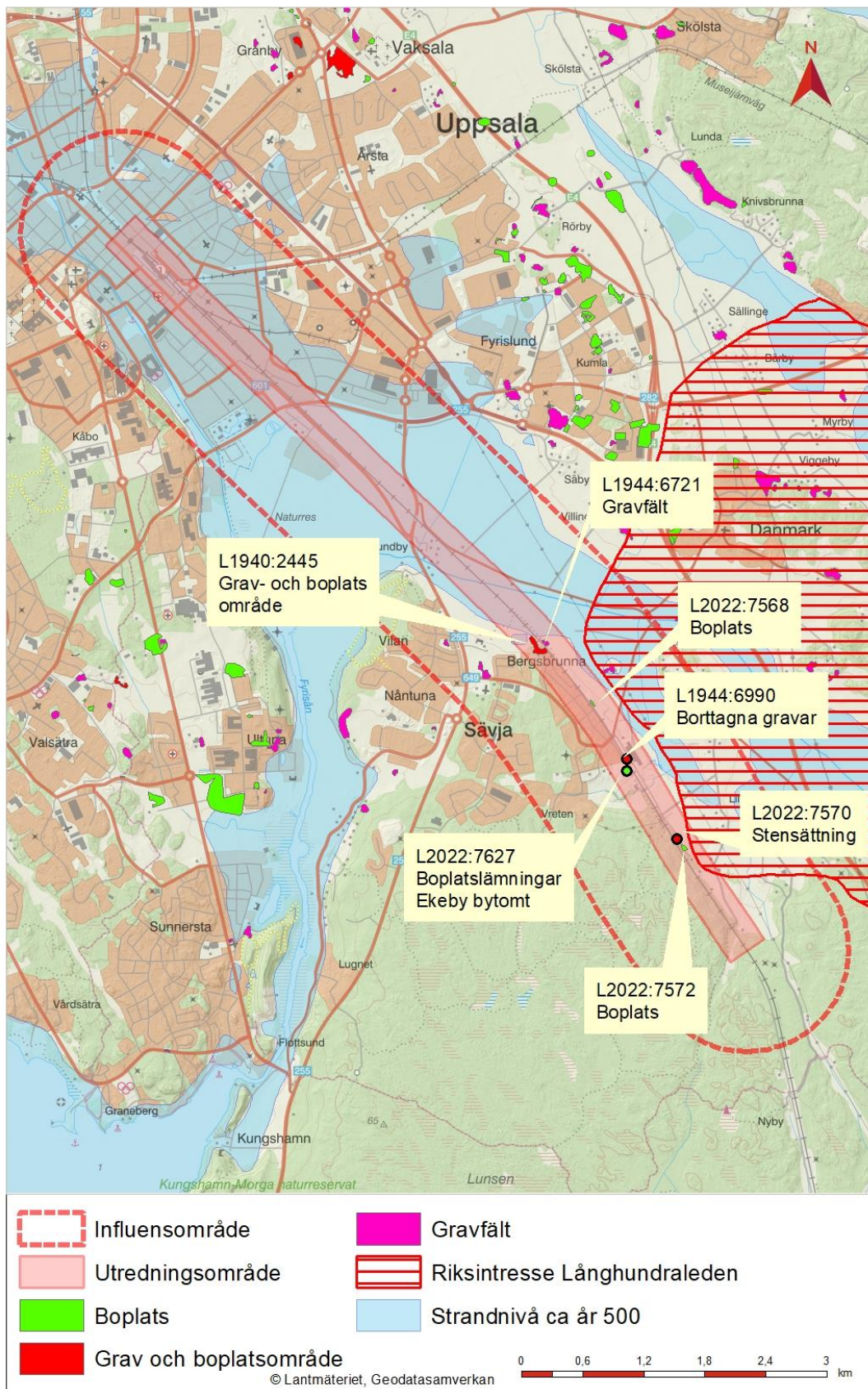
L1944:6990 Stensättning (borttagen)

L2022:7568 Boplat

L2022:7570 Stensättning

L2022:7572 Boplat

L2022:7627 Bytomt (samt förhistoriska boplatzlämningar)



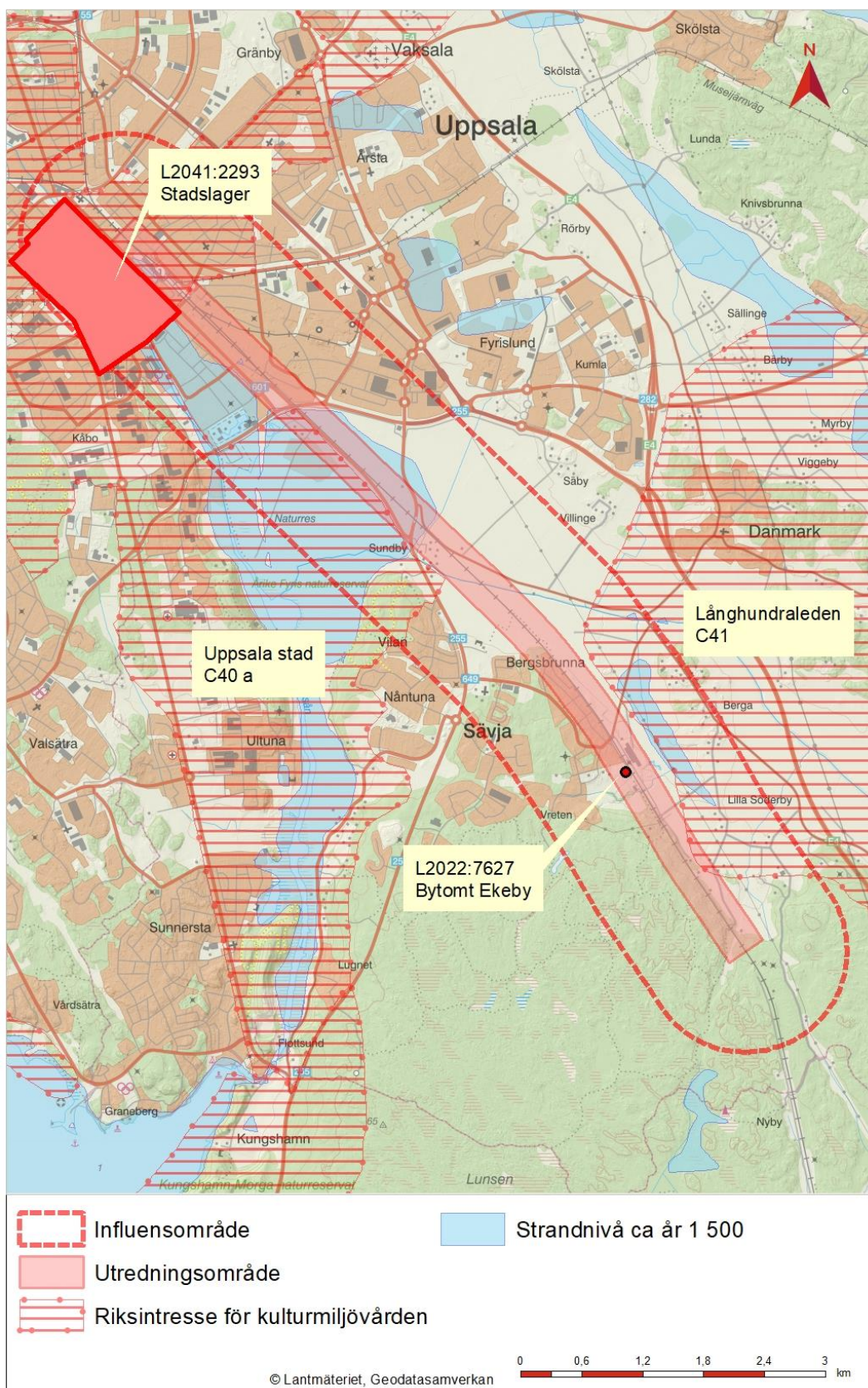
Figur 3. Topografisk webbkartan med strandnivån cirka 500 e.Kr, och gravfält, boplatser samt grav- och boplatsområden enligt kulturmiljöregistret. Berörda förhistoriska lämningar markerade.



Figur 4. Gravfältet L1944:6721, till vänster, och grav- och boplatsoområdet L1940:2445 till höger i bild. Det senare innehåller anläggningar i åkermarken och en stensättning på impedimentet i söder. Drönarfoto från norr.



Figur 5. Undersökning av en av de nu borttagna stensättningarna vid södra Bergsbrunna. Bland annat påträffades svinbetar vilket tolkades som rester efter en "offergalt".



Figur 7. Topografiska webkartan med strandnivån cirka 1500 e.Kr. och lämningar från perioden markerade.

Uttryck i kulturmiljön från perioden

Riksintressen för Kulturmiljövård

Utredningsområdet tangerar sydvästra delen Långhundraleden (C41)

..ett stort antal monumentala fornlämningar från framför allt yngre järnålder som tillsammans med odlingslandskap, herrgårdsmiljö, torp och bymiljö ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling.

I norra delen, samt längs en sträcka väster om befintlig järnväg, berörs Uppsala stad (C40a)

Centralmaktens, domkyrko- och lärdomsstadens bebyggelse och miljöer från medeltiden fram till idag. Kronogodsens med ängsmarker utmed Fyrisån.

Kulturmiljöregistret (KMR Forsök)

Fornlämningar som berörs av utredningsområdet:

L1941:2293 Stadslager

L2022:7627 Bytomt



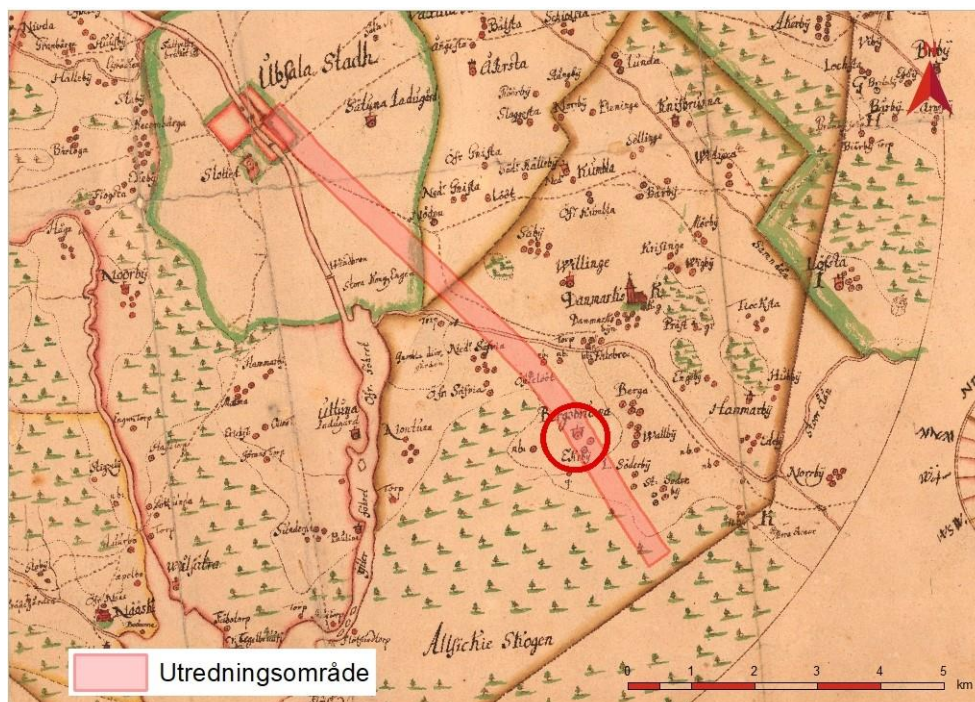
Figur 8. Jordbruksmarker efter järnvägen söder om Uppsala. Kvarvarande delar av Kungsängen ligger uppe till vänster i bild.

6.3. Historisk tid 1500–1800-talen

Under historisk tid fortsätter staden att expandera. Bland annat avhyses den stora byn *Sätuna* och i princip all jordbruksmark norr om Sävjaån införlivas med stadsjordarna.

Samtidigt bildas flera säterier och storgårdar på landsbygden. Gårdarna i byn *Ekeby* omvandlades år 1635 av ämbetsmannen Thönis Langman till ett säteri (en herrgård som var skattebefriad). Den nya enheten fick namnet *Bergsbrunna*, troligen efter en närbelägen källa.

Under den här perioden tillkommer också ett flertal torp (gårdar som inte själva äger marken de brukar) inom utredningsområdet. Några av dessa är registrerade i kulturmiljöregistret, däribland *Pinan* som på 1600-talet var ett "ängsvaktartorp" till Kungsängen (L2021:6634).

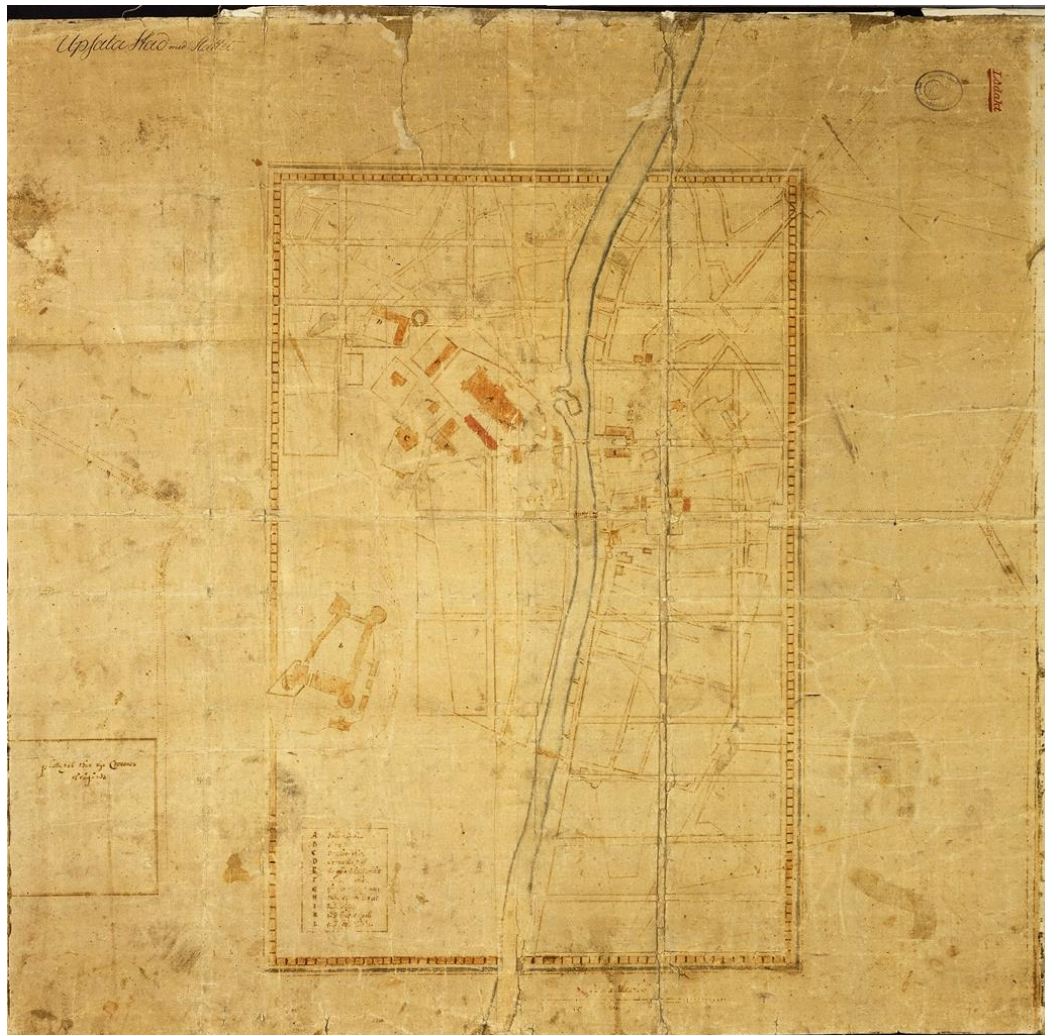


Figur 9. Karta över Uppsala, dess stadsjordar och omland från år 1669 (beskuren). Utredningsområdet samt Bergsbrunna och Ekeby markerade. Lantmäteristyrelsens arkiv akt B70-1:8.

Under 1700 och 1800-talen genomfördes flera skiftesreformer för att få till en mer effektiv indelning av den brukade marken. Detta ledde bland annat till att tidigare ängsmarker odlades upp, och att åkerarealerna utökades genom att sankmarker dikades ut.

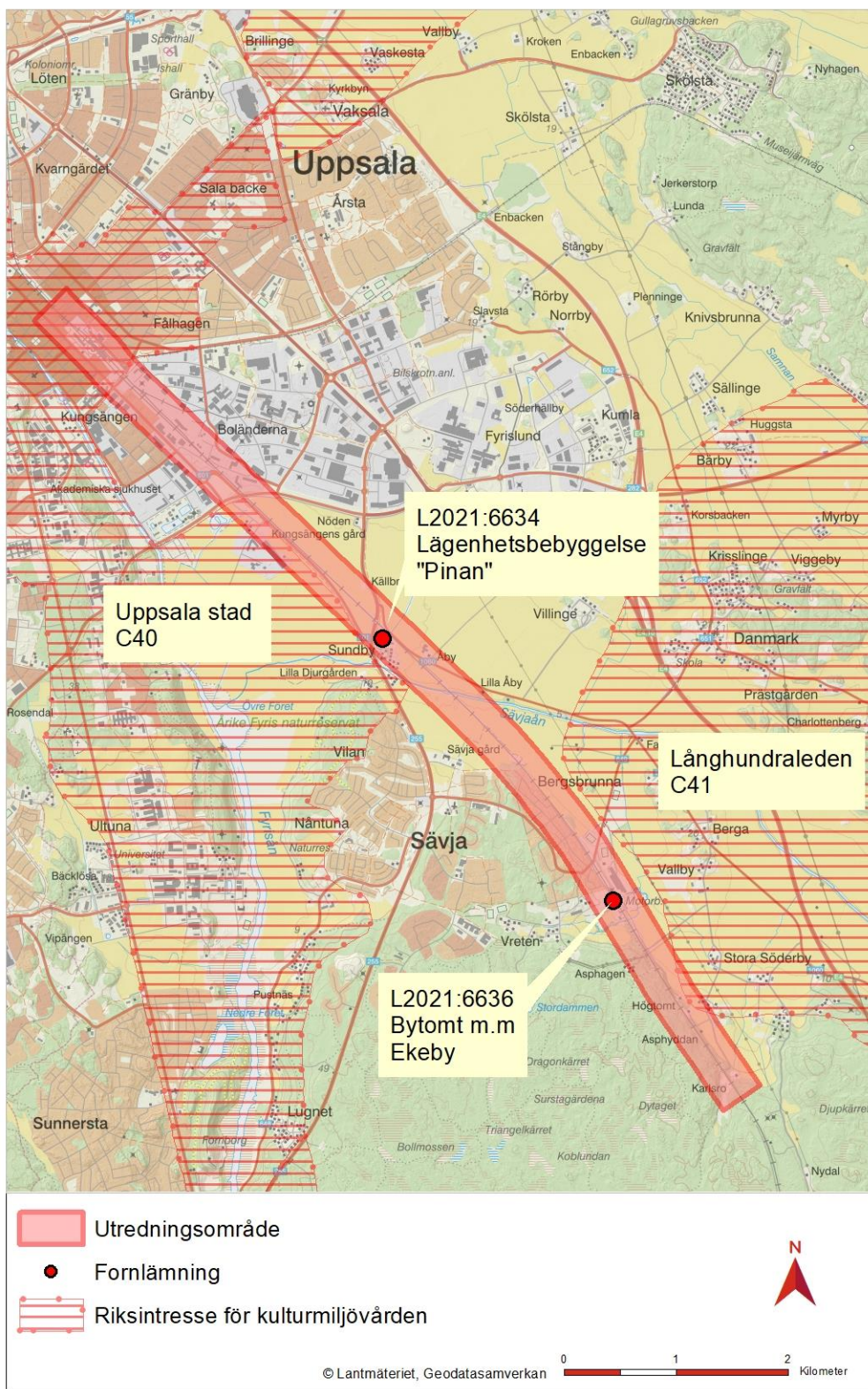
Utredningsområdet var redan i denna tid i princip en fullåkersbygd med undantag för *Lunsen*, skogsområdet i söder som utgjorde utmarker till Sävja, Bergsbrunna och Vallby. Byarnas skogsmark var där utlagda i långa skiften som löpte från bybebyggelse och inägor.

Till skillnad från Uppsala stads expansion i omlandet så expanderade inte själva stadsbebyggelsen i samma takt. Den medeltida staden reglerades på 1640-talet genom en ny stadsplan och med den definierades stadens gränser (figur 10). I praktiken blev gränsen tydlig genom det tullstaket som löpte runt staden. Mot öster gick gränsen ungefär där Kungsgatan går idag och här fanns även stadsdiket. Utanför diket tog stadsjordarna vid och ringade in staden.



Figur 10. Karta över Uppsala från 1642. Här syns den nya rätvinkliga stadsplanen ovanpå den medeltida oregelbundna gatustrukturen. Öster om staden tog odlingsmarken vid.

Uppsalas stadsplan kom att styra både strukturerna och stadens avgränsning ända in på 1850-talet. Avskaffandet av stadstillarna vid början av 1800-talet hade förvisso möjliggjort en friare utbyggnad av landets städer men i Uppsala uppstod inte behovet förrän vid 1800-talets mitt. Området öster om staden kom att utvecklas först, troligen till följd av den förväntade utbyggnaden av järnvägen. En ny rutnätsplan upprättades och ett område direkt intill stadsdiket (stadens fysiska gräns mot öster) avsattes för den framtida utbyggnaden av stationsområdet.

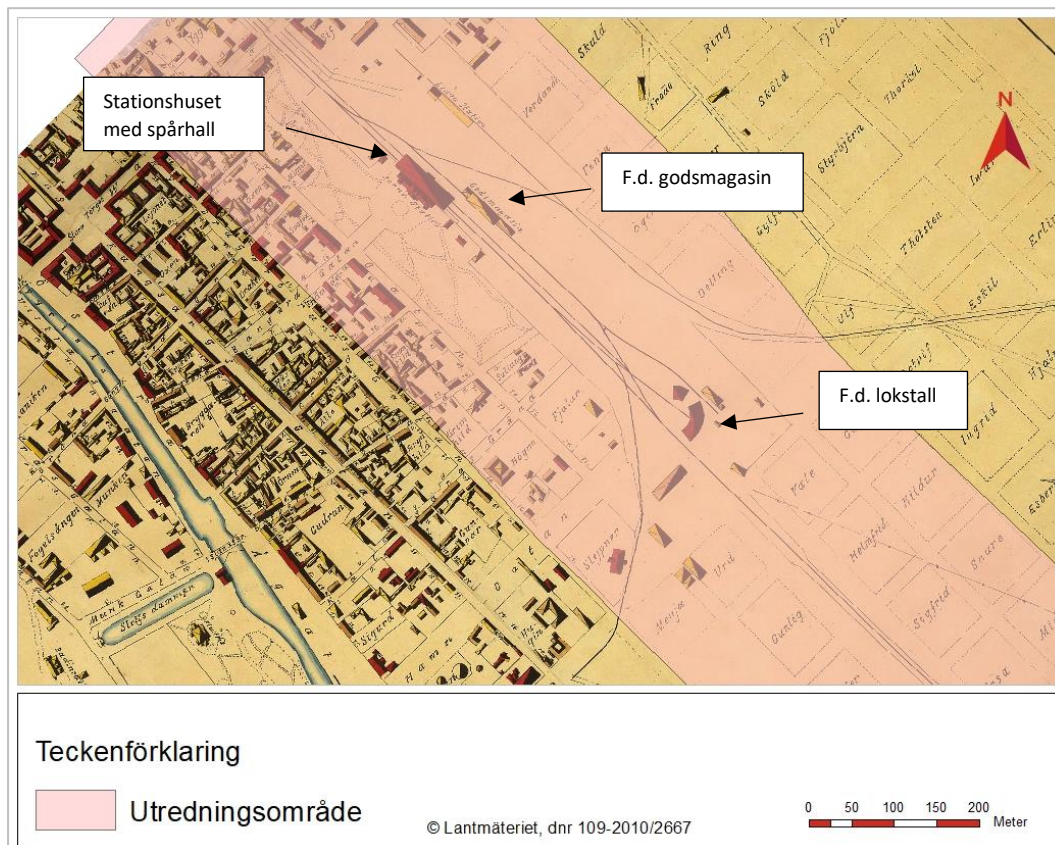


Figur 12. Topografiska webkartan fornlämningar och intresseområden från perioden markerade.

6.4. 1800-tal till nutid

6.4.1. Järnvägen och stationsområdet

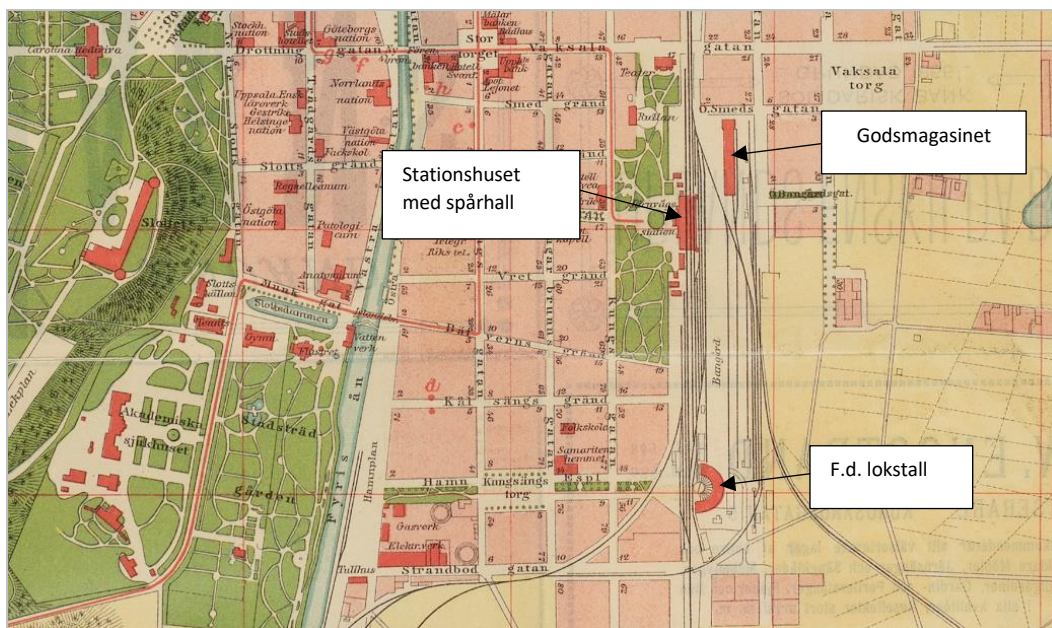
Uppsala centralstation tillkom efter diskussioner kring den framtida sträckningen för norra stambanan. När regeringen fattade beslut i frågan år 1863 kom förslaget att dra järnvägen via bland annat Bergsbrunna och Uppsala till Sala att vinna. Strax därefter påbörjades anläggandet av stationsområdet i stadens dåvarande östra utkant, intill stadsdiket.



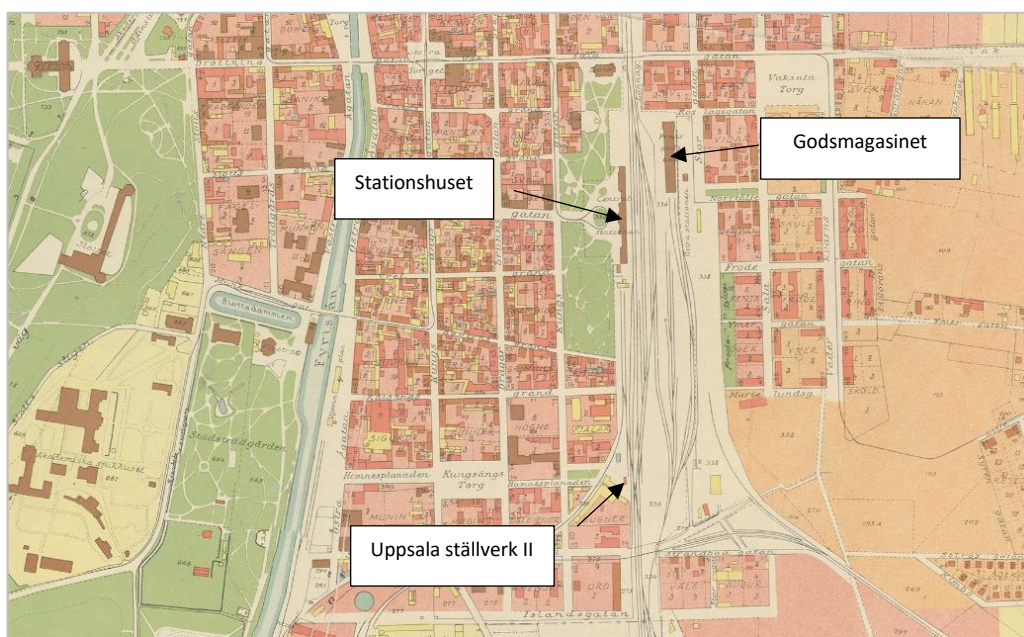
Figur 13. Utsnitt av 1882 års karta över Uppsala som visar stationsområdet som det såg ut vid 1800-talets slut. Stationshuset har inte ännu byggts ut och kvarteren på den östra sidan av järnvägen är sparsamt bebyggda. Mot Stockholm är det fortfarande ett enkelspår och de två spåren mot norr leder till Sala respektive Gävle. Karta från www.uppsala.se 2021-09-17.

Stationshuset stod klar innan järnvägen kunde invigas år 1866 men i övrigt var antalet byggnader blygsamt. Både godstransporterna och resandet kom dock att öka i snabb takt och samtidigt startades privata järnvägsbolag med önskan att ansluta sina linjer till Uppsala centralstation. Ett av dessa var Uppsala-Gefle Jernväg (UGJ) som anslöt sin järnväg till stationen år 1874.

Den ökande trafiken på sträckan Stockholm-Uppsala ledde till anläggandet av ett dubbelspår vilket var helt färdigställt år 1908. Med det utökades spårområdet och tre nya elektriska ställverk installerades år 1913 varav Ställverk II finns bevarat idag. Det kom dock att dröja till 1934 innan järnvägen till Stockholm var elektrifierad. Innan dess hade behovet av ytterligare spår för uppställning och omlastning blivit så stort att ett nytt spårområde anlagts söder om Strandbodgatan.



Figur 14. Utsnitt av 1909 års karta som visar stationsområdets byggnader och det ökade antalet spår. Det ursprungliga godsmagasinet har rivits och ersatts av ett nytt (vilket fortfarande finns kvar). Lokstallet i den nedre delen av kartan har byggts ut och framför stationen syns den stora järnvägsparken. Spåret som leder nedåt höger på kartan byggdes av Upsala-Lenna Jernvägsarktiebolag och invigdes år 1876. Karta från www.upsala.se 2021-09-17.



Figur 15. Utsnitt av 1932 års karta över Uppsala. Här syns att lokstallet är borta, spårhallen på stationens östra sida har rivits och ställverket har tillkommit. Stationshuset har däremot förlängts både norr- och söderut. Järnvägsparken har fortfarande sin ursprungliga struktur bevarad. Nu börjar också stadsbebyggelsen att sätta stopp för ytterligare utbyggnader av området. Karta från www.upsala.se 2021-09-17.

Den ständigt ökande trafiken på landets järnvägar ledde till en generell utbyggnad av spårområdena i viktiga knutpunkter och städer. I Uppsala kom anläggandet av det nya spårområdet bland annat att leda till att det gamla lokstallet revs för att ersättas av ett nytt på annan plats. Stadens utbyggnad hade satt stopp för en utvidgning av det ursprungliga stationsområdet vilket ledde till få möjligheter att uppföra nya järnvägsbyggnader i anslutning till stationen. All plats behövdes för spåren.

Med förstatligandet av det svenska järnvägsnätet 1939 kom SJ att bli ett av landets största statliga bolag. Men redan på 1960-talet började krav att ställas på lönsamhet i de statliga bolagen. Som en konsekvens av detta lades en rad mindre stationer ner, bland annat Bergsbrunna, och en successiv avveckling av järnvägen blev skönjbar. När SJ delades och Banverket bildades på 1980-talet fördelades också bygnadsbeståndet. Som en följd av detta kom ett flertal byggnader att skyddas som statliga byggnadsminnen. Bland dem fanns centralstationen och det kvarvarande ställverket i Uppsala.

Under tiden som följde på 1990- och början av 2000-talet minskade järnvägens betydelse vilket gjorde att delar av det gamla stationsområdet i Uppsala togs i anspråk för annan bebyggelse. Samtidigt planerades också en omfattande ombyggnad av stationsområdet vilken fullföljdes mellan åren 2007 och 2011. En viktig del av projektet var att östra och västra sidan av staden skulle länkas samman på ett bättre sätt. En tunnel skapades vilket krävde att spåren höjdes. Följden blev att de nu ligger på en högre nivå än den omgivande bebyggelsen och gatustrukturen. I samband med detta byggdes även en ny terminalbyggnad och de sista resterna av den ursprungliga järnvägsparken förvandlades till hårdgjorda ytor för cyklar, bilar och bussar.



Figur 16. Uppsala centralstation troligen i slutet av 1860-talet. Här syns spårhallen sticka fram med sin glasprydda gavel till vänster i bild. Längst till höger syns hörnet på det första godsmagasinet. Den byggnad som står längst till vänster i bild hade en idag okänd funktion och revs senast på 1910-talet då stationshuset förlängdes en andra gång. Foto: Henri Osti, ur Upplandsmuseets bildarkiv.



Figur 17. Uppsala station med den ursprungliga spårhallen sedd från söder. Bilden bör vara tagen på 1890-talet. Foto: Okänd, ur Upplandsmuseets bildarkiv.



Figur 18. Uppsala station efter tillbyggnaden vid slutet av 1880-talet. Flyglar i en våning är tillagda på de båda gavlarna och hela huset är putsat. Foto: Henri Osti, ur Upplandsmuseets bildarkiv.

Uppsala stationshus invigdes dagen innan den högtidliga invigningen av järnvägen till Stockholm 19 september år 1866. Den ansvarige arkitekten, SJ:s egen chefsarkitekt, Adolf Wilhelm Edelsvärd hade skapat ett lantslott med röda tegelmurar i holländsk renässansstil med en vidbyggd spårhall.

Med den ökande järnvägstrafiken och de tillkommande järnvägsförbindelserna till Gävle och Länna ökade snart också behovet av ett större stationshus. Vid slutet av 1880-talet byggdes därför en flygel

till på respektive gavel. I samband med detta valde man också att putsa den ursprungliga byggnadens tegelfasader.

Vid mitten av 1910-talet var det dags för ytterligare en utbyggnad åt norr vilken fortfarande finns kvar, och omkring tio år senare revs den ursprungliga spårhallen när nya spår skulle ta plats och planeringen av elektrifieringen av järnvägen hade påbörjats.



Figur 19. Stationshuset som det ser ut idag.

Efter en rad av mer eller mindre omfattande förändringar under 1930–2000 vidtogs ännu en omfattande ombyggnad av stationshuset 2010–11. Biljettförsäljningen och väntsalen flyttades till den nya terminalbyggnaden vilket krävde att en tillbyggnad från 1940-talets revs. Därefter renoverades resterande delar av huset i samband med en ombyggnad till kontor och restauranger.

2010–11 års ombyggnad markerade också slutet på den stora ombyggnad av spårområdet och plattformarna som gjordes 2007–11. Nya plattformstak byggdes vilket möjliggjorde en utbyggnad för restaurangverksamheten på centralstationens bottenvåning och större delen av den östra fasaden glasades in. Projektet var även en del av ombyggnaden, tillgänglighetsanpassningen och moderniseringen av den gamla järnvägsparken och skapandet av Uppsala resecentrum.

6.4.2. Landsbygden och Bergsbrunna

Vid mitten av 1800-talet tiden blev det enklare för enskilda markägare att upplåta mark för torp på utmarken eller i kanten av åkermarken. Genom torparna fick markägaren bland annat ett arbetstillskott, då arrendet ofta medförde arbetsplikt. På så sätt tillkommer bebyggelsen vid *Karlsro* och *Asphyddan* som ligger intill utredningsområdet i södra delen. I området finns även flera bebyggelse lämningar efter torp som tillkommit i detta sammanhang (till exempel L2021:6640)

En gård i större skala som tillkom under perioden var Kungsängens gård, eller Lilla Ultuna, ett storjordbruk som anlades på Kungsängens marker. Gården blev tidigt en försöksgård under Sveriges lantbruksuniversitet.



Figur 20. Del av Kungsängens gård, med portlider och vällingklocka som tidigare låg i fonden för en allé som sträckte sig över järnvägen mot nordöst.

Med järnvägens tillkomst från år 1866 växte *Bergsbrunna* från bondgård till stationssamhälle och industriort (figur 22 och 23). Först anlades ett tegelbruk direkt vid stationsområdet där Upplandsleran på platsen brändes till tegel. Det växande Uppsala behövde byggnadsmaterial och som mest fanns det tre tegelbruk i Bergsbrunna (figur 24). Väster om järnvägen avstyckades 1914 ett stort markområde för tomter till egnahemsbebyggelse under namnet Bergsbrunna Lanthem. Under 1920-talet styckades ytterligare ett område och en plan upprättades 1928. Bergsbrunna blev ett villasamhälle, men epoken som stationssamhälle avslutades i samband med att tågen 1969 slutade stanna vid stationen. Stationshuset revs 1975. Tegelbruket lades ned först på 1980-talet.

Kulturmiljöintressen från perioden

Kulturmiljöregistret (KMR Forsök)

Övriga kulturhistoriska lämningar som berörs av utredningsområdet:

L2021:6641 Lägenhetsbebyggelse

L2021:6640 Lägenhetsbebyggelse

L2021:6639 Husgrund

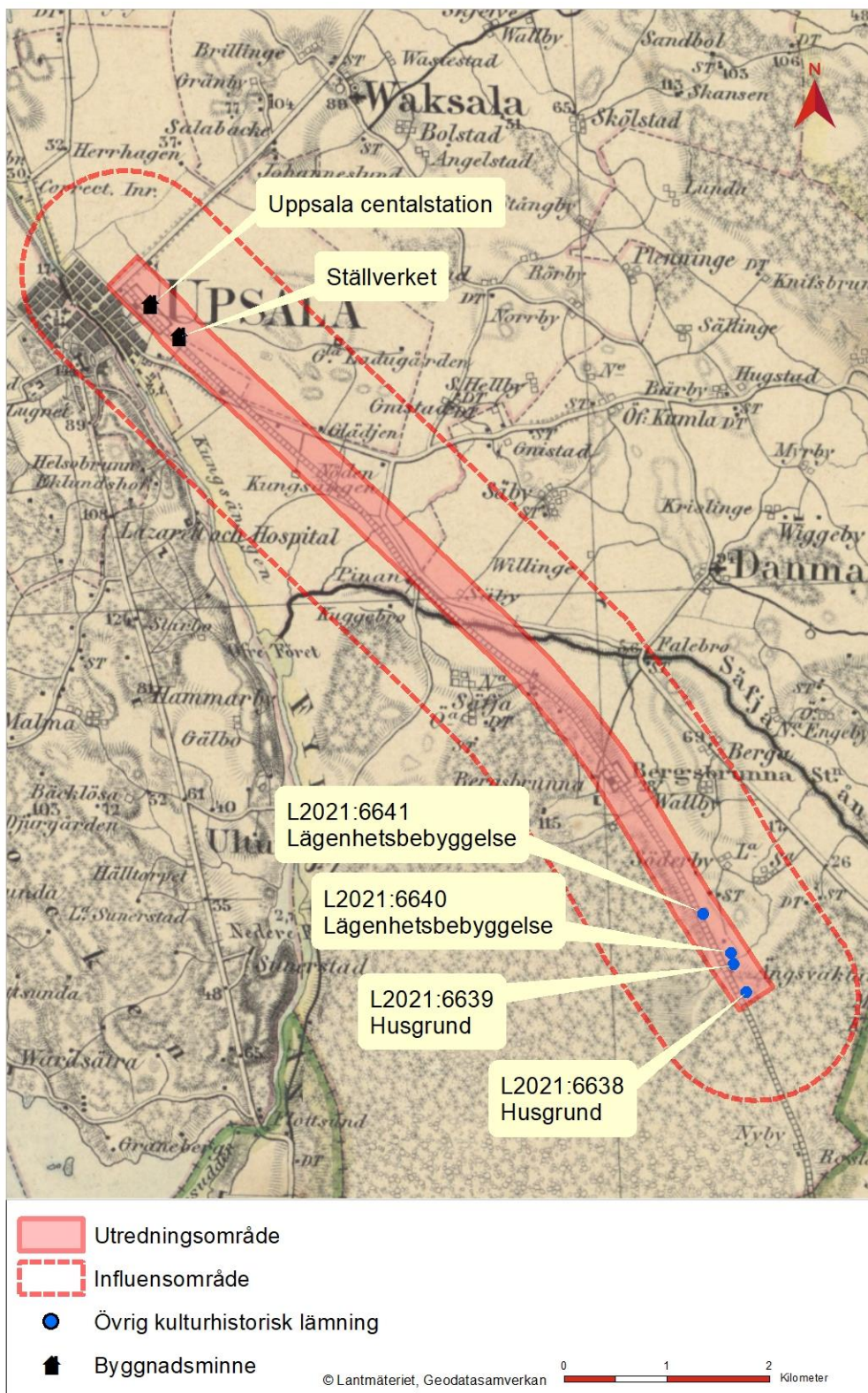
L2021:6638 Lägenhetsbebyggelse

Statligt byggnadsminne

Ställverket vid Uppsala centralstation

Enskilt byggnadsminne

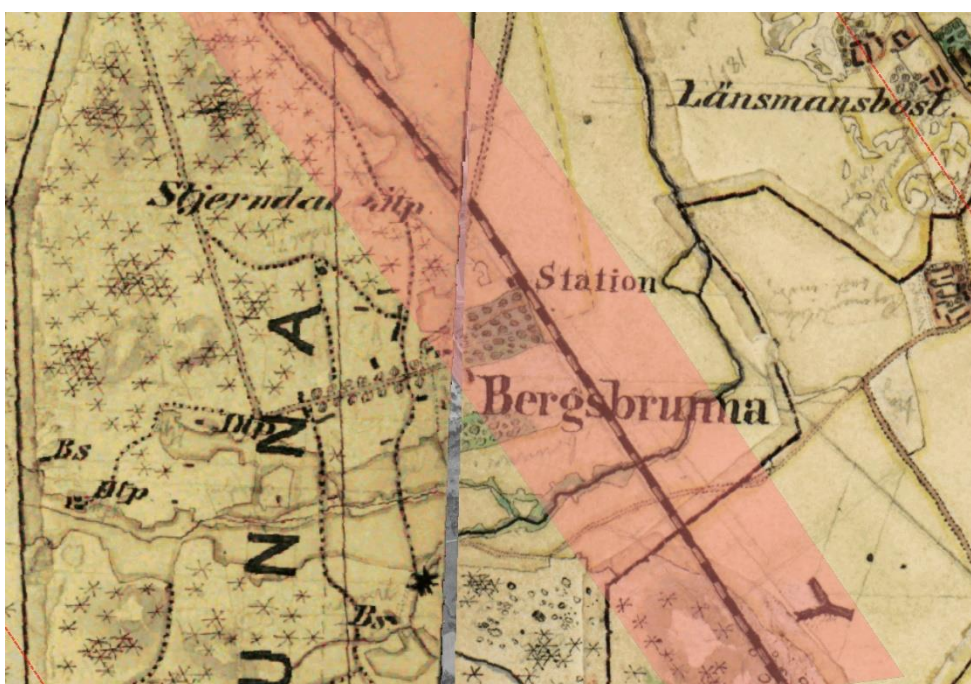
Uppsala centralstation



Figur 21. Generalstabskartan från år 1870 med övriga kulturhistoriska lämningar och byggnadsminnen från perioden markerade.



Figur 22. Bergsbrunna nu rivna stationshus med tillhörande ställverk.



Figur 23. Utdrag ur Häradskartan. Bergsbrunna bestod då endast av säteriet och en järnvägsstation. Utredningsområdet markerat.



Figur 24. Ett av tegelbruken i Bergsbrunna med perrong för lastning. Perrongen finns kvar idag. Foto: Upplandsmuseet samt AB Flygtrafik.



Figur 25. Arbete med vägporten vid Vallby – Asphagen år 1945. Foto Järnvägsmuseet

7. Lagskyddade och utpekade kulturmiljövården

I detta kapitel redovisas kulturmiljöintressen inom utredningsområdet och influensområdet (se figur 26). Inom områdena förekommer intresseområden på nationell, regional och kommunal nivå som till stora delar överlappar varandra och utgörs av samma värdekärnor.

Järnvägsplanens effekter och konsekvenser för kulturmiljön beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tas fram i projektet.

7.1. Riksintressen för kulturmiljövården

Riksintressen för kulturmiljövården skyddas enligt miljöbalken (3 kap 6§). Länsstyrelsen har tillsyn över att riksintressena beaktas i den fysiska planeringen och kommunerna är skyldiga att säkerställa riksintressena i sin översiktsplan. Bestämmelserna i miljöbalken innebär att ett utpekat riksintresse inte får påtagligt skadas av anspråk på ändrad mark- eller vattenanvändning.

Intresseområdena redovisas på kartor i figur 26. Beskrivningarna är hämtade från Riksintressen för kulturmiljövården – Uppsala (Riksantikvarieämbetet 2018) samt från Länsstyrelsens rapport Revidering av riksintresse Uppsala stad och informationsblad Långhundraleden (Länsstyrelsen Uppsala 2016 och 2018).

7.1.1. Uppsala stad. Riksintresse C 40 A

Motivering:

Stad starkt präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner från medeltid till idag.

Uttryck för riksintresset:

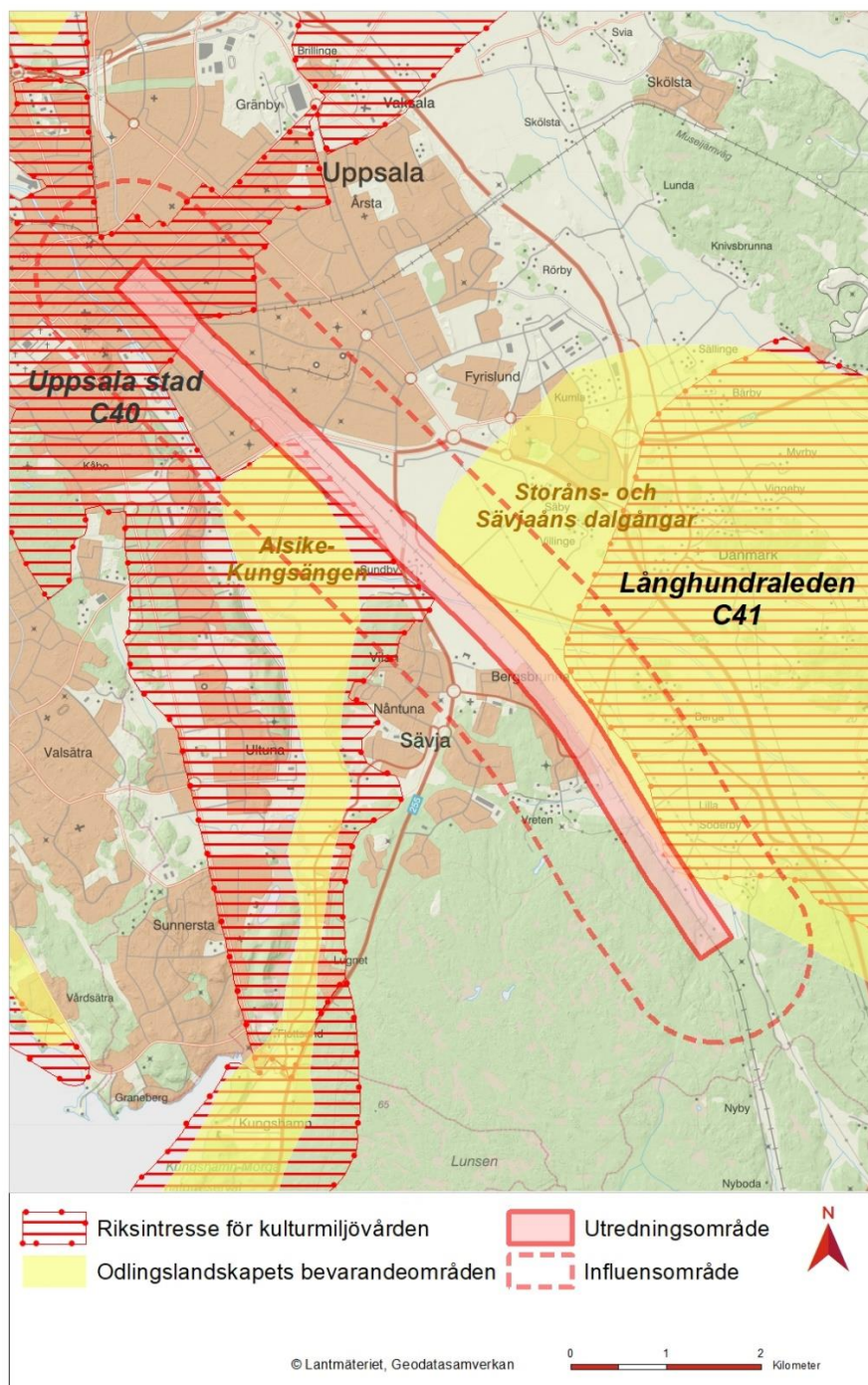
Centralmaktens, domkyrko- och lärdomsstadens bebyggelse och miljöer från medeltiden fram till idag. Kronogodsens med ängsmarker utmed Fyrisån. Miljöer och offentliga byggnader som hör samman med funktionen som residens-, förvaltnings- och regementsstad från 1600-talet till 1900-talet. Gatumönster med medeltida drag och rester av oregelbundna tomter från tiden före 1643 års reglering, gatunät enligt rutnätsplan med hönslutet torg och långa raka tillfartsvägar från 1600-talet. Vetenskapshistoriskt intressanta trädgårdsanläggningar och parker från 1600-talet till 1900-talet. Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet. Bebyggelsens utformning, placering och inbördes rumsliga samband. Den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator, från torgrum och från Fyrisån. Stadens siluett från infarterna och vägar som passerar staden med domkyrkan, slottet och Carolina Rediviva som viktiga landmärken. Gatu- och platsnamn som anknyter till stadens kulturhistoriska utveckling.

Kulturhistoriska värden:

Trots järnvägens stora betydelse för utvecklingen av Uppsalas ekonomiska historia och industrihistoria under det sena 1800-talet och 1900-talet ingår den endast i de bredare beskrivningarna av riksintresset Uppsala stad (C40A). I centrum för motivet till riksintresset står centralmakten, kyrkan och lärdomsinstitutionerna under stadens hela historia. Järnvägs miljön med dess tillhörande byggnader – som exempelvis ställverket – nämns däremot inte specifikt men kan sägas ingå i uttrycket ”Bebyggelse-, kommunikations- och stadsplanestruktur som visar på stadens uppkomst och utveckling från medeltid till 1900-talet”. De återkommande förändringar som

genomförts av spårområdet sedan 1970-talet har dock reducerat järnvägens roll i Uppsalas stadsbild, något som även reducerat dess avtryck i riksintresset.

Stationshuset är, trots många historiska förändringar, välbevarad och dessutom ett av landets äldsta stationshus. Den har varit och är en central byggnad i Uppsalas stadsbild som de allra flesta Uppsalabor och besökare känner igen. I detta avseende ingår den i skaran av stadens äldre signaturbyggnader vid sidan av slottet, domkyrkan och Carolina Redeviva med flera. Mot bakgrund av detta kan centralstationen också tolkas som ett exempel på uttrycket ”Den monumentala bebyggelsens dominans i stadsbilden genom siktlinjer och vyer längs gator”. Håri ligger ett av byggnadens allra mest framträdande kulturhistoriska värden.



Figur 26. Riksintresseområden för kulturmiljövården och odlingslandskapets bevarandeområden. Efter topografiska webbkartan, Lantmäteriet.

7.1.2. Långhundraleden, Riksintresse (C 41)

Motivering:

Forntida betydande kommunikationsmiljö och fornlämningsmiljö med ett stort antal monumentala fornlämningar från framför allt yngre järnålder som tillsammans med odlingslandskap, herrgårdsmiljö, torp och bymiljö ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling.

Uttryck för riksintresset:

Ett flertal folkvandringstida fornborgar strategiskt placerade utmed dalgången, varav den största benämnd Broborg med imponerande dubbla vallar. Runstenar utmed färdvägar och bro- och vadplatser vid exempelvis Falebro, Broborg och Gullhögen. Omfattande och talrika järnåldersgravfält med resta stenar vid Vallbyåsen och flera monumentala storhögar vid Storån, Edebybro, Mora stenar, Arby, Olofslund, Tissinge, Risberga, Broborg och Östuna kyrka. Hönsgårde gravfält. Brunnshögen m.- fl. vid Tuna. Gullhögen och gravfältet vid Ändeberga. Mora stenar, med museibyggnad som under medeltiden var plats för kungaval. Vattenfarleden vid Storån och Sävjaån. Ortnamn med -sta och -by-ändelser med ursprung i äldre järnålder. Tunanamnet som speglar centrala platser inom det förhistoriska administrativa systemet. Öppet skifteslandskap med sammanhållen bybebyggelse, varav flera radbyar med välbevarad bystruktur i Edeby i Danmarks socken, Täby och Lunda i Östuna socken. Säterimiljöer från medeltid till 1600-talet med herrgårdsbebyggelse från 1600-, 1700- och 1800-talen vid Hammarby och Lövsta i Danmark, Kasby gård (medeltida säteri) och Örby i Lagga socken. Tissinge, Risberga, Åsbergby och Våppeby i Östuna socken och Lockstaholm i Husby- Långhundra socken. Smabrutet odlingslandskap med torp från främst 1700- och 1800-talen. Färdvägar utmed dalgångens sidor och tvärs över dal-gången som binder samman byar, kyrkor och sockencentrum. Husbygårdar – tidigmedeltida kungsgårdar som ingått i det kungliga försörjningsystemet. Husby-Långhundra kyrka från 1100-talet. Lagga, Östuna och Danmarks kyrkor från 1300- talet med tillhörande kyrkomiljöer och sockencentrum. Väsby väderkvarn. Linnés Hammarby, kulturresevat och 1700-talsmiljö med bebyggelse och kulturlandskap. Ängslador i Danmarks socken som berättar om äldre tiders slätterbruk.

Kulturhistoriska värden:

Storåns dalgång var en viktig vattenfarled från Östersjön i sydost till Uppsala under förhistorisk tid, den s.k. Långhundraleden. Utmed denna farled finns mycket rika fornlämningsmiljöer som visar på vattenvägens och de parallella landvägarnas betydelse under framför allt yngre järnålder. Farleden är en viktig informationsbärare om förhistoriska kommunikationsstråk och de miljöer som kan knytas till dessa.

Fornlämningsmiljöerna utmed Långhundraleden domineras av gravfält från järnålder, ensamliggande högar och runstenar i framträdande lägen som tillsammans med ortnamn som slutar på - sta och -by visar att området koloniserades allt eftersom landhöjningen torrlade området under järnålder.

En stor del av områdets fornlämningar har stora pedagogiska kvaliteter då de är mycket tydliga och lätta att förstå även för en lekman. Redan vid övergången till yngre järnålder hade det etablerats bebyggelse i de områden där vi finner de historiska byarna. Fornlämningarna förmedlar att människorna bott i stort sett på samma platser sedan yngre järnålder.

Dalgången utgör en väl sammanhållen bygd som berättar om lång kontinuitet avseende markanvändning och bebyggelsens lokalisering. Dalgångens öppna karaktär har sannolikt dominerat landskapsbilden sedan den torrlades genom landhöjningen under järnålder.

Jordbruksbebyggelsen speglar en rad olika typer av bebyggelse från herrgårdsmiljöer, välbevarade radbyar, utskiftade ensamgårdar, enklare torp och utmarksbebyggelse. Genom dessa är det möjligt att följa den bebyggelsehistoriska utvecklingen och organisationen kring markanvändningen.

Till herrgårdarna hör även ett stort antal torp vilka till stor del finns kvar idag som påminnelse om de sociala skiktningar som kan spåras inom herrgårdarnas domäner.

Merparten av dalgångens gårdar består av byggnader från sent 1800-tal och tidigt 1900-tal. Enstaka byggnader, företrädesvis manbyggnader eller bodar, daterar sig till 1700-talet och är uppförda i timmer. I den nordöstra delen av Husby-Långhundra finns ett stort antal torp och backstugor vilka till största delen tillkom under 1800-talet. Merparten av detta byggnadsbestånd finns alltså kvar, delvis med ursprunglig karaktär, och speglar en historisk epok av nyetablering i kanterna av bygden på utmarken. Området har socialhistoriska värden.

I Danmarks socken ligger Hammarby, Linnés hem, museum och kulturresevat där det är möjligt att uppleva ett välbevarat byggnadsbestånd och kulturlandskap från 1700-talet. Miljön uppbar stora vetenskaps- och personhistoriska värden genom att den visar Linnés privata hemmiljö och trädgårdsodlingar. Hammarby utgör ett attraktivt besöksmål.

Odlingslandskapet bär prägel från 1800-talets laga skifte, vilket kommer till uttryck i ett storskaligt, öppet åkerlandskap med stora åkrar och ägor som skiljs åt genom diken. Andra drag som berättar om laga skiftet är de gårdar som flyttades ut till lägen mitt i den öppna åkermarken, t.ex. Tibble. Den öppna slätten speglar också den sjösänkning och utdikning som följde under 1800-talet i syfte att vinna mer odlingsmark.

I Danmark finns det alltså kvar ett antal ängslador mitt i den flacka dalgången som berättar om den ängsmark med tillhörande slåtterverksamhet som dominerade de lägst liggande markerna fram till 1800-talets skiften. Ängsladorna utgör de sista spåren av denna slåtterverksamhet. De framträder tydligt i den, öppna, flacka dalgången och är av stor betydelse för landskapsbilden.



Figur 27. Ängslada i Danmarks socken, i bakgrunden syns befintlig järnväg och Bergsbrunna.

7.2. Odlingslandskapets bevarandeområden

De mest kultur- och naturintressanta odlingslandskapen i Uppsala län har avgränsats och beskrivits på uppdrag av Naturvårdsverket och Riksantikvarieämbetet i samband med jordbrukets omställning i början av 1990-talet. Detta är ett underlag för fysisk planering för att slå vakt om ett rikt och varierat jordbrukslandskap, men har i sig inget lagskydd.

Storåns och Sävjaåns dalgångar. B.P.80.7. Intresseområdet sammanfaller till stor del med Riksintresset Långhundraleden. I anslutning till utredningsområdet, från Bergsbrunna och norrut mot Källbro, har det dock en större utbredning och följer befintlig järnväg. Odlingslandskapet bär prägel från 1800-talets laga skifte, vilket kommer till uttryck i ett storskaligt, öppet åkerlandskap med stora åkrar och ägor som skiljs åt genom diken. Den öppna slätten speglar också den sjösänkning och utdikning som följde under 1800-talet i syfte att vinna mer odlingsmark.

Alsike-Kungsängen BP.80.6. Avgränsningen för detta värdefulla odlingslandskap ligger helt inom riksintresset Uppsala stad och delar värden med detta. Jordbruksmarken utmed Fyrisån som var en förutsättning för kronans hushållning och har senare haft stor betydelse för lantbruksuniversitetets verksamhet.

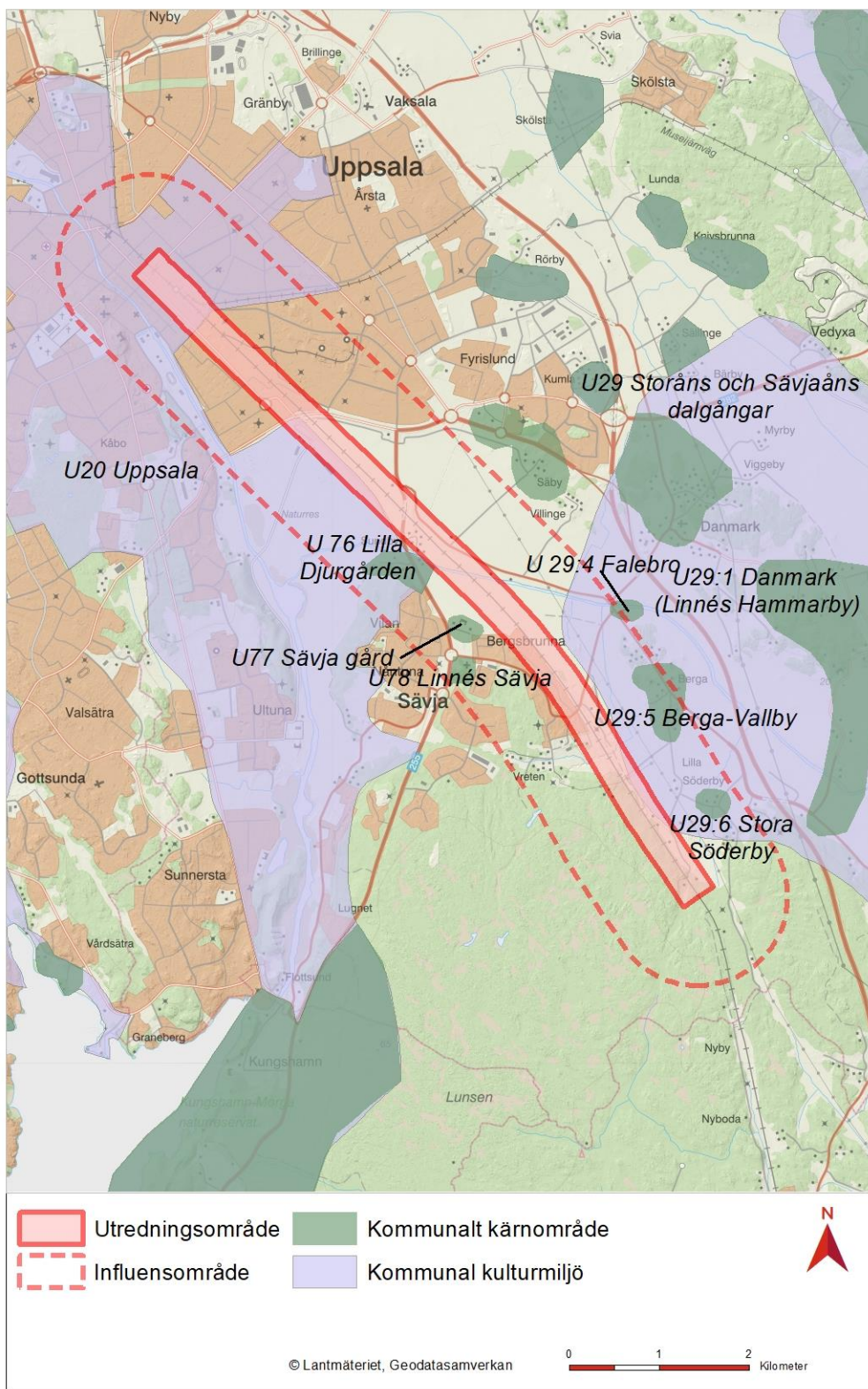
7.3. Kommunala kulturmiljöer

Uppsala kommun redovisar både kommunala kulturmiljöer och kärnområden i sin översiktsplan. Kulturmiljöerna är större sammanhängande områden som täcker stora ytor medan kärnområdena är mindre områden med tydligare definierade kulturmiljöer, oftast inom avgränsningen av de större kulturmiljöerna.

Utredningsområdet sammanfaller till en del med den kommunala kulturmiljön *U20 Uppsala*. Området omfattar större delen av staden men exkluderar både Kungsängen och Boländerna. Därmed berörs kulturmiljön i utredningsområdets nordvästra ände, från Strandbogatan och norrut. Samma kulturmiljö har sin gräns väster om järnvägen och Kuggebrovägen, söder om Kungsängsleden där det också berörs av utredningsområdet. I övrigt berörs inga kommunala kulturmiljöer fysiskt av järnvägsplanen. Utredningsområdet sydöstra ände sammanfaller dock till mindre del med den kommunala kulturmiljön *U29 Storåns och Sävjaåns dalgångar*.

Det finns inga kärnområden inom utredningsområdet men inom influensområdet finns fem stycken: Lilla Djurgården, Falebro, Berga-Vallby, Stora Söderby och Linnés Sävja med Sävja gård. Samtliga utom Lilla Djurgården och Linnés Sävja med Sävja gård ingår även i riksintresse för kulturmiljö som beskrivits ovan.

Uppsala kommuns ställningstagande är att förändring och utveckling inom områdena kan ske med utgångspunkt från pågående markanvändning och som anpassas till områdets kulturvärden.



Figur 28. Intresseområden på kommunal nivå. Efter topografiska webbkartan, Lantmäteriet.

7.3.1. U78 Linnés Sävja (och U77 Sävja gård)

Linnés Sävja är både ett kommunalt kärnområde och ett enskilt byggnadsminne. Sävja köptes av Carl von Linné år 1758. På gården finns huvudbyggnad med flyglar, ekonomibyggnader samt ett ditflyttat hus som enligt tradition ska ha varit Linnes studerkammare. Ett viktigt skäl till byggnadsminnesförklaringen är att huset har ägts och bebotts av Carl von Linné och har därför en central roll i idé- och lärdomshistorien. Dessutom ger kombinationen av olika byggnader en helhetsbild av hur en gård i Uppland kan ha sett ut på 1700-talet trots att flertalet byggnader tillkommit under 1800-talet.



Figur 29. Huvudbyggnaden på Linnés Sävja på foto från 1950 talet. Foto: Upplandsmuseet

7.3.2. U 29:1 Danmark (Linnés Hammarby)

Linnés Hammarby är ett statligt byggnadsminne som ingår i riksintresset Långhundraleden. Platsen är ett kulturresevat och ett av Uppsala kommuns kärnområden avseende kulturmiljö. Eftersom det är en miljö med mycket höga kulturhistoriska värden tas området upp här trots att det ligger cirka två kilometer öster om järnvägen, utanför det avgränsade influensområdet. Skälet är att det finns kopplingar till utredningsområdet genom den så kallade Danmarksvandringen, en av flera Linnéstigar i och omkring Uppsala. "Stigarna" är i sig inga kulturlämningar, utan utgör ungefärligt rekonstruerade sträckor av de exkursionsvägar som Linné brukade vandra med sina studenter. Det var totalt åtta vandringar runt Uppsala som tillsammans underlättade inläringen om växt- och djurlivet. En av dessa stigar är "Danmarksvandringen" som korsar utredningsområdet. Den startar vid Svintorget och leder vidare till Kungsängen, som är känd för sina kungsängsliljor. Därifrån följer den Sävjaån mot Linnés Sävja och sedan vidare mot Linnés Hammarby. Linnes minnesmärken i Uppsalatrakten har varit föremål för diskussion om världsarvsnominering. Platser som föreslås ingå i nomineringen till världsarvslistan är bland annat Linnés Hammarby och Linnéstigarerna.



Figur 30. "Danmarksvandringen" som löper igenom utredningsområdet är en av åtta Linnestigar.

7.4. Byggnadsminnen

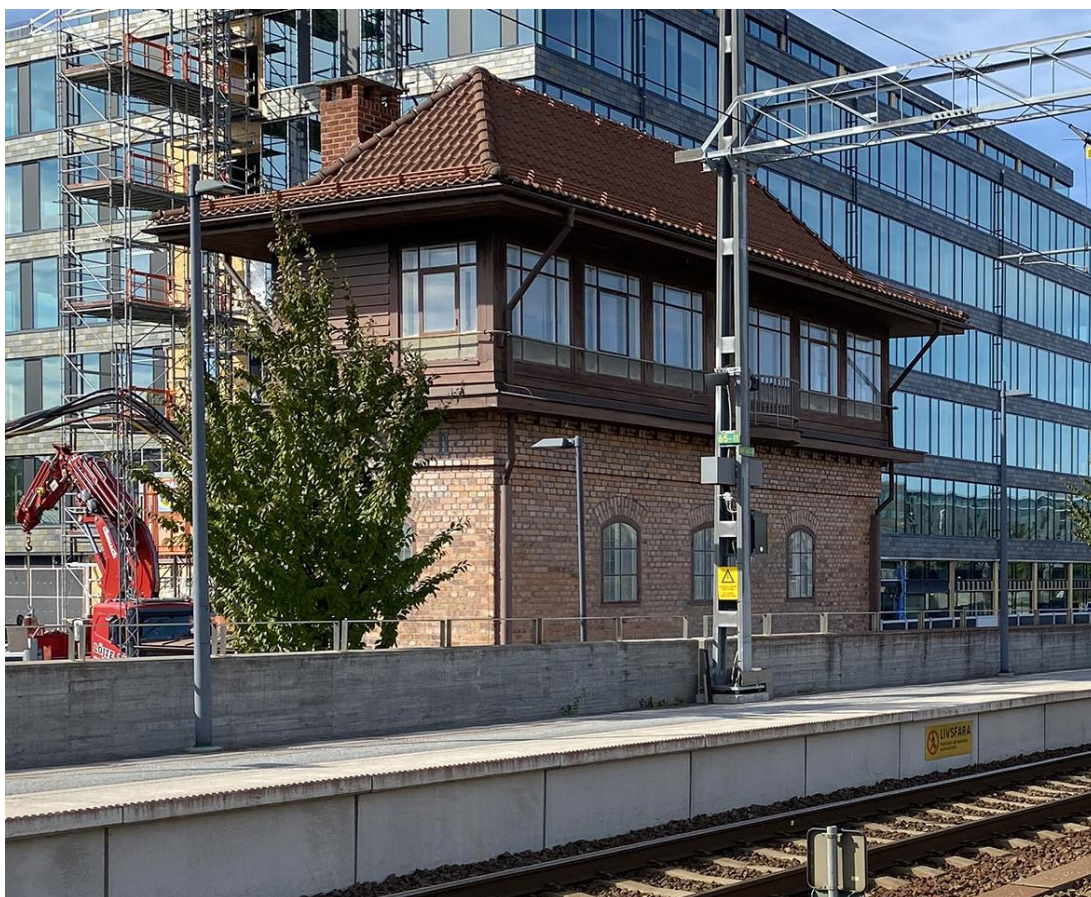
Det finns ett stort antal byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen i Uppsala och majoriteten av dem ligger inom influensområdet. Särskilt utmärkande är de centrala delarna av Uppsala som bland annat inkluderar slottet och domkyrkan. Vaksalaskolan ligger omedelbart utanför utredningsområdet och inom området finns två skyddade byggnader, det statliga byggnadsminnet ställverket och det enskilda byggnadsminnet Uppsala centralstation.

7.4.1. Ställverket

Ställverk II uppfördes 1913 efter ritningar av Folke Zettervall. Det ingick i en serie av liknande ställverksbyggnader baserade på samma behov och tekniska lösningar landet runt. Således kom ritningarna närmast att bli typritningar anpassade till de lokala förutsättningarna. Vid de större stationerna blev ställverksbyggnaderna större och ofta också fler medan de var mindre vid de små stationerna, bland annat Bergsbrunna. I Uppsala uppfördes tre ställverksbyggnader där nummer två var den största.

Ställverket vid Uppsala station omfattas av ett regeringsbeslut från 1986 genom vilket ett stort antal stationsbyggnader och några ställverk upptogs i förteckningen över statliga byggnadsminnen. Gällande skyddsföreskrifter tillkom dock vid ett särskilt beslut 2005.

1. *Byggnaden får inte rivas eller flyttas*
2. *Byggnadens stomme får inte rivas, byggas om eller ersättas med andra material*
3. *Byggnadens exteriörer får inte byggas om, byggas till eller på annat sätt förändras*
4. *Byggnaden skall vårdas och underhållas så att den inte förfaller. Vård och underhållsarbeten skall utföras på sådant sätt att det kulturhistoriska värdet inte minskar och skall ske med material och metoder som är anpassade till byggnadens egenart.*



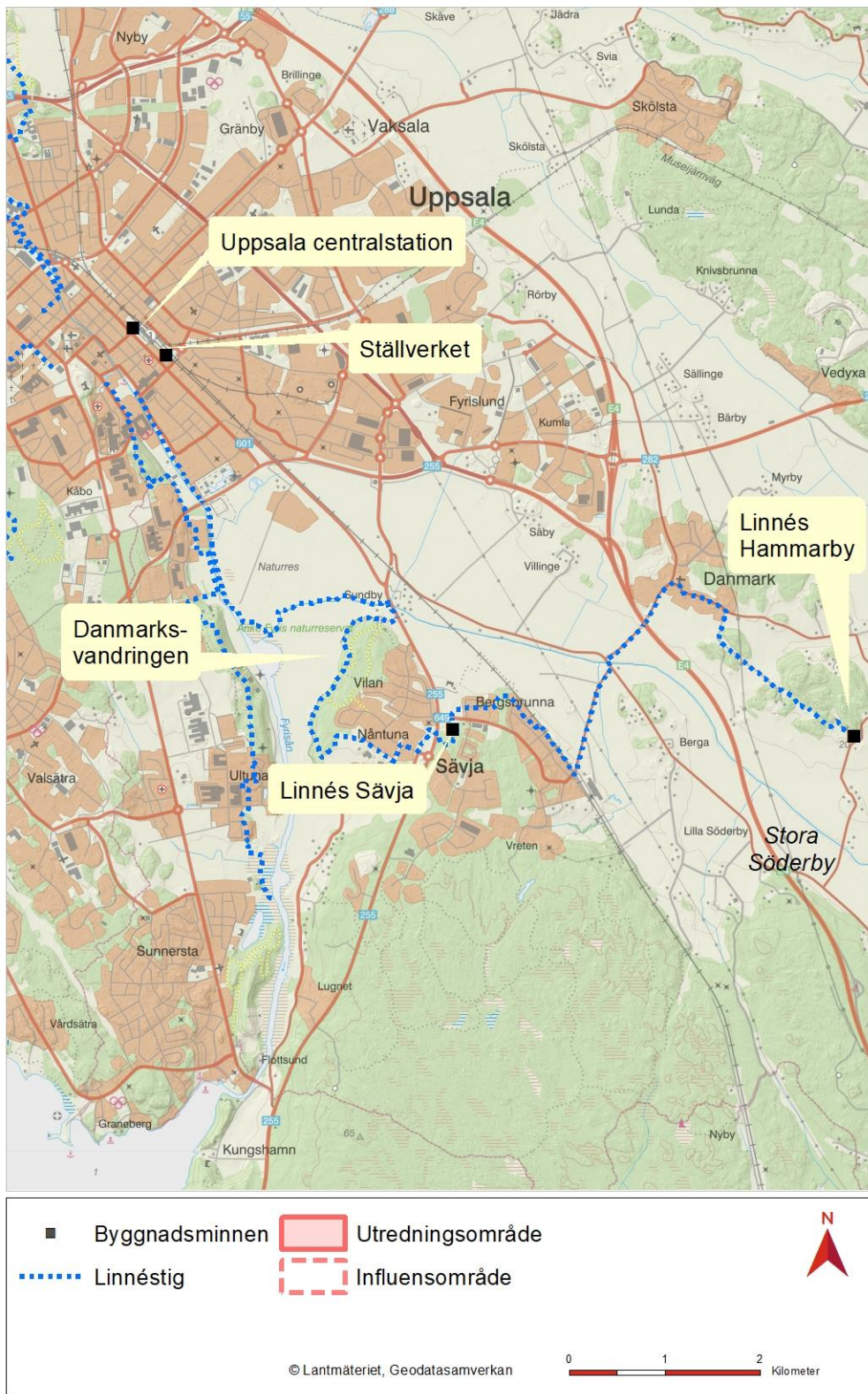
Figur 31. Ställverket sett från sydost.

7.4.2. Uppsala centralstation

Uppsala stationshus invigdes år 1866 som ett av flera på den då nya Ostkustbanan. På spårvidan fanns en spårhall och inuti stationshuset fanns en godsexpedition samt 1:a, 2:a och 3:e klassens väntsal. Vid slutet av 1880-talet genomfördes en utbyggnad som tillförde en flygel till på respektive gavel och i samband med detta putsades huset. Därefter har det gjorts både till- och ombyggnader ut- och invändigt. 2010-11 genomfördes en totalrenovering med målsättningen att återställa det sena 1800-talets utseende. Då inreddes också för nya verksamheter efter att väntsalen och biljettförsäljningen flyttats till den intilliggande, några år gamla terminalbyggnaden.

Stationshuset omfattades ursprungligen av samma regeringsbeslut om statliga byggnadsminnen som ställverket, daterat 1986. Men under början av 2000-talet överläts stationshuset till Jernhusen AB och betraktades därmed inte längre som statligt ägt. Av denna anledning fattades ett nytt beslut om enskilt byggnadsminne 2003. I beslutet fastställdes de nu gällande skyddsföreskrifterna.

1. *Byggnaden får inte rivas, var sig i helhet eller delar därav.*
2. *Ingrepp får inte göras i byggnadens stomme.*
3. *Byggnadens exteriör får inte byggas om eller förändras så att dessa kulturhistoriska värde minskar.*
4. *Underhållet skall ske med material och metoder som är anpassade till byggandens egenart.*



Figur 32. Byggnadsminnen samt Linnéstigen Danmarksvandringen. Efter topografiska webbkartan, Lantmäteriet.

7.5. Forn- och kulturlämningar

I kulturmiljöregistret finns 19 registrerade lämningar inom utredningsområdet. Av dessa är tio fornlämningar (se karta figur 35). De utgörs av gravar och boplatser från järnåldern samt äldre historisk bebyggelse i form av bytomt, lägenhetsbebyggelse (torp) samt stadslager. Resterande utgörs av övriga kulturhistoriska lämningar, vilka hör samman med agrarsamhället i historisk tid. De utgörs av grunder efter bebyggelse varav flertalet kan identifieras på historiska kartor.

Det omgivande influensområdet är med uppländska mått mätt fattigt på kända fornlämningar. Öster om Bergsbrunna finns dock flera välbevarade järnåldersgravfält varav några är vårdade och tillgängliggjorda för besökare.

Tabell 1. Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar inom utredningsområdet

Nummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Kommentar
L1941:2293	Stadslager	Fornlämning	Avgränsat område där kulturlager kan förekomma
L2021:6634	Lägenhetsbebyggelse	Fornlämning	Torp, "Pinan"
L1944:7198	Vägmärke	Fornlämning	Milsten
L1940:2445	Grav- och boplatsoområde	Fornlämning	
L1944:6721	Gravfält	Fornlämning	
L2021:6635	Färdväg	Övrig kulturhistorisk lämning	Redovisas på karta från år 1859 och senare
L2022:7568	Boplatsoområde	Fornlämning	
L1944:6537	Fornlämningsliknande lämning	Övrig kulturhistorisk lämning	Ej gravhög
L1944:6990	Stensättning	Ingen antikvarisk bedömning	Undersökt och borttagen,
L2021:6636	Lägenhetsbebyggelse	Fornlämning	Torp, belagt år 1690
L2022:7627	Bytomt/gårdstomt	Fornlämning	Ekeby gamla bytomt
L2020:7467	Brunn/kallkälla	Övrig kulturhistorisk lämning	
L2022:7570	Stensättning	Fornlämning	
L2022:7572	Boplatsoområde	Fornlämning	
L2021:6641	Lägenhetsbebyggelse	Övrig kulturhistorisk lämning	
L2021:6640	Lägenhetsbebyggelse	Övrig kulturhistorisk lämning	Backstuga belagd år 1863
L2021:6639	Husgrund, historisk tid	Övrig kulturhistorisk lämning	Källargrund
L2021:6638	Husgrund, historisk tid	Övrig kulturhistorisk lämning	Källargrund, tillhör troligen backstuga

Tabell 2. Fornlämningar som berörs fysiskt av järnvägsvägplanen och där ansökan om ingrepp i fornlämning kommer att sökas.

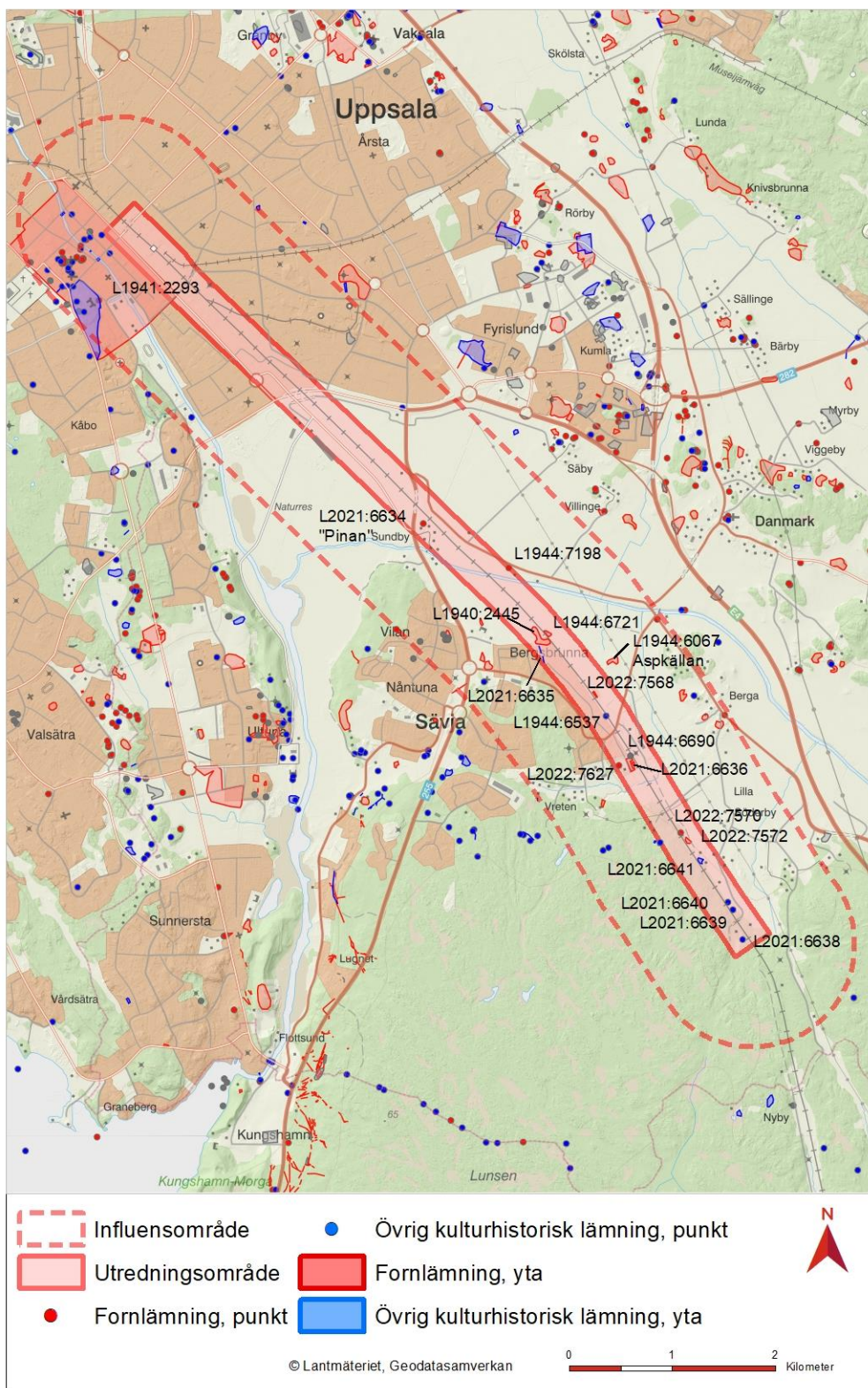
Nummer	Lämningstyp	Antikvarisk bedömning	Kommentar
L1940:2445	Grav- och boplatsoområde	Fornlämning	
L1944:6721	Gravfält	Fornlämning	
L2022:7568	Boplatsoområde	Fornlämning	
L2021:6636	Lägenhetsbebyggelse	Fornlämning	Torp, belagt år 1690
L2022:7627	Bytomt/gårdstomt	Fornlämning	Ekeby gamla bytomt
L2022:7570	Stensättning	Fornlämning	
L2022:7572	Boplatsoområde	Fornlämning	



Figur 33. Lämningarna efter ängsvaktartorpet "Pinan" (L2021:6634) ligger i anslutning till ett impediment i åkermark bredvid järnvägen.



Figur 34. Gravfältet Aspkällan (L1944:6067) är ett av flera vårdade järnåldersgravfält inom influensområdet, öster om järnvägen.



Figur 35. Forn- och kulturlämningar i utredningsområdet och influensområdet. Efter topografiska webbkartan, Lantmäteriet.

8. Analysområdets särdrag och känslighet

De lagskyddade och utpekade kulturmiljövärden som finns i och i anslutning till utredningsområdet speglar på ett tydligt sätt de viktigaste läsbara strukturerna i landskapets historia enligt genomgången i kapitel 3. Sammanfattningsvis är det främst tre epoker som påverkas av järnvägsplanen: Järnålderns bosättningsmönster, det storskaliga jordbrukslandskapet med spår av skiftesreformer i historisk tid och till sist järnvägens egen historia. Dessa redovisas nedan med fokus på kvarvarande strukturer och tålighet för förändringar.

8.1. Järnålderns bosättningar

Järnålderns landskap är grunden till det landskap vi ser idag och manifesteras i fornlämningar, ortnamn samt bebyggelsens placering i förhållande till äldre strandnivåer. Dessa företeelser är också viktiga uttryck för riksintresset Långhundraleden. Inom utredningsområdet har dock denna period en låg grad av läsbarhet. Boplatserna från järnåldern ligger i huvudsak i åkermark och har få eller inga synliga lämningar ovan mark. Även gravarna har låga upplevelsevärden. De utgörs, förutom av enstaka stensättningar, även av det stora gravfältet L1951:5633 vilket idag ligger intill järnvägen och i praktiken är svåråtkomligt för besökare. Flera arkeologiska undersökningar har gjorts inom fornlämningen, senast år 2000.

Mot den bakgrunden innebär inte det faktum att lämningar måste tas bort för den nya järnvägen att den historiska läsbarheten allvarligt försämras. Eftersom borttagandet av fornlämningar kommer att villkoras med arkeologiska undersökningar så kommer lämningarnas vetenskapliga värden i viss utsträckning att tillvaratas. Däremot innebär det givetvis en utarmning av spåren efter den äldsta historien. Järnålderslämningar kan sägas utgöra en begränsad resurs och i ett större perspektiv måste också de kumulativa effekterna av planerade exploateringar i området beaktas.



Figur 36. Gravfältet L1944:6721 är enligt skylt på platsen "Sävja bys gamla ättebacke". Det består av ett 50-tal gravar, många är dock svåra att se.

8.2. Jordbrukslandskapet

Det öppna jordbrukslandskapet söder om Uppsala har höga värden ur flera olika aspekter. I båda riksintresseområden Uppsala stad och Långhundraleden lyfts detta landskapsrum fram som ett viktigt uttryck, även om de historiska kontexterna här delvis skiljer sig åt. Det är viktigt att framhålla att flera av de uttryck för riksintressena som beskrivs fortsätter även utanför nuvarande avgränsningar. Det gäller särskilt för Långhundraleden där gränserna är grovt dragna, till exempel tvärs över åkermark, istället för i en landskapsgräns eller i en administrativ gräns av historisk betydelse.

Det öppna slättlandskapet är mycket känsligt för ingrepp som påverkar odlingslandskapets karaktär. Sedan förhistorisk tid har landskapet nyttjats till agrar verksamhet och förutom själva åker- och ängsmarken ingår spåren av skiftesreformer, äldre ägoförhållanden och så vidare. Mot den bakgrunden är det viktigt att nuvarande markanvändning kan fortgå, att ingreppen i jordbruksmark blir så små som möjligt samt att inga restytor skapas i den öppna jordbruksmarken som riskerar igenväxning. Vägnätet, även mindre brukningsvägar, har i detta landskap ofta historisk betydelse och eventuella omdragningar, ersättningsvägar och så vidare bör utformas med hänsyn till den historiska infrastrukturen.

En annan viktig aspekt av det öppna landskapet är de långa siktlinjerna – inte bara för staden Uppsalas möte med slätten, utan också mot omgivande skogsmark, byklungor och kyrktorn. Det är viktigt att den nya järnvägen inte läggs högre än den befintliga och att bulleråtgärder, personskyddsstängsel, tillkommande byggnader med mera utformas med hänsyn till det intryck de gör från omgivande kulturmiljöer.



Figur 37. I Riksintresset Uppsala stad ingår de öppna markerna söder om staden (röd markering ovan). Foto från Kungsängen mot söder.



Figur 38. Vägnetet har i många fall ett äldre ursprung. Milstolpe vid Lilla Åby (L1944:7198).

8.3. Järnvägen i landskapet

Kommunikation och genomfart präglar utredningsområdet sedan lång tid tillbaka och förutom utpekade och skyddade värden förekommer inom området flera andra miljöskapande objekt som bidrar till infrastrukturen. Dit hör till exempel avhängda vägsträckor och portarna vid Vallby och Söderby.

I botten finns spår av en äldre infrastruktur med vägar och stigar som förbundit gårdar, torp och brukningsmarker. Avgörande för kulturmiljöns framväxt efter mitten av 1800-talet blev dock järnvägen som invigdes år 1866. Många av de kulturmiljövärden som berörs har alltså tillkommit efter järnvägens tillkomst och anpassats till denna, vilket också gör att de har en viss tålighet för förändringar av järnvägsutrymmet.



Figur 39. Infrastruktur präglar utredningsområdet vid södra infarten till Uppsala. Här har bebyggelse och vägar tillkommit efter järnvägen och anpassats till denna.

Stationsområdet i Uppsala har genomgått omfattande förändringar under sin dryga 150 åriga historia. Spårområdet växte oavbrutet fram till 1960-talet för att sedan minska och slutligen bebyggas längs den östra sidan under de senaste decennierna. Centralstationen har byggts till men delvis också rivits för att ge plats åt en ny terminalbyggnad. Den ursprungliga järnvägsparken har förvandlats till resecentrum och cykelparkering endast med ett begränsat inslag av grönska. Och av de historiska byggnader som tidigare varit ett signum för stationsmiljön finns nu endast tre kvar: stationshuset, godsmagasinet och ställverket. Därtill revs det tidiga 1900-talets perrongtak inför ombyggnaden av spårområdet 2007–2011.

Som ett resultat av alla förändringar har mycket av den historiska stationsmiljön ersatts av en modern dito. Skelettet är fortfarande spåren, plattformarna och plattformstaken som binder samman byggnaderna med varandra. Avståndet mellan de äldre byggnaderna må vara detsamma men höjningen av spåren och tilläggen av såväl plattformar och plattformstak som den sent tillkomna och höga angränsande bebyggelsen har påverkat upplevelsen av platsen påtagligt. Det har fått negativa konsekvenser för kulturmiljöns läsbarhet i stort.

Av de kvarvarande historiska järnvägsbyggnaderna är det ställverket som påverkats mest av de förändringar som skett under 2000-talet. Höjningen av spåren, tillägget av en plattform samt uppförandet av en mur har gjort att ställverket hamnat ”en våning ner” och därmed förlorat en betydande del av sin kontakt med spåren. Det har påverkat tolkningen av byggnaden och läsbarheten av den historiska miljön negativt. Den ursprungliga relationen mellan byggnaden och spåren har i viss mån brutits. Nu är det huvudsakligen byggnadens orientering, med fönstren och balkongen mot spåren, som förmedlar samhörigheten med spårområdet.

Stationshuset har en central plats i stationsmiljön, både bildligt och bokstavligt. Den bildar alltså ett tydligt förhållande till Bangårdsgatan och efter 2010–11 års renovering har byggnaden återfått sin ursprungliga arkitektur. Dess karaktär av lantslott med böljande åkrar i bakgrunden har dock gått förlorad i takt med att staden byggts ut. Men i relation till den moderna bebyggelsen framgår 1800-talets lilla skala tydligt.

Tack vare att terminalbyggnaden fick en relativt lågmäld gestaltning konkurrerar den inte med stationshuset. Trots att den gamla stationen förlorat sin ursprungliga funktion som plats för biljettförsäljning och väntande resenärer så är den det naturliga orienteringsmärket när man rör sig i närheten av stationsområdet. Från staden sett är stationshuset därför central för kulturmiljöns läsbarhet.



Figur 40 a och b. Ortofoto som visar samma vy omkring 1960-talets mitt (ovan) och idag (nedan). Det rödmarkerade området motsvarar stationsområdet när det var som störst, dvs under 1960- och 70-talen. På nedre bilden syns att stora delar av den östra sidan tagits i anspråk för ny bebyggelse under de senaste två decennierna. Notera också att den ursprungliga järnvägsparken närmast helt ersatts av hårdgjorda ytor. (Foton från www.lantmateriet.se 2021-09-16).

9. Skyddsåtgärder och åtgärder för att minimera intrång

En utvidgning av spårområdet kommer att påverka i olika grad längs den aktuella sträckan. Det öppna odlingslandskapet söder om Kungsängsleden påverkas i högre grad då ny mark måste tas i anspråk för järnvägen. Inom staden, norr om Kungsängsleden, blir påverkan mindre då marken sedan lång tid tillbaka är ianspråktagen för bebyggelse och infrastruktur. Det befintliga stationsområdet är därtill mindre idag än det varit historiskt sett vilket gör att en utvidgning huvudsakligen sker på mark som tidigare ingått i spårområdet.

- Inför ombyggnaden och utvidgningen av spårområdet planerar projektet i samråd med Riksantikvarieämbetet att flytta ställverket. Med den nya placeringen bibehålls relationen till spårområdet samtidigt som det får en mer framträdande roll i stadsbilden.
- För att undvika påverkan på det öppna odlingslandskapet bör inte den nya järnvägen läggas högre än den befintliga. Tillägg som bullerskydd, personskyddsstängsel, byggnader med mera måste placeras och utformas för att minimera risken för barriäreffekter och brutna siktlinjer.
- För att undvika skador måste fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i anslutning till arbetsområdet märkas upp och stängslas under byggskedet.

10. Åtgärder för att bibehålla och stärka kulturmiljöer

I det fortsatta arbetet med projektering och gestaltning kommer åtgärder vidtas för att i största möjliga mån ta hänsyn till och anpassa utformningen av järnvägen till de kulturmiljövärden som identifierats.

Då järnvägsplanen på ett avgörande sätt hänger samman med övrig planerad exploatering av området är det viktigt att kulturmiljöstärkande åtgärder samordnas med kommunens planer.

Nedan följer förslag på teman att arbeta vidare med i processen:

- Järnvägsplanen innebär i sig att områdets långa historia av genomfart och transport bibehålls och förstärks. Detta skulle ytterligare kunna förstärkas genom att gestaltningen av tillkommande byggnader, passager osv för järnvägens behov tar intryck av och anspelar på de byggnader och byggnadsmaterial som använts för järnvägen historiskt sett.
- En utvidgning av spårområdet vid centralstationen ger en möjlighet att tydliggöra ett historiskt förhållande vilket bidrar till att förstärka järnvägens roll i Uppsalas historia och stadsbild.
- Historien om Bergbrunna och järnvägens betydelse för ortens framväxt återaktualiseras när en ny stationsmiljö skapas efter att den tidigare försvann får 50 år sedan. Järnvägens betydelse för ortens framväxt kan därför med fördel lyftas fram i den nya stationsmiljön.
- Namn på försvunnen bebyggelse inom utredningsområdet, som Pinan och Ekeby, skulle kunna användas vid namnsättning av exempelvis broar, gång- och cykelportar och vägpartier. Ortnamn/platsnamn är viktiga komponenter i kulturlandskapet och skulle här kunna användas som en platsspecifik koppling bakåt i historien.

- Vägportarna vid Vallby och Söderby har massiva brofästen av tuktad natursten och förmedlar ett intryck om järnvägens ålder. Det ska undersökas huruvida detta kan göras synligt även i den nya anläggningen.



Figur 41. Vägporten vid Vallby (ovan) bör liksom den vid Söderby om möjligt synliggöras i den nya anläggningen.

- En förstärkt trädbeväxt remsa mellan åkermark och järnväg vid Lunsen ger en inramning av riksintresset Långhundraleden, och minskar järnvägens visuella påverkan där den är känslig.



Figur 42. Drönarfoto efter befintlig järnväg söderut mot Högtomt. En förstärkt trädskärm föreslås på östra sidan (till vänster i bild) för att minska den nya järnvägens intryck från riksintresset Långhundraleden. Det nya spåret kommer att gå parallellt med det befintliga spåret och i samma topografiska läge: på bank i kanten mellan skogs- och åkermark.

- Linnestigen "Danmarksvandringen" kan få en ny och natur- och kulturhistoriskt intressantare sträckning i och med en passage under järnvägen vid norra Bergsbrunna (se figur 32). Sträckan som idag går mellan järnväg och villabebyggelse kan då ersättas av en äldre brukningsväg i jordbrukslandskap.

11. Fortsatta arbeten

11.1. Särskilt känsliga och kostnadsdrivande fornlämningar

Ingrepp i fornlämning kräver tillstånd enligt Kulturmiljölagen. Den arkeologiska processen består av flera steg med myndighetsbeslut emellan och kan vara både tids- och kostnadskrävande. Den bör därför initieras så tidigt som möjligt.



Figur 43. De olika stegen i den arkeologiska processen. Arkeologiska utredningar steg 1 och 2 har redan genomförts inom utredningsområdet.

Inga fornlämningar inom utredningsområdet bedöms ha sådan dignitet att tillstånd till ingrepp kommer att nekas ifall de berörs. Däremot kommer ingrepp i fornlämningar att bli nödvändiga, vilket också kommer att innebära arkeologiska undersökningar av olika omfattning.

Omfattande och kostnadskrävande undersökningar kommer att bli nödvändiga för gravfältet L1951:5633, vilket är ett järnåldersgravfält med fler än 50 registrerade gravar. Sannolikt är antalet faktiska gravläggningar betydligt fler, vilket har visat sig vid tidigare undersökningar på platsen då man påträffat kistgravar utan synlig markering ovan mark. Gravfältet ligger idag intill järnvägen och kommer sannolikt att behöva tas bort helt.

Förutom de järnålderslämningar som berörs kan arkeologiska undersökningar även bli aktuella för de bebyggelselämningar som utgör fornlämningar, Ekebys gamla bytomt och den intilliggande torplämningen i Bergsbrunna. I en kunskapsöversikt som tagits fram av Länsstyrelsen i Uppsala som underlag för beställningar av uppdragsarkeologi har landsbygdens torplämningar under tidigmodern och modern tid pekats ut bland ett av de områden där det råder kunskapsbrist. Bebyggelsen är dåligt känd genom fornminnesinventeringen. Det betonas att torpen kan omfatta flera faser, vilket innebär att en stratigrafisk metod bör tillämpas, och att det biologiska kulturarvet bör uppmärksammas för att få förståelse för miljöerna.



Figur 44. Lämningar efter ett torp L2021:6626 vid platsen för Ekebys gamla bytomt.

11.2. Särskilt känsliga och kostnadsdrivande byggnadsminnen

I likhet med ingrepp i fornlämningar krävs det tillstånd vid förändringar av byggnadsminnen enligt Förordningen om statliga byggnadsminnen eller Kulturmiljölagen. Processen baseras normalt på utredningar, en dialog och ett myndighetsbeslut som kan vara både tids- och kostnadskrävande.

Utvidgningen av spårområdet i centrala Uppsala kommer att få konsekvenser för två byggnadsminnen: stationshuset och ställverket. Vad gäller stationshuset handlar det om förändringar medan ställverket planeras att flyttas. En sådan flytt måste föregås av placeringsstudier, tekniska utredningar och en tät dialog med Riksantikvarieämbetet innan ett beslut kan fattas. Resultatet kan komma att påverka järnvägsplanens genomförande vilket gör att denna process är synnerligen betydelsefull i det fortsatta arbetet.

12. Referenser

12.1. Skriftliga Källor

Beronius Jörpeland, L och Hållans Stenholm, A-M. 2020. Korridor för ny vägtrafikled mellan Ultuna och Bergsbrunna. Arkeologisk utredning etapp1. Arkeologerna rapport 2020:113.

Göthberg, H. 2021. Mellan Uppsala och Söderby, fyrspar Uppsala-Bergsbrunna. Arkeologisk utredning etapp 1. Upplandsmuseets rapporter 2021:24. Uppsala.

Hedenström, C. 2019. Kompletterande kulturmiljöunderlag. Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna, Uppsala kommun. WSP 2019-09-20.

Hennius, A. 2023. Boplatser, grav och bytomt. Planerad spårutbyggnad av tågbanan mellan Uppsala och Bergsbrunna. Arkeologisk utredning steg 2. Upplandsmuseets rapportserie 2023_01- Uppsala

Hyenstrand, Åke. 1974. Centralbygd–Randbygd. Strukturella, ekonomiska och administrativa huvudlinjer i mellansvensk järnålder. Acta Universitatis Stockholmiensis. Studies in North-European Archaeology 5. Stockholm.

Leibring, K (Red). 2002. Uppländska namnstudier. Valda namnspalter ur Upsala Nya Tidning 1982-2002. Ortnamnssällskapet Uppsala.

Länsstyrelsen Uppsala. 2014. Uppsala stad C40A Riksintresse för kulturmiljövården. Fördjupat kunskapsunderlag.

Länsstyrelsen Uppsala 2018. Informationsblad Riksintresse för kulturmiljövården Långhundraleden. 2018-12-10.

Länsstyrelsen Uppsala. 1993. Odlingslandskap i Uppsala län. Länsstyrelsens meddelandeserie 1993:4

Schröder, J och Åhrén, M 2021. FSUK003, Söder Bergsbrunna-Uppsala C - PM Stationshus.

Schröder, J och Åhrén, M 2021. FSUK003, Söder Bergsbrunna-Uppsala C - PM Ställverk.

Trafikverket. 2022. Integrerad landskapskaraktärsanalys, ILKA.

12.2. Digitala källor

Kulturmiljöregistret. Riksantikvarieämbetet Fornsök: <https://app.raa.se/open/fornsok/>

Riksintressen i Uppsala län. https://www.raa.se/app/uploads/2018/11/C_riksintressen.pdf

Skogsstyrelsen. Skogens pärlor, <https://kartor.skogsstyrelsen.se/kartor/>

Uppsala kommun. Kulturmiljöutredning. <https://bygg.uppsala.se/globalassets/upsala-vaxer/dokument/stadsplanering--utveckling/forslag-fop-sydostra-stadsdelarna/tidigare-utredningar/bergsbrunna-kulturmiljoutredning.pdf>

Digitalt museum. <https://digitaltmuseum.se/>

12.3. Arkiv

12.3.1. Lantmäteristyrelsens arkiv

B13-2:A5:2-3. Bergsbrunna Ekeby nr 1-6. Geometrisk avmätning 1640.

B70-1:7 Områdesredovisning 1635 Kungsängen

B70-1:8 Avritning Uppsala stad.1669

B70-1:3 Stadsplan. Uppsala stad, stadsreglering efter 1643

12.3.2. Rikets allmänna kartverk

Häradsekonomiska kartan 1866, bladen: Uppsala J112-84-7 866 Ultuna J112-84-12a och Lagga J112-84-13a

Generalstabskartan Uppsala J243-84-1 1867

Ekonomiska kartan Bergsbrunna J133-11I6b54 1954



Trafikverket, Trafikverkets Ärendemottagning Fyra spår Uppsala, Box 810, 781 28
Borlänge. Besöksadress: Svetsarvägen 10, Solna.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

trafikverket.se