



Fyra spår Uppsala

GESTALTNINGSPROGRAM

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: Gestaltningsprogram

Författare: Sweco Sverige AB

Dokumentnummer: FSUK003-05-017-0000-56_67-0002

Dokumentdatum: 2025-06-25

Projektnummer: 168592

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): _8

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingham

FÖRORD

Arbetet med järnvägsplanen mellan Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation sker i en process där järnvägsanläggningen utformas i samråd med direkt berörda, allmänhet, organisationer, kommun, länsstyrelse och övriga myndigheter. Järnvägsplanen innehåller plankartor som visar behovet av mark för järnvägsanläggningen, och skyddsåtgärder. En planbeskrivning tas också fram som underlag till järnvägsplanen.

Gestaltningssystemet ingår inte i den fastställda järnvägsplanen men är viktig för förståelsen av planen och ligger som underlag till planhandlingarna. Gestaltningssystemet sammanfattar det gestaltningsarbete som genomförts i planläggningsprocessen.

Dokumentet beskriver riktlinjer och ambitioner för gestaltningen av järnvägsutbyggnaden för att uppnå projektets ändamål och projektmål. Det bygger vidare på de kunskaper som inhämtats under arbetet med landskapsanalysen och PM Gestaltningssystemet som ingår i gestaltningsarbetet för järnvägsplanen. Platser och områden som ligger i känsliga eller exponerade lägen eller i områden som identifierats som känsliga för påverkan har utformats med en genomarbetad gestaltning för att samspela med staden och landskapet. Programmet innehåller motiv för valda ställningstaganden, lösningar och rekommendationer för fortsatt arbete. Det utgör underlag och vägledning för fortsatt arbete med systemhandling och kravställning avseende gestaltning, byggbehandlingsprojektering, byggande och drift.

Stöd för gestaltningsarbete

Lagkrav på gestaltning finns att läsa i lagen om byggande av järnväg (2004:519):

1 kap. 3 §: ” Vid planläggning, byggande och underhåll av järnväg ska hänsyn tas till både enskilda intressen och allmänna intressen såsom miljöskydd, naturvård och kulturmiljö. En estetisk utformning ska eftersträvas.”

1 kap. 4 §: ” När en järnväg byggs ska den ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.”

Regeringen har satt upp flera arkitekturpolitiska mål, som beskrivs i Politik för gestaltad livsmiljö (2017). Där betonas den offentliga miljöns betydelse och de statliga verkens stora ansvar att agera som föredöme inom området. Stöd för god gestaltning finns även i miljöbalken och i Sveriges miljö kvalitetsmål, som syftar till att skapa en utveckling som är hållbar på lång sikt.

Läsanvisning

Gestaltningssystemet ska läsas som ett av flera dokument som tagits fram eller är betydelsefulla i gestaltningsarbetet inom järnvägsplanen. Nedan listas de dokumenten, inklusive gestaltningssystemet:

- Fyra spår Uppsala, Söder Bergsbrunna – Uppsala Centralstation, Samrådshandling val av stationsutformningsalternativ.
- PM Landskapsanalys
- PM Gestaltningssystem
- Gestaltningssystem
- Miljökonsekvensbeskrivning
- Järnvägsplanbeskrivning

Under kapitel ”2.1 Koppling till övriga dokument” beskrivs vidare hur ovanstående dokument förhåller sig till varandra och till gestaltningssystemet.

Introduktion till projektet behandlas och kan läsas i kapitel 1. Kapitel 2 beskriver projektets förutsättningar och kapitel 3 övergripande gestaltningssystemer och ledord. Kapitel 4 innehåller övergripande gestaltning av järnvägsplanen mellan Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation. Kapitel 5 behandlar specifika områden och platser som är extra känsliga eller komplexa för anläggningen. I kapitel 6 samlas förslag till drift och underhåll. I kapitel 7 redovisas förslag till fortsatt arbete. Referenser för gestaltningssystemet listas i kapitel 8.

1. INLEDNING Kapitel 1 ger en introduktion till projektet och beskriver syftet med dokumentet. Här redogörs även för vilka mål som finns uppsatta i projektet.	5. OMRÅDES- OCH PLATSSPECIFIK GESTALTNING Kapitel 5 behandlar specifika områden och platser som är extra känsliga eller komplexa för anläggningen och som kräver särskild gestaltning.
2. FÖRUTSÄTTNINGAR I Kapitel 2 beskrivs ansvarsfördelning, kunskapsunderlag och tekniska förutsättningar, upplevelseperspektiv och kommunal planering.	6. DRIFT OCH UNDERHÅLL Kapitel 6 redovisar översiktligt hur den färdigbyggda anläggningen ska förvaltas.
3. GESTALTNING I kapitel 3 beskrivs vilka strategier och ledord som utgör underlag för gestaltningssystemet. Här följer även metodbeskrivning.	7. FORTSATT ARBETE Kapitel 7 beskriver fortsatt gestaltningssystemarbete efter gestaltningssystemets framtagande.
4. ÖVERGRIPANDE GESTALTNING Kapitel 4 redovisar gestaltning av anläggningsdelar som följer övergripande gestaltningssystemprinciper.	8. REFERENSER Kapitel 8 redovisar vilka referenser som använts i gestaltningssystemet.

Figur 1. Läsanvisning.

Innehåll

1	Inledning.....	6	4.3	Broar.....	15
1.1	Planerad järnvägsanläggning	6	4.3.1	Järnvägsbroar av betong.....	17
1.2	Gestaltningens syfte	7	4.3.2	Järnvägsbroar av stål	17
1.3	Nationellt arkitekturpolitiskt mål.....	7	4.4	Stödmurar	18
1.4	Trafikverkets arkitekturstrategi	7	4.5	Bullerskydd	20
1.5	Ändamål och projektmål	7	4.6	Vegetation	21
2	Förutsättningar	8	4.7	Stängsel.....	21
2.1	Avgränsning och ansvarsfördelning.....	8	4.8	Teknikgårdar	22
2.2	Kunskapsunderlag och tidigare utredningar	8	4.8.1	Teknikbyggnader	22
2.3	Tekniska förutsättningar	8	5	Områdes- och platsspecifik gestaltning	24
2.4	Upplevelsen av anläggningen.....	9	5.1	Översiktlig beskrivning	24
2.4.1	Betraktarperspektiv och resenärsperspektiv	9	5.2	Delområde 1: Uppsala Centralstation-Kungsängsleden	25
2.4.2	Barnperspektivet.....	9	5.2.1	Uppsala Centralstation, stationsområdet	26
2.4.3	Jämställdhetsperspektivet.....	9	5.2.2	Bro över Kungsängsleden.....	38
2.5	Angränsande kommunal planering	10	5.3	Delområde 2: Slättlandskapet.....	39
3	Gestaltning	11	5.3.1	Bro över väg 255	40
3.1	Strategi / ledord för gestaltning.....	11	5.3.2	Befintlig järnvägsanläggning som rivs.....	40
3.2	Metod / gestaltning i två nivåer	11	5.3.3	Bro över Sävjaån	40
3.3	Måluppfyllelse.....	11	5.4	Delområde 3: Uppsala Södra.....	42
3.3.1	Gestaltning	11	5.4.1	Ersättning Gårdsvägen gång- och cykelport.....	43
3.3.2	Kulturmiljö, landskap och friluftsliv	11	5.4.2	Vallby vägport	44
4	Övergripande gestaltning.....	13	5.4.3	Uppsala Södra - järnvägsstationen	44
4.1	Järnvägens anslutning till omgivande landskap.....	13	6	Drift och underhåll	47
4.1.1	Bank.....	13	6.1	Skötsel och säkerhet	47
4.1.2	Skärning.....	13	7	Fortsatt arbete.....	47
4.2	Vägar som påverkas av järnvägsanläggningen.....	14	8	Referenser	48
4.2.1	Allmänna vägar	14			
4.2.2	Kommunala vägar, gator och gång- och cykelvägar.....	14			
4.2.3	Enskilda vägar.....	14			
4.2.4	Servicevägar.....	14			

1 Inledning

Ostkustbanan som stäcker sig mellan Stockholm och Sundsvall har en viktig funktion att knyta samman Sveriges regioner. Ostkustbanan ska byggas ut mellan Uppsala Centralstation och länsgränsen mot Stockholm. 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 framför allt tågtrafiken, 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 behov av att bygga ut Ostkustbanan mellan länsgränsen mot Stockholm till Uppsala Centralstation.

Med anledning av kommande bostadsexploatering, där Uppsala och Knivsta kommun genom avtal med staten förbundit sig att bygga bostäder, ska också två nya stationer byggas.

Ytterligare två spår, cirka 23 km, ska byggas från Uppsala till länsgränsen mellan Uppsala och Stockholm. Två nya stationer ska byggas vid Bergsbrunna och Alsike.

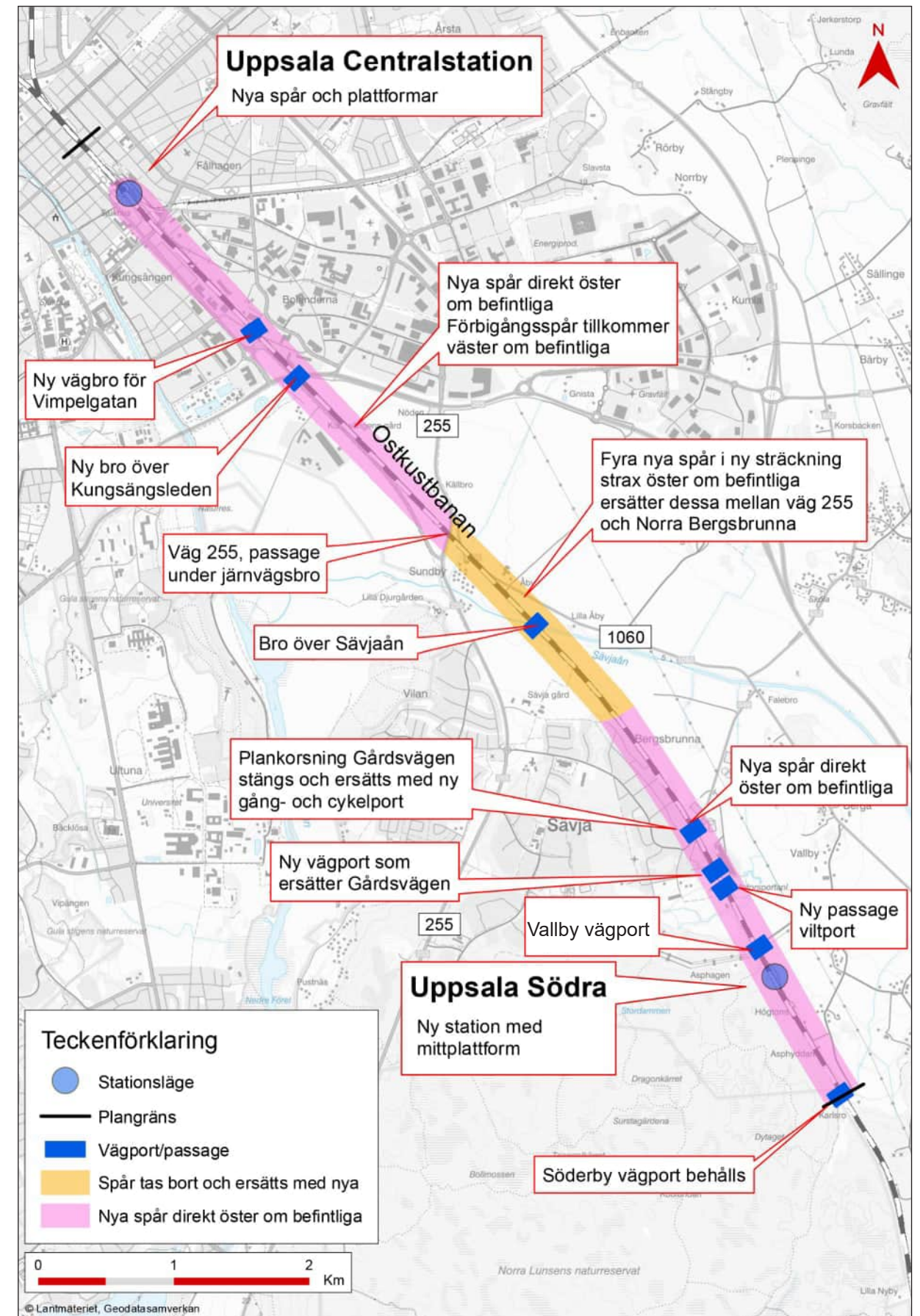
Järnvägsutbyggnaden syftar till att öka tillgängligheten, kapaciteten och robustheten på sträckan. För resenären innebär detta punktligare tåg, en möjlighet till fler tågavgångar och att det blir smidigare att ta tåget. Utbyggnaden ger möjlighet för fler klimatsmarta person- och godstransporter.

Projektet i sin helhet kallas Fyra spår Uppsala. Detta gestaltungsprogram omfattar delsträckan Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation inom Uppsala kommun.

1.1 Planerad järnvägsanläggning

Den planerade järnvägen sträcker sig från Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation inom Uppsala kommun, se figur 2. Sträckan är cirka 9,5 kilometer lång och uppförs med ett nytt dubbelspår för att möjliggöra fyra spår.

Från norr börjar sträckan vid Vaksalagatan i Uppsala och löper söderut genom stadslandskapet i Uppsala och vidare över slätten till en ny station vid Bergsbrunna med arbetsnamnet Uppsala Södra. Planförslagets södra ände ligger strax söder om den nya stationen. De nya spåren anläggs bredvid de befintliga spåren för Ostkustbanan förutom vid passagen över Sävjaån, där fyra nya spår förläggs öster om befintlig passage och ersätter den befintliga.



Figur 2. Åtgärder inom planförslaget (samt ny vägbro för Vimpelgatan som Uppsala kommun planerar för).

1.2 Gestaltningens programmetts syfte

Gestaltningens programmet behandlar riktlinjer och ambitioner samt sammanfattar det gestaltningensarbete som genomförts under planläggningsprocessen. Programmet innehåller bland annat motiv för valda ställningstaganden, lösningar och rekommendationer för fortsatt projektering, byggande och drift. Gestaltningens programmet svarar på HUR gestaltningen ska genomföras, och syftar till att säkerställa gestaltningen. Gestaltningens programmet redovisar lösningarna på en övergripande nivå. Parallellt med gestaltningens programmet tas en gestaltningenskravlista fram som innehåller gestaltningenskrav som tas vidare i kommande projekterings- och byggskede.

Gestaltningens program och Landskapsanalys är två viktiga kunskapsbärare som ger förutsättningar för arbetet med järnvägsplanen mellan Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation. Utformningen av järnvägsanläggningen har skett med hänsyn till dessa dokument för att projektmålen avseende gestaltning ska kunna nås.

Fortsatt detaljering och projektering kommer att ske i kommande bygghandlingsskede vilket kan medföra förändringar i gestaltningen som presenteras i Gestaltningens programmet.

1.3 Nationellt arkitekturpolitiskt mål

År 2018 antog riksdagen ett nationellt arkitekturpolitiskt mål. Arkitekturpolitiken utgår från allas rätt till miljöer som är inkluderande, väl gestaltade och hållbara. Det är en politik som på ett tydligt sätt tar utgångspunkt i människor och deras behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer.

Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer. Där alla ska ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.

1.4 Trafikverkets arkitekturstrategi

Målet med arkitekturstrategin är att Trafikverket ska medverka i samhällsutvecklingen genom att skapa väl gestaltade miljöer som är funktionella, hållbara och vackra. Detta är Trafikverkets övergripande arkitekturmål.

God arkitektur är grundläggande för en hållbar samhällsutveckling.

I varje skede från planering till förvaltning ska arbetet utgå från människors behov och insikter om de möjligheter och begränsningar som finns i såväl landsbygd som stadsbygd.

Anläggningarna ska präglas av god arkitektur, det vill säga en genomarbetad utformning som samspelar med landskapet och människorna.

Trafikverkets arbetssätt ska säkerställa god arkitektur genom att ansvariga har de kunskaper som behövs när det gäller teknik, estetik och människors villkor.

1.5 Ändamål och projektmål

Ändamålet med projektet, Fyra spår Uppsala, 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 länsgränsen och Uppsala.*
- *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 fem projektmål för delsträckan Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation tagits fram, vilka kommer att ligga till grund för val av lösning och det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Nedan beskrivs det övergripande målet och i punktform projektmålen:

Trafikverkets uppdrag är att utforma en anläggning som är samhällsekonomiskt effektiv och där vi jobbar utifrån ett grundutförande som uppfyller krav och lagar för järnvägsanläggningen. Planläggningsprocessen ska kunna fullföljas inom de förutsättningar som finns i gällande nationell plan.

- *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.*

Gestaltningensmål

I flera av projektmålen är gestaltningen en viktig del. Utgångspunkten är att gestaltningen formas så att den speglar den tid vi lever i nu, med de behov som den nutida och framtida resenären har. Detta skall göras med hänsyn till och respekt för de historiska lager och miljöer som anläggningen påverkar. Utgångspunkten är att den nya spåranläggningen följer den befintliga järnvägsanläggningen och att den anpassas till den omgivande stads- och landskapsmiljön med omsorg. Däri ingår hänsyn till befintliga kultur- och naturmiljövärden. Att den nya anläggningen ligger intill befintlig linje är utgångspunkten för den karaktär som utformas. Grundläggande funktionskrav är tillgänglighet, säkerhet, trygghet, robusthet och hållbarhet. Målet är att skapa identitet och platsspecifik karaktär som ger mervärde både åt resenärer och andra som rör sig kring stationerna, broarna, passagera och spårlinjen.

2 Förutsättningar

2.1 Avgränsning och ansvarsfördelning

Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion vilket innefattar järnvägen, plattformar med väntfunktioner, plattformsförbindelser och trafikinformation. Att skapa en välfungerande bytespunkt kräver alltid anläggningar eller utrustning utöver Trafikverkets ansvar, som exempelvis anslutande kommunala vägar, kompletterande cykelparkeringar och busshållplatser. Trafikverket har haft och kommer att fortsätta ha dialog med Uppsala kommun och Region Uppsala för att skapa en attraktiv bytespunkt vid Uppsala Centralstation och Uppsala Södra. Utvecklingsplanen för Uppsala Centralstation (Uppsala kommun 2022) samt Fördjupad översiktplan för de sydöstra stadsdelarna (Uppsala kommun 2021) är viktiga underlag och ger förutsättningar i den fortsatta dialogen parterna emellan.

2.2 Kunskapsunderlag och tidigare utredningar

Landskapsanalys

Landskapsanalysen beskriver det befintliga landskapet längs sträckan ur ett helhetsperspektiv och analyserar, värderar och klassificerar stads- och landskapsbilden. Landskapets känslighet och potential är viktiga parametrar att ta hänsyn till i järnvägsanläggningens utformning. Landskapsanalysen utgör ett betydelsefullt underlag vid gestaltning av anläggningen. Kunskap i analysen används både vid val av lösningar och motiv till beslut.

Kulturarvsanalys

Kulturarvsanalysen hanterar kulturmiljön enligt lagstiftning och planering. Resultatet bidrar till att projektet finner den långsiktigt mest hållbara lokaliseringen och utformningen av järnväg och väg. Kulturarvsanalysen beskriver projektets förutsättningar avseende kulturmiljön samt identifierar lämpliga skyddsåtgärder.

Gestaltningssavsikter

Arbetet med gestaltning av järnvägsanläggningen inleddes med framtagande av PM Gestaltningssavsikter. Gestaltningssavsikterna beskriver vad som är viktigt vid utformning av anläggningen och varför, medan gestaltningsprogrammet redovisar hur gestaltning ska utföras och se ut.

Syftet med gestaltningssavsikterna är att:

- skapa en samsyn inom projektet kring vad som är viktigt i utformningen och gestaltningen av den nya järnvägsanläggningen för att uppnå Trafikverkets uppsatta mål.
- utgöra ett underlag för fortsatt projektering av järnvägen samt alla dess ingående delar.
- utgöra ett underlag till gestaltningsprogrammet för sträckan.
- utgöra ett underlag så att Trafikverket ska kunna säkerställa att projektets olika delsträckor tillsammans blir en helhet.

2.3 Tekniska förutsättningar

- Järnvägen ska huvudsakligen utföras med ballasterat spår.
- Bullerreducerande åtgärder ska utföras där behov finns.
- Teknisk standard ska vara enligt normalsektioner för bank och skärning.
- Angränsande och återkommande tekniska objekt som teknikhus och master inklusive servicevägar inkluderas i anläggningen.
- Återkommande anläggningsdelar som kontaktledningsstolpar, bullerskyddsskärmar, stängsel med mera inkluderas i anläggningen.



Figur 3. Vy åt nordväst över Uppsala innerstad.



Figur 4. Vy åt söder över slättlandskapet söder om Uppsala innerstad.

2.4 Upplevelsen av anläggningen

2.4.1 Beträktarperspektiv och resenärsperspektiv

God gestaltning handlar om att ta tillvara platsens egenskaper. Att få anläggningen att samspela med det landskap den är placerad i, oavsett om landskapet utgörs av stad eller landsbygd. Det handlar också om att ta hänsyn till hur järnvägen upplevs, både av betraktare av vid sidan av anläggningen och resenärer.

I gestaltningsarbetet är det nödvändigt att växla mellan olika perspektiv. De delar som upplevs på nära håll kräver en större detaljeringsgrad än de som upplevs på långt håll eller bara passeras. Att överblicka helheten och samtidigt undersöka vilken effekt utformningen av specifika element i den järnvägsanläggningen får lokalt är lika viktigt. På en övergripande nivå bidrar till exempel släntutformning och marktäckning till att hålla samman anläggningen längs sträckan. Om inte dessa aspekter hanteras med omsorg kan det förta upplevelsen av välgestaltade detaljer eller konstruktioner på specifika platser.

Beträktarperspektivet

Väg- eller järnvägsanläggningen upplevs från omgivande landskap eller närliggande byggnad. Beträktare utgörs av närboende, de som är verksamma i området och de som rör sig i landskapet. Även de som färdas på omgivande vägnät kan sägas vara betraktare. För dessa utgörs järnvägsanläggningen av spår, luftledning, stolpar och de trafikerande tågen men också av exempelvis banvallar, skärningar, bullerskydd, stängsel och broar. Järnvägen kan vara en barriär i landskapet både visuellt och fysiskt.

Flera av projektmålen handlar om stadens och landskapets läsbarhet och särprägel. I utformningen av Fyra spår Uppsala handlar detta om hur järnvägen upplevs på håll, hur den påverkar den miljö den är placerad i och hur den påverkar människors upplevelse av staden och landskapet.

För att anläggningen ska upplevas som trygg för de oskyddade trafikanterna som rör sig i anslutning till järnvägen ska sidoområden utformas med omsorg. Passager ska till exempel vara belysta och tydligt markerade. Staket, skärmar och stängsel ska placeras på rätt ställen och i rätt höjd. En god överblick över anläggningen är viktigt.

Resenärsperspektivet

Vid utformning av vägar och järnvägar är resenärsperspektivet något man resonerar kring och försöker ta hänsyn till. Resenärsperspektivet utgår ifrån dem som färdas på den aktuella vägen eller järnvägssträckan och dess stationsanläggningar, och hur de upplever omgivningen. För att resan ska bli så positiv som möjligt strävar man i gestaltningen efter att säkra/möjliggöra utblickar och åstadkomma variation längs sträckan.

Anslutande anläggningsdelar längs anläggningen som till exempel stängsel och bullerskyddsskärmar är också viktiga att utforma för att möjliggöra utblickar. Resenärsupplevelsen är en faktor som är viktig att ta i beaktande under gestaltningsarbetet då ett av målen för Fyra spår Uppsala är att dess gestaltning ska bidra till att tågtrafiken uppfattas som ett attraktivt och hållbart transportmedel.

På de sträckor av järnvägsplanen Söder Bergsbrunna-Uppsala Centralstation, som följer befintlig järnvägssträckning, styr den befintliga anläggningens utformning både i plan och profil. Den öppna terrängen mellan Bergsbrunna och Uppsala ger god utblick över ett landskap med stora värden, vilket är positivt för resenärsupplevelsen.

Utgångspunkten för den nya järnvägsanläggningen är att minimera intrånget och påverkan på omgivningen men resenärsperspektivet är också en viktig faktor vid de två stationslägena. I en stationsmiljö skapas gestaltning, funktion och service utifrån de personer som använder den – resenärerna. Miljön ska upplevas som säker och vara bekväm, lättillgänglig och förståelig för alla användare. Det kan till exempel innebära bra belysning, tydlig skyltning, genomtänkta ledstråk och optimerade rörelseflöden.

2.4.2 Barnperspektivet

För att anpassa anläggningen ur ett barnperspektiv, både under byggtid och i den färdiga anläggningen ska projektering ta hänsyn till att:

- gestaltningen tilltalar och stärker barnens tillhörighet till platsen, exempelvis på stationerna eller i passager som är viktiga i deras vardag.
- åtgärder vidtas för att öka upplevelsen av trygghet i passager, till exempel genom belysning, ljusinsläpp, siktlinjer och färgsättning.
- skyltning är anpassad efter barns förutsättningar, till exempel i höjd, tydlighet och språk.
- projektering med skymmande hörn mellan port och gång- och cykelbana undviks, både ur trafiksäkerhets- och ur trygghetsperspektiv.
- barns trygghet i anslutning till byggarbetsplatser säkras, exempelvis informationsskyltar om vad som händer på platsen och ”titthål”.

Att anpassa anläggningens gestaltning ur barnens perspektiv följer med i framtida skeden där utformning av bland annat portar, passager, murar, belysning och möblering utreds vidare för att skapa en god miljö för barn.

2.4.3 Jämställdhetsperspektivet

Jämställdhet inom transportsystemet är ett av de sex transportpolitiska delmålen för ett samhällsekonomiskt effektivt och långsiktigt hållbart transportsystem. Jämställdhet i transportsystemet handlar om olika trafikantgruppers förutsättningar och behov. Trafikverket har ett ansvar för och möjlighet att påverka kvinnors upplevelse av trygghet i kollektivtrafiken, exempelvis inom de delar av stationsmiljöerna som Trafikverket ansvarar för. Det handlar till exempel om belysning och fysisk utformning (som placering av hissar och väderskydd). Ett annat exempel är utformning och ljussättning av gångtunnlar.

Åtgärder som gynnar oskyddade bidrar till jämställd tillgänglighet, eftersom fler kvinnor än män är fotgängare och åker kollektivtrafik och går till hållplatser.

När det gäller fallolyckor, till exempel halkolyckor vintertid, drabbas fler kvinnor än män. Plattformarna i Uppsala Centralstation är täckta till största delen, och på Uppsala Södra helt täckta av plattformstak till skydd mot snö och för att minimera behovet av snöröjning.

2.5 Angränsande kommunal planering

Översiktsplan för Uppsala

I Översiktsplan 2016 redogörs för hur den fysiska miljön i Uppsala kommun ska utvecklas fram till år 2050 (Uppsala kommun, 2016). 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.

De fem kärnorna: Innerstaden, Gränby, Börjetull, Gottsunda-Ultuna och Bergsbrunna, ska fungera som ett komplement till varandra. Varje kärna 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.

I en av de nya stadskärnorna, i sydöstra staden, planeras en ny järnvägsstation på Ostkustbanan. De sydöstra stadsdelarna utgörs av ett område kring och väst/nordväst om framtida stationsläge strax söder om Bergsbrunna. Ett nytt stationsläge framhålls som en förutsättning för stadsutvecklingen.

Översiktsplan 2016 antogs av Uppsala kommun i december 2016. Översiktsplanen uppdateras och en ny utgåva kommer finnas år 2028.

Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna

För de sydöstra stadsdelarna arbetar Uppsala kommun med en fördjupad översiktsplan (Uppsala kommun, 2021). De Sydöstra stadsdelarna vid 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 söder om Bergsbrunna ska utgöra en ny stadsnod med handel och kontor. Planförslaget inrymmer två nya järnvägsspår parallellt med den befintliga järnvägen. Den fördjupande översiktsplanen antogs av Uppsala kommun 2022-02-08. Den fördjupande översiktsplanen kommer att efterföljas av detaljplaner.

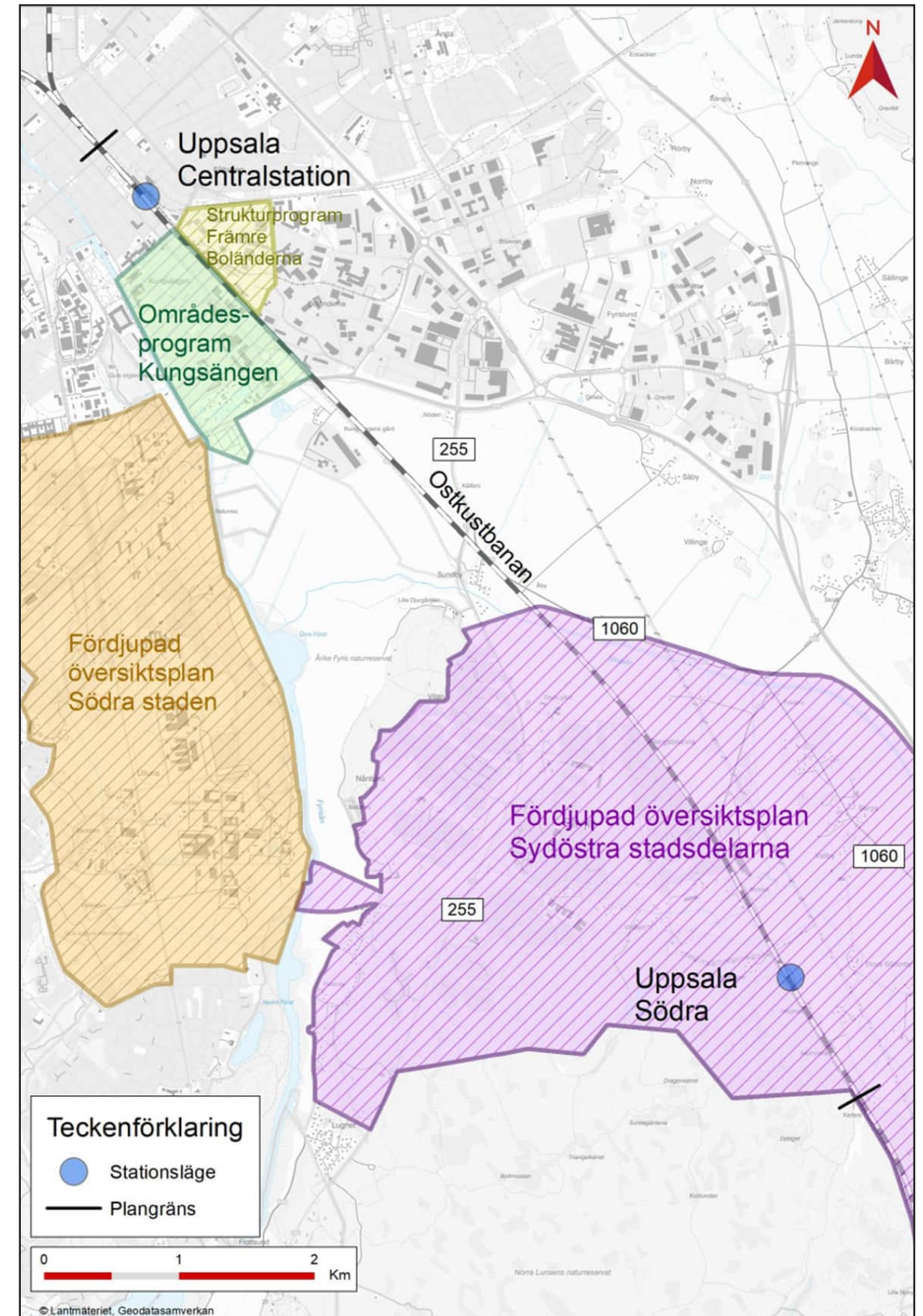
Fördjupad översiktsplan för södra staden

I den fördjupade översiktsplanen för södra staden tas ett helhetsgrepp kring den framtida utvecklingen av denna del av Uppsala (Uppsala kommun, 2018). I förslaget föreslås stadsbygd, stråk och noder inom sex utvecklingsområden, samt grönstruktur och transportinfrastruktur. De utvecklingsområden som finns med i planförslaget är Rosendalsområdet, Polacksbacken, Malma, Ulleråker, Bäcklösa och Lilla Sunnersta, Ultuna och Norra Sunnersta.

Utvecklingsplan Uppsala C

Region Uppsala har tillsammans med Uppsala kommun tagit fram en utvecklingsplan för vidareutveckling av stationsområdet i centrala Uppsala (Uppsala kommun, 2022). I arbetet säkerställer 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. Det innebär att området runt Trafikverkets järnvägsanläggning 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.



Figur 5. Geografisk utbredning av gällande fördjupade översiktsplaner och program som berör järnvägsplanen.

3 Gestaltning

3.1 Strategi / ledord för gestaltning

När Trafikverket tar fram en järnvägsplan bedöms effekterna endast mot lagakraftvunna detalplaner, men i gestaltungsprogrammet har också hänsyn tagits till pågående förändringsarbete i anslutning till järnvägsområdet.

Utformningen av järnvägen ska i så stor utsträckning som möjligt anpassas till den befintliga staden och landskapet samt utgå från landskapets former och förutsättningar. Därigenom minskar det visuella och fysiska intrånget. Anpassning till bebyggelse, vägar, rekreatiomsområden och värdefulla natur- och kulturmiljöer är särskilt viktiga inom utredningsområdet. Även utformningen av planskilda korsningar är viktiga.

3.2 Metod / gestaltning i två nivåer

Områdesspecifik nivå

Här visas hur återkommande anläggningsdelar ska gestaltas likadant inom en specifik huvudkaraktär. I områden som identifierats som känsliga för den påverkan anläggningen kan komma att utgöra, har specifika principer formulerats för gestaltningen. Dessa områden är: Innerstaden, Slättlandskapet, och den nya stadsmiljön kring den planerade stationen Uppsala södra, se figur 6.

Platsspecifik nivå

Nivån visar hur anläggningsdelar specifikt ska gestaltas för utvalda känsliga och/eller komplexa platser. Gestaltningen syftar till att skapa en utformning som är unikt anpassad för platsen. En sådan plats kan till exempel bestå av en station, en visuellt betydelsefull bro, eller en karaktärsskapande topografi.

3.3 Måluppfyllelse

Järnvägsplanen för sträckan mellan Söder Bergsbrunna till Uppsala Centralstation bedöms bidra till att uppfylla projektets ändamål samt bidra till att uppfylla projektets övergripande projektmål. För de projektspecifika målen bedöms järnvägsplanen överlag bidra till måluppfyllelse avseende naturmiljö och vattenmiljö, hälsa, klimat och resurshushållning samt säkerhet. Avseende gestaltning, kulturmiljö, landskap och friluftsliv bedöms järnvägsplanen ge en god måluppfyllelse.

För att beskriva hur järnvägens föreslagna lokalisering och utformning uppfyller projektet fastslagna mål redogörs för en sammanfattning av betydelsefulla ställningstaganden och aspekter för att nå målen inom gestaltning, kulturmiljö, landskap och friluftsliv.

3.3.1 Gestaltning

Inom gestaltungsarbetet för detta projekt formuleras förslag till gestaltungskrav som ska säkerställa att ställda mål uppfylls. Dessa krav redovisas inte i detta dokument utan i en separat gestaltungskravlista som tas fram i det fortsatta gestaltungsarbetet.

När man konstruerar en järnväg är det utmanande att undvika påverkan på landskapet. Men med noggrann planering, omtanke om utformningen och korrekta beslut kan man minimera den negativa påverkan. Längs sträckan finns platser som är utpekade som värdeområden med både måttlig och hög känslighet för storskaliga ingrepp. Vid dessa platser har en medveten och platsanpassad utformning tillämpats för att skapa ett samspel med omgivningen.

För att mildra och begränsa den negativa påverkan har hänsyn tagits och höga krav på gestaltning ställts för att anläggningen ska bidra till uppfyllnad av projektets mål. Nedan beskrivs betydelsefulla gestaltungsåtgärder för att nå målen inom gestaltning.

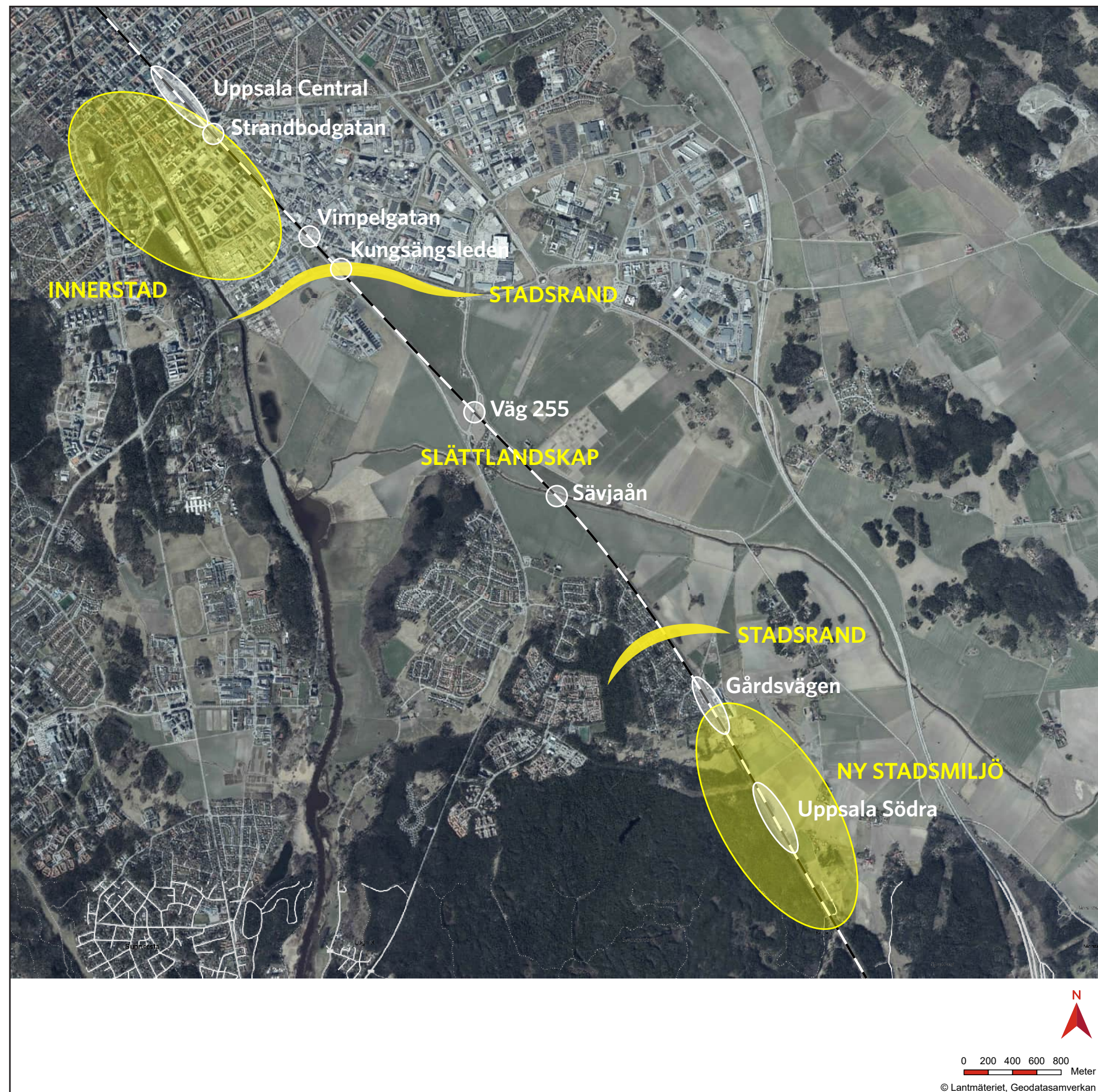
- Inom Uppsala Centralstations område följer gestaltningen av Centralpassagen, Strandbodgatan samt nya murar och trappor vid de nya plattformarna de gestaltningsmotiv som finns inom området.
- Utformning av järnvägsbro över Sävjaån där broarnas gestaltning anpassats med hänsyn till det öppna landskapsrummet.
- Broar, passager, teknikhus och bullerskyddsskärmar utformas i stor omfattning med platsspecifik gestaltning för att tillvarata de befintliga värdena som finns på platsen.
- Utformning av den östra stödmuren vid Uppsala Södra ställer särskilda krav på grund av dess stora skala och dess exponering mot det befintliga öppna landskapet och den framtida stadsmiljön. Gestaltningen syftar till att bryta ned skalan och samtidigt tillföra ett samtida uttryck som anspelar på platsen historia och speciella läge i skärningslinjen mellan den låglänta slätten i öster och den högre skogsterrängen i väster.

Föreslagna gestaltungsåtgärder och anpassningar, inte minst i utpekade känsliga områden i staden och slättlandskapet, bedöms bidra till att järnvägsplanen Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation uppfyller mål med koppling till gestaltning.

3.3.2 Kulturmiljö, landskap och friluftsliv

För att undvika och minimera intrång har hänsyn tagits till landskapets, friluftslivets och kulturmiljöns samlade strukturer, karaktärer och värden längs sträckan i sin helhet.

Järnvägens lokalisering och utformning är i stor utsträckning anpassad för att minimera negativ påverkan på kulturmiljövärden, landskap och tillgänglighet och bedöms därför bidra till att i viss grad uppfylla målet avseende kulturmiljö, landskap och friluftsliv.



Figur 6. Planen visar en översiktlig indelning i huvudkaraktärer; innerstad, slättlandskap och ny stadsmiljö, framtagen i dialog med Uppsala kommun.

4 Övergripande gestaltning

Den övergripande gestaltningen för återkommande element utmed delsträckan presenteras i följande avsnitt.

4.1 Järnvägens anslutning till omgivande landskap

4.1.1 Bank

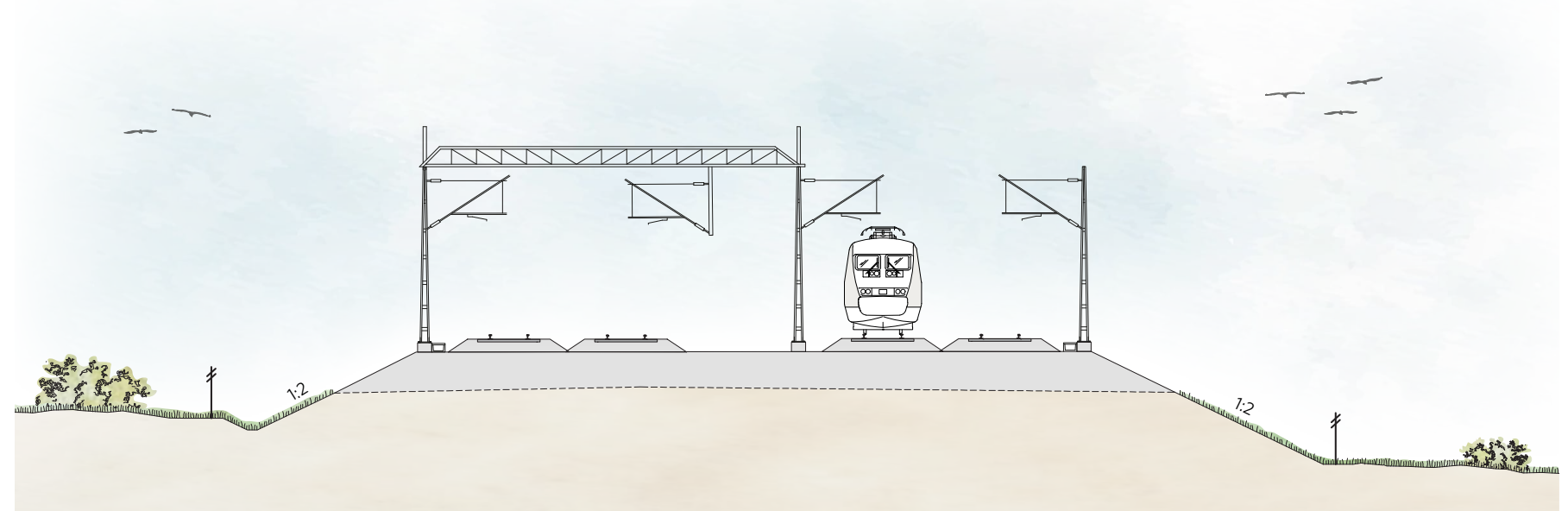
Då järnvägen ligger högre än omgivande mark skapas en bank med slänter som sluttar mot befintlig mark. För att järnvägsbanken ska vara stabil utan att göra ett omotiverat stort markinrång är slänterna i normalfallet utformade med släntlutning 1:2. Släntlutningen 1:2 ger också goda möjligheter att etablera låg marktäckande vegetation med hjälp av avbaningsmassor. Det ger i normalfallet vegetationstäckning med låg markvegetation upp till nivå för järnvägens terrass, se figur 7. För att minimera det fysiska markinrånget utförs ingen släntavrundning vid järnväg på bank.

I de fall avbaningsmassor inte räcker till ska växtjord anskaffas och bankens slänter sås med en fröblandning med arter likt de som växer i omgivningen. Växtjorden ska vara lik den befintliga. Se vidare beskrivning i avsnitt 4.6 *Vegetation*.

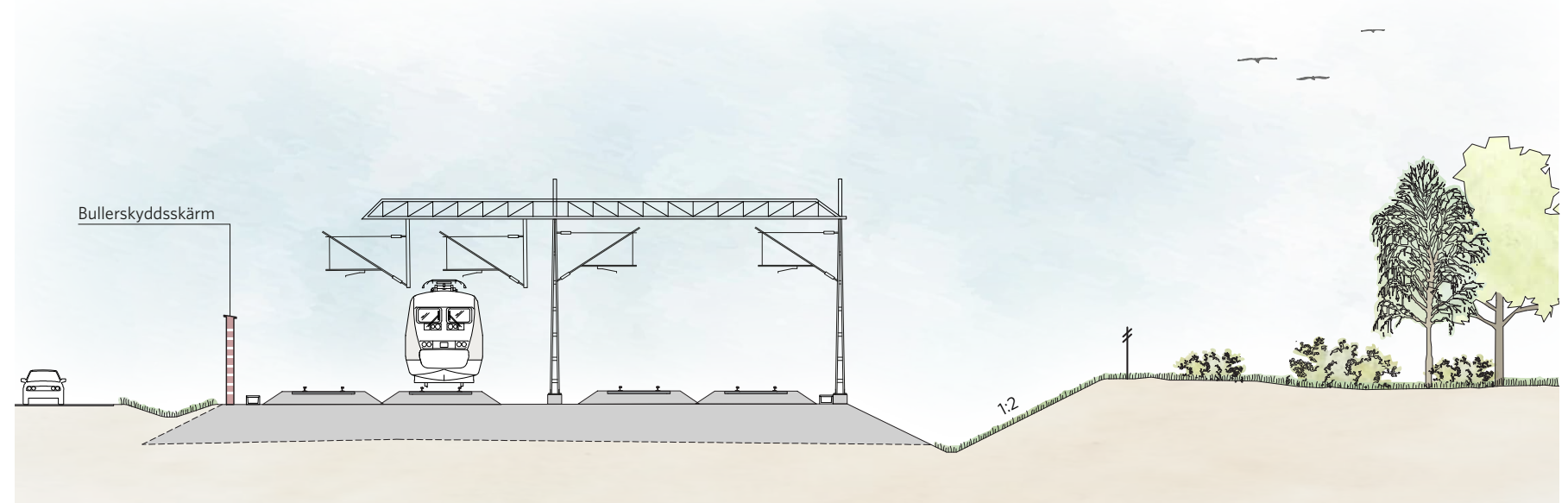
4.1.2 Skärning

Där järnvägen går i jordskärning gäller släntlutning 1:2 med avrundat släntrön. Avrundning utförs med en radie på fem meter.

Slänter i jordskärning täcks med tillvaratagna avbaningsmassor. I de fall avbaningsmassor inte räcker till ska växtjord likt befintlig anskaffas och bankens slänter sås med en fröblandning med arter lika de som växer i omgivningen, se avsnitt 4.6 *Vegetation*.



Figur 7. Typsektion bank.



Figur 8. Typsektion skärning med bullerskyddsskärm.

4.2 Vägar som påverkas av järnvägsanläggningen

Den nya järnvägssträckningen kommer medföra att vägar behöver byggas om för att anpassas till järnvägen och möjliggöra passage under eller över järnvägen. Dessutom anläggs nya servicevägar med syfte att ge tillträde för fordon längs järnvägsbanan.

Staten genom Trafikverket, ansvarar för de allmänna vägarna. Undantaget är de allmänna vägar som ingår i kommunal väghållning. Kommunen förvaltar kommunala gator och vägar. Enskilda vägar förvaltas av vägföreningar/samfällighetsföreningar eller av enskild fastighetsägare.

Längs sträckan korsar järnvägen både allmänna, kommunala och enskilda vägar. Samtliga korsningar utformas som planskilda passager.

4.2.1 Allmänna vägar

Väg 1060 påverkas av den planerade järnvägen och flyttas därför till ett nytt läge omkring 30 meter österut. Två enskilda vägar som ansluter till väg 1060 kommer att byggas om och ansluta till den nya sträckningen.

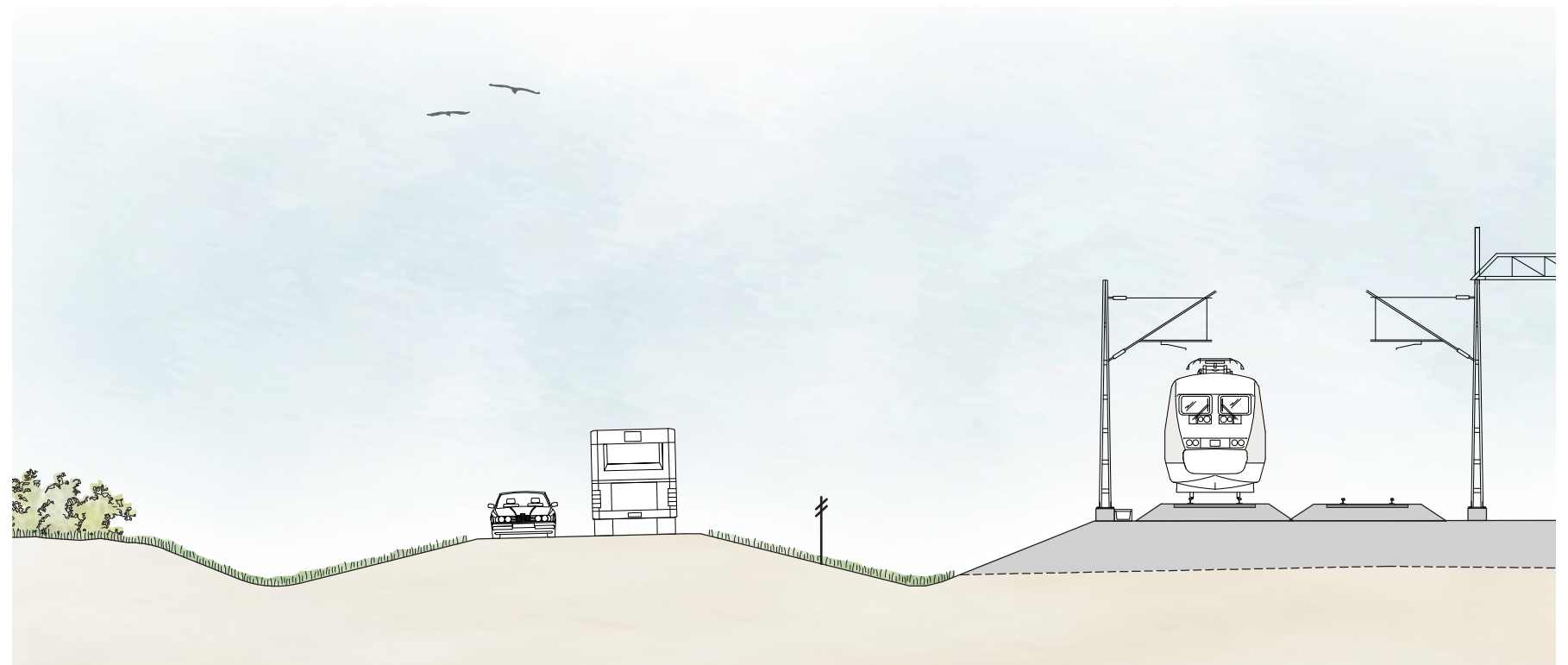
Vägen ska byggas med flacka väglänter så att sidoräcken kan undvikas i så stor utsträckning som möjligt. Ytterslänter och innerslänt ska täckas med växtjord och besås upp till stödremsan, se figur 9. Låg skötselintensitet ska beaktas vid val av grässorter.

4.2.2 Kommunala vägar, gator och gång- och cykelvägar

Järnvägsutbyggnaden innebär att kommunala gator, vägar och gång- och cykelvägar där Uppsala kommun är väghållare kommer att behöva byggas om. Även ett antal nya passager kommer tillkomma. I järnvägsplanen fastställs endast utformningen av järnvägen och statliga vägar. Där kommunal infrastruktur korsar järnvägen är järnvägsbroarna (där passage för andra trafikanter sker under järnvägsspåren) en del av järnvägsanläggningen och därmed en del av järnvägsplanen medans vägen fram till broarna hanteras av Uppsala kommun. Gestaltningsprogrammet redovisar gestaltning av järnvägsbroarna och illustrerar översiktligt kommunens planerade utformning av vägen. Det är därmed inte givet att gestaltningen som illustreras för kommunens infrastruktur kommer vara den slutliga utformningen. Förslagen som illustreras har tagits fram i samråd med Uppsala kommun.

Följande kommunala gator, vägar och gång- och cykelvägar berörs av järnvägsutbyggnaden:

- Vaksalagatan
- Sidenvävargatan
- Stationsgatan (den västra sida av gatan)
- Strandbodgatan
- Vimpelgatan
- Kungsängsvägen
- Sofielundsgatan
- Kungsängsleden
- Kuggebrovägen
- väg 255
- Banvägen
- Gårdsvägen
- Södra banvägen



Figur 9. Typsektion för ombyggnad av allmänna vägar.

4.2.3 Enskilda vägar

Den planerade järnvägen innebär också påverkan på vissa enskilda vägar. Trafikverkets ambition är att i samråd med markägaren återställa vägarna till samma standard som innan anspråket, i de fall de enskilda vägarna ska ersättas.

4.2.4 Servicevägar

Servicevägar anläggs till teknikgårdar och till platser där det finns behov av åtkomst till järnvägen för räddningstjänst eller underhållspersonal.

Servicevägar utformas med en bredd av fyra meter och med ytskikt av grus. Slänter ska täckas med avbaningsmassor eller förses med växtjord och besås med gräsfröblandning. Släntröner och släntröner avrundas mot anslutande mark där möjlighet till detta finns.

Servicevägar är placerade så att befintligt vägnät används i så stor utsträckning som möjligt vilket minimerar nyanläggning av vägar. Hänsyn till värdefulla natur- och kulturmiljöer samt till jordbruksmark skall tas i beaktning.

4.3 Broar

Längs sträckan finns flera korsningspunkter där järnvägsbroar planeras för att möjliggöra passage under järnvägen. Dessutom anläggs en plattformsförbindelse över järnvägsanläggningen vid Uppsala södra.

Utöver dessa passagemöjligheter planerar Uppsala kommun en vägbro för Vimpelgatan över järnvägen samt två nya plattformsförbindelser vid Uppsala Centralstation. Dessa planläggs via kommunens detaljplanprocess och ingår inte i järnvägsplanen, broarna redovisas ej i figur 12.

Järnvägsbroarna och de korsande broarna över järnvägen kommer att bli synliga i omgivningen och hur dessa förankras i omgivningen har stor betydelse för helhetsupplevelsen av den nya järnvägsanläggningen och dess påverkan på stads- och landskapsbilden.

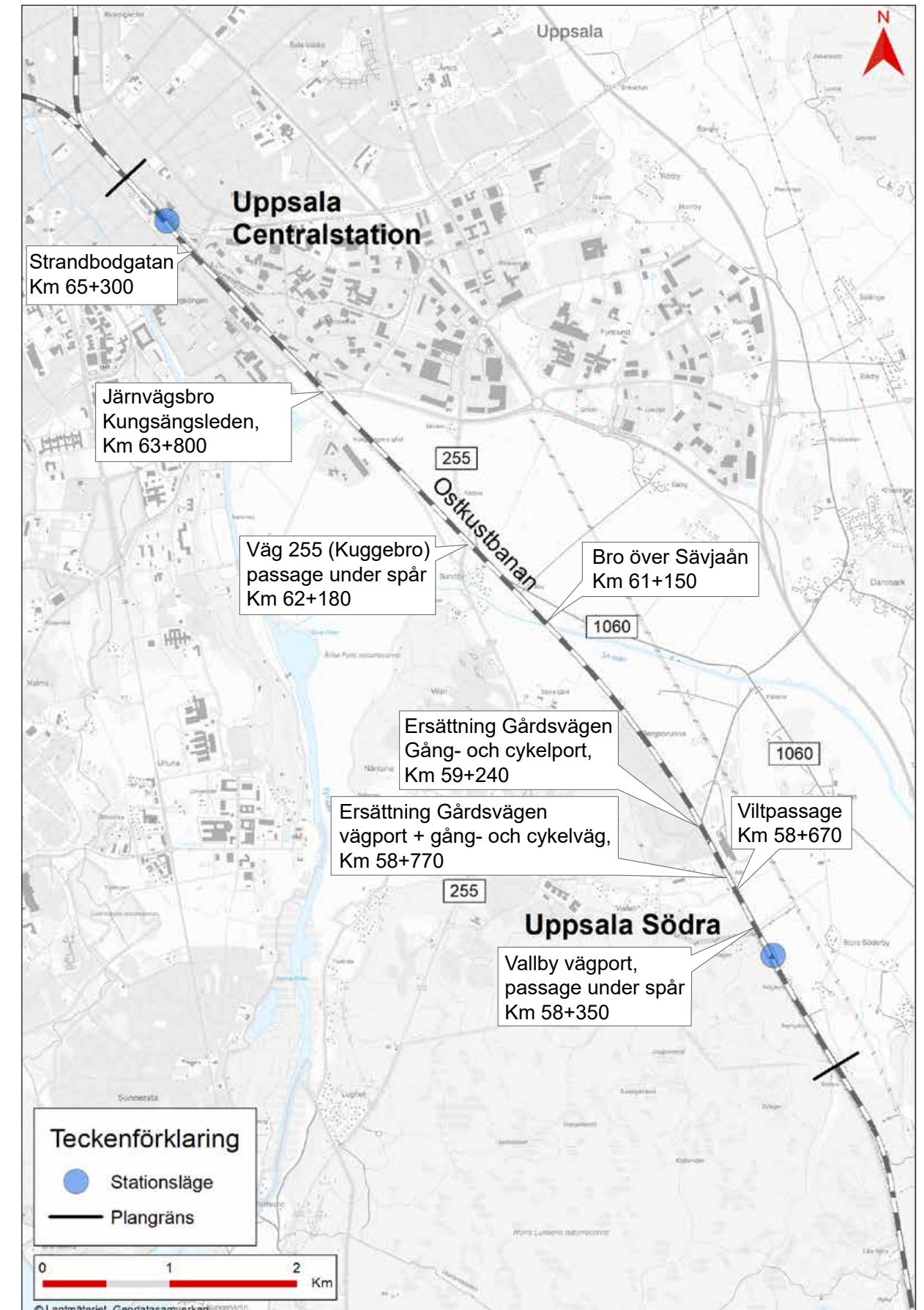
Järnvägsbroarna gestaltas generellt med platsspecifik utformning och beskrivs i kapitel 5, men för flera broar finns återkommande detaljlösningar avseende kantbalksutformning, vingmurar och räcken. Järnvägsbroarna utgörs av olika brotyper med olika egenskaper gällande konstruktionshöjd och spännvidd, läs mer om broarna i tabell 1.



Figur 10. Befintliga broar över Kungsängsleden.



Figur 11. Befintlig bro över Sävjaån.



Figur 12. Översikt järnvägsbroar i anläggningen.

Tabell järnvägsbroar

Benämning	Längdmätning med start från norr till söder (km+meter)	Gestaltning	Brolängd (meter)	Fri höjd (meter)	Brotyp	Bro-spänn (antal)	Kommentarer/motiv till gestaltning	Beskrivs utförigare i avsnitt
Järnvägsbro över Stradbodgatan för spår 9/10	km 65+300	Gestaltningen följer befintlig bro.	33,0	4,1	Plattrambro	4	Gestaltning följer befintliga broars utformning.	5.2.1
Järnvägsbro över Stradbodgatan för spår 0	km 65+300	Gestaltningen följer befintlig bro.	31,1	4,1	Plattrambro	4	Gestaltning följer befintliga broars utformning.	5.2.1
Järnvägsbro över Kungsängsleden	Cirka km 63+800	Gestaltningen följer till viss del befintlig bro. Landfästen anpassas till den sneda korsningsvinkeln.	73	4,7	Trågbalkbro	4	Gestaltning följer till viss del den befintliga järnvägsbrons utformning. Eftersom järnvägen korsar Kungsängsleden i sned vinkel utformas landfästen med en platsanpassad utformning.	5.2.3
Järnvägsbro över väg 255	km 62+180	Gestaltningen följer befintlig bro. Alternativt vidgad och rundad övergång från kantbalk och brosidan till broundersidan.	27,0	3 - 4,7	Sluten plattrambro	1	Utformning som följer utformningen hos den befintliga bron bidrar till en samhörighet med befintlig bro. Den alternativa utformningen bidrar till ökad trygghet genom att mer dagsljus kommer in under bron. Utformningen bidrar till att brons skala och proportioner bättre harmoniserar med den mänskliga skalan.	5.3.1
Två järnvägsbroar över Sävjaån	km 61+150	Fackverksbro av stål som utförs med rak eller bågformad utformning. Utformningen utreds vidare i det fortsatta projekteringsarbetet.	92,1	2,0 (avser strandpassage)	Fackverksbro	1	Järnvägsbroarna ligger i ett öppet och för landskapsbildningen känsligt landskap. Gestaltningen utgår från den brotyp som konstruktionsmässigt krävs på platsen. Fokus då blir att skapa en dynamik mellan det öppna landskapet och den mer statiska grundformen hos fackverksbron, genom till exempel en för ögat mjukare form - bågform.	5.3.2
Två järnvägsbroar - Ersättning Gårdsvägen, gång- och cykelväg	cirka km 59+240	Vidgad och rundad övergång från kantbalk och brosidan till broundersidan. Vingmurar parallella med spåret.	16,9	2,5	Sluten plattrambro	1	Utformningen bidrar till ökad trygghet genom att mer dagsljus kommer in under bron. Utformningen bidrar till att brons skala och proportioner bättre harmoniserar med den mänskliga skalan.	5.4.1
Järnvägsbro - Ersättning Gårdsvägen, vägport + gång- och cykelväg	cirka km 58+770	Vidgad och rundad övergång från kantbalk och brosidan till broundersidan. Vingmurar parallella med spåret.	19,6	4,7	Sluten plattrambro	1	Utformningen bidrar till ökad trygghet genom att mer dagsljus kommer in under bron. Utformningen bidrar till att brons skala och proportioner bättre harmoniserar med den mänskliga skalan.	5.3.1
Järnvägsbro över viltpassage	cirka km 58+670	Vidgad och rundad övergång från kantbalk och brosidan till broundersidan. Vingmurar parallella med spåret.	24,0	6,0	Plattrambro	1	Utformningen av bron över viltpassagen är av samma gestaltning som intilliggande broar längs sträckan. Passagen utformas på ett sådant sätt som gynnar djurlivet och ska inte vara belyst.	4.3.1
Två Järnvägsbroar vid Vallby vägport	cirka km 58+350	Vidgad och rundad övergång från kantbalk och brosidan till broundersidan. Vingmurar parallella med spåret.	30,0	4,7	Plattrambro	1	Utformningen bidrar till ökad trygghet genom att mer dagsljus kommer in under bron. Utformningen bidrar till att brons skala och proportioner bättre harmoniserar med den mänskliga skalan.	5.4.2

Tabell 1. Tabellen visar planförslagets nya järnvägsbroar, se figur 12 för översikt.

4.3.1 Järnvägsbroar av betong

Järnvägsbroar över gång- och cykelvägar är prioriterade i gestaltningen då det inte är ovanligt att dessa miljöer upplevs som otrygga. Broarna ska utföras så att passagen under järnvägen öppnar upp sig. Utanför portarna ska inga planteringar som skymmer sikten utföras. Utformning av portarna ska göras med omsorg där materialval och färgsättning är betydelsefulla delar som kommer utredas vidare i samråd med Uppsala kommun. Belysning är viktigt och ska utformas som en integrerad del och kan med fördel utgöra en del av passagens utsmyckning.

Platrambro

Platrambro är en betongkonstruktion som används vid mindre broar och portar genom järnvägsbanken. Broöverbyggnaden utförs sammangjuten med rambenen (sidoväggarna) till en samverkande enhet utan rörliga delar och som medger tillräcklig fri höjd.

Brostöd (landfästen och mellanstöd)

Landfäste, vingmurar och eventuella anslutande stödmurar ska utformas med samma form som tvärsnittet på den anslutande broöverbyggnaden. Detta betyder att vingmurar och eventuella anslutande stödmurar ska placeras i riktning parallellt med järnvägen samt förses med kantbalk. Undantag förekommer hos vissa broar längs sträckan där utformningen inte är applicerbar till bro- eller murtypen.

Slänt mot landfäste ska utanför brons yttersta kantlinje förses med vegetation.

Kantbalk

För nya broar ska kantbalken i mötet med konsolens undersida utföras med radie, se figur 13 och figur 14.

Betongkonstruktionernas yta

För broar, vingmurar, stödmurar, och andra platsgjutna byggnadsverk är strävan att betongens egen kulör och ytstruktur ska understödja uttrycket som hör till anläggningens funktion och formspråk. Ambitionen vid utförandet av platsgjuten betong ska vara att synliga ytor är av enhetlig och god kvalitet avseende kulör och ytstruktur.

För upplevelsen av en betongbro har den färdiga ytans struktur och kulör stor betydelse. Betongytans kulör ska vara enhetlig för hela konstruktionen inom ramen för en viss naturlig acceptabel variation.

Synliga delar av brokonstruktion utförs av betong med brädform. Brädformen anpassas till de rundade formerna och förlåter mindre misstag som blåsor och mindre missfärgningar. Den ger ett liv och en riktning i ytan. Riktningen på brädformen ska samverka med anläggningens riktning. Brostöd ska ha form av stående brädor. Brobalkar, kantbalkar och broundersidor ska ha form av längsgående brädor.

För att anläggningen ska behålla sitt ursprungliga uttryck ska utsatta delar skyddas mot klotter.

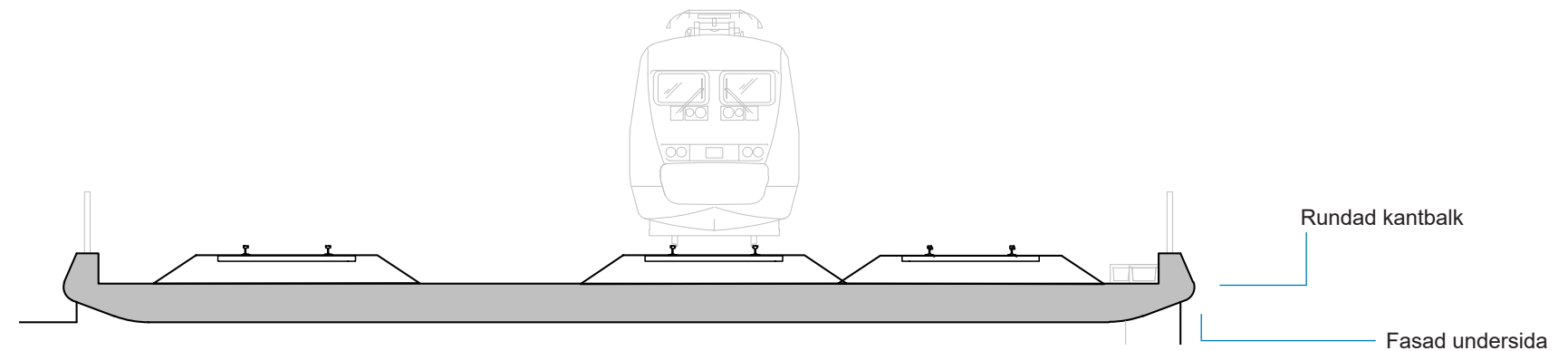
4.3.2 Järnvägsbroar av stål

Fackverksbroar

Utformningen redovisas i avsnitt 5.3.2, då den enda järnvägsbron av stål inom järnvägsplanen återfinns över Sävjaån.

Brostöd

Stålbroadnas brostöd utformas enligt 4.3.1 Brostöd (landfästen och mellanstöd).



Figur 13. Sektion som visar exempel på gestaltning av brosida och kantbalk, hos en platrambro. Anmärkning: kontaktledningar ska, där de står på bro, placeras på utstickande konsoler, så kallade "öron".



Figur 14. Exempel på gestaltning av brosida och kantbalk hos en platrambro, sedd från sidan.

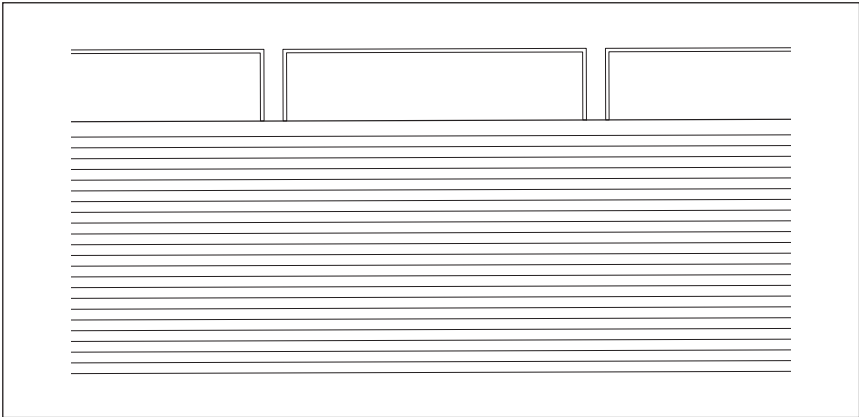
4.4 Stödmurar

Behov av stödmurar finns på ett antal platser för omhändertagande av nivåskillnad i trånga sektioner. Murarnas gestaltning ska samordnas med intilliggande murar och konstruktioner på respektive plats. Stödmurar i anslutning till brokonstruktioner beskrivna i kapitel 4.3.1 utförs som en förlängning av broarnas vingmurar. Dessa stödmurar ska utföras med gestaltungsprinciper som liknar den bro de ansluter till, avseende placering och riktning, även utformning av kantbalk enligt gestaltungsprinciper som beskrivs i avsnitt 4.3 Bro.

Stödmurar vid Uppsala Centralstation utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster likt på befintliga murar inom stationsområdet, se figur 15 och figur 16.

Stödmurar i anslutning till gång- och cykelvägar som korsar järnvägsanläggningen utförs med slät och tät betongyta.

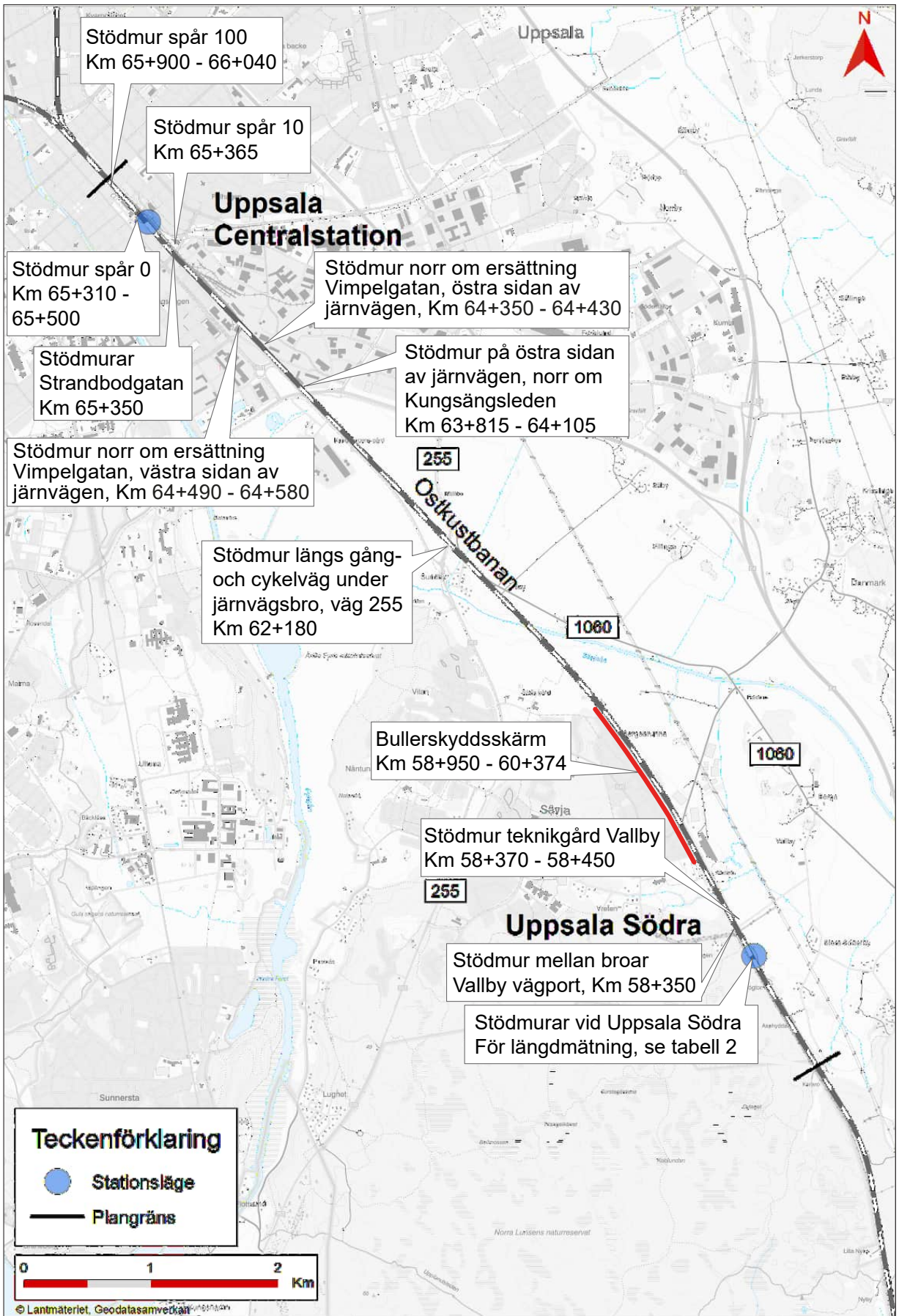
Vid Uppsala Södra ska den östra stödmuren utföras med en svag inåtlutning på 10:1, se Figur 76. Lutningen ska motverka att den höga muren visuellt upplevs som att den lutar utåt, mot betraktaren. Utformningen innebär även minskad materialåtgång och ger konstruktiv statbilitet. Stödmuren vid Uppsala Södra möjliggör Uppsala kommuns stadsutveckling med bebyggelse och stadsrum i nära anslutning till järnvägen.



Figur 15. Principelevation - formsättning av betong med horisontellt linjemönster.



Figur 16. Formsättning av betong på befintlig mur med horisontellt linjemönster och handledare och lågt räcke på murkrönet, Uppsala Centralstation, spår 1.



Figur 17. Översikt stödmurar och bullerskyddsskärm i den planerade anläggningen.

Tabell stödmurar

Benämning	Längdmätning med start från norr till söder (km+meter)	Beskrivning	Längd (meter)	Höjd (meter)	Kommentarer/motiv	Beskrivs utförigare i avsnitt
Stödmur vid spår 100 (Uppsala Centralstation)	65+850 till 66+000	Utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster.	150	0,5-2,5	Gestaltningen följer befintlig utformning.	5.2.1
Stödmur vid spår 0 (Uppsala Centralstation)	65+310 till 65+500	Utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster.	300	0,5-2	Murens höjd växer med nivåskillnaden mellan spåret och Sidenvärgatan.	5.2.1
Stödmur vid Strandbogatan vid trappa, spår 0/1 (Uppsala Centralstation)	65+350	Mursida mot trappa förses med beklädnad lika beklädnad på järnvägsbroar över Strandbodgatan. Mursida mot plattform utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster.	20	0,7-6,5	Gestaltningen följer befintlig utformning.	5.2.1
Stödmur vid Strandbogatan vid trappa spår 8/9 (Uppsala Centralstation)	65+350	Mursida mot trappa förses med beklädnad lika beklädnad på järnvägsbroar över Strandbodgatan. Mursida mot plattform utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster.	20	0,7-6,5	Gestaltningen följer befintlig utformning.	5.2.1
Stödmur vid spår 10 (Uppsala Centralstation)	65+365	Utförs med formsättning av betong med horisontellt linjemönster.	25	0,6-5,2	Utformning samordnas med utformning av hissens betongvägg.	5.2.1
Stödmur norr om ersättning Vimpelgatan, östra sidan av järnvägen	64+350 till 64+430	Låg stödmur av betong.	80	0,5	Skyddsbarriär som hindrar fordon från att hamna i spårområdet.	-
Stödmur norr om ersättning Vimpelgatan, västra sidan av järnvägen	64+490 till 64+580	Låg stödmur av betong.	90	0,5	Skyddsbarriär som hindrar fordon från att hamna i spårområdet.	-
Stödmur östra sidan av järnvägen, norr om Kungsängsleden	64+105 - 63+815	Låg stödmur av betong.	290	1,0-1,3	För att minimera markintrång på intilliggande fastighet. Ej framträdande i stadsbilden.	-
Stödmur längs gång- och cykelväg vid järnvägsbro över väg 255	62+180	Stödmur mellan gång- och cykelväg och köryta.	45	0,7-2,0	Gestaltningen vidareutvecklas i fördjupad gestaltungsprocess inför kommande projekteringsskede.	5.3.1
Stödmur mellan broar vid Vallby vägport	58+350	Utförs med återanvändning av stenblock från befintligt järnvägsbro.	5	U 3,2	Frihöjd och gestaltning vidareutvecklas i fördjupad gestaltungsprocess inför kommande projekteringsskede.	5.4.2
Stödmur vid teknikgård Vallby	58+370 till 58+440	En stödmur längs hela teknikgården och fram till järnvägsbro över Vallby vägport.	70	7	Gestaltningen vidareutvecklas i fördjupad gestaltungsprocess inför kommande projekteringsskede.	5.4.3
Stödmur vid Uppsala Södra, östra sidan	58+085 till 58+220	En stödmur vid stationsområdet byggs för att ta upp de nivåskillnader som finns mellan spårområdet och marknivå på östra sidan i anslutning till den östra stationsentrén.	135	4,0-9,5	Gestaltningen vidareutvecklas i fördjupad gestaltungsprocess inför kommande projekteringsskede.	5.4.3

Tabell 2. Tabellen visar planförslagets stödmurar, se figur 17 för översikt. Stödmurar som utförs som en förläning av vingmur vid järnvägsbroar är inte inkluderade i tabellen.

4.5 Bullerskydd

I Bergsbrunna anläggs en bullerskyddsskärm för att avskärma boendemiljön mot järnvägen. Den nya bullerskyddsskärmen ersätter den befintliga skärmen som idag finns längs Banvägen. Den nya skärmen utformas så att den harmoniserar med bebyggelsens karaktär och det omgivande landskapet. Där bullerskyddsskärmen placeras på järnvägsbro med gång- och cykelväg som korsar under järnvägen utformas skärmen med en större andel genomsiktig skärm. Genomsiktliga skärmar bidrar med siktlinjer utmed den väg som järnvägsbroarna korsar och bidrar till ett större ljusnedsläpp till gång- och cykelvägen.

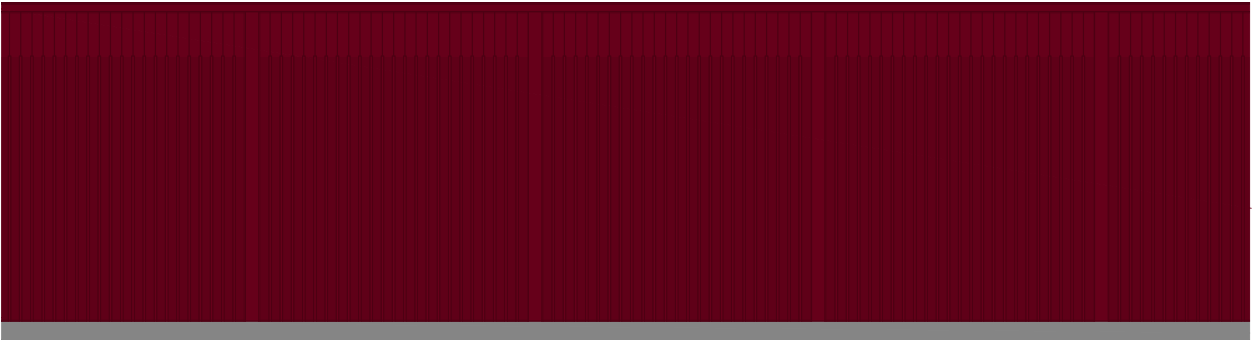
Ej genomsiktig bullerskyddsskärm

Bullerskyddsskärmens utsida mot omgivningen föreslås utföras av stående träpanel. För att underlätta återställning av träskärmar vid eventuell klottervandalisering är slamfärg att föredra då slamfärg är enkelt att måla över. Skärmens utsida föreslås utföras med spontad panel med lockläkt/träribbor. Lockläkt/träribbor på skärmen bidrar till en mindre slät yta och är därmed mindre klottervänlig.

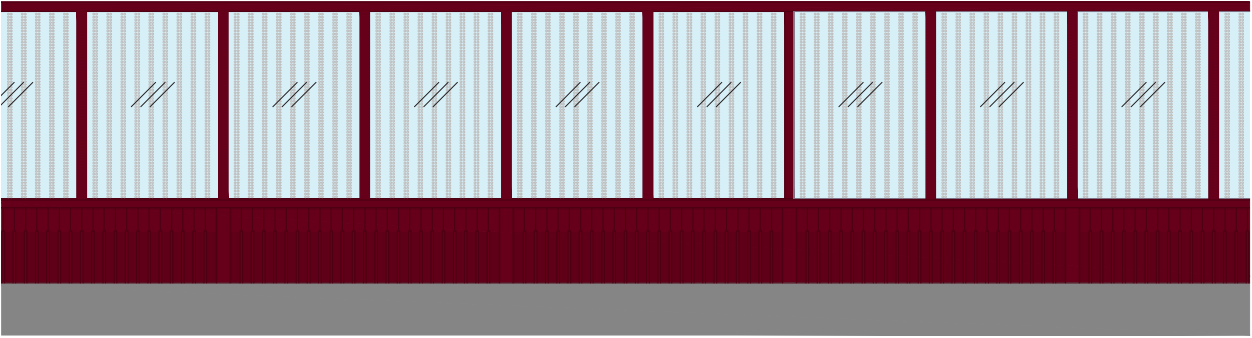
Skärmen ska ges en horisontell överkant som följer järnvägens profil så långt det är möjligt. Skärmens överkant ska utföras snedställd med lutning så att det inte skapas en plan yta där personer kan stå på skärmens ovsida.

Genomsiktig bullerskyddsskärm

Genomsiktliga skärmar på järnvägsbroar utformas så att mötet med anslutande bullerskyddsskärm på mark, utanför bro, blir så sömlöst som möjligt. Skärmen föreslås utföras med en nedre del av träpanel. Den genomsiktliga skärmen förses med påflygningsskydd av prickmönster i vertikala ränder.



Figur 18. Illustration bullerskyddsskärm på mark, kulör utreds vidare i kommande skede.



Figur 19. Illustration genomsiktig bullerskyddsskärm, kulör utreds vidare i kommande skede.

Tabell bullerskyddsskärm

Benämning	Längdmätning med start från norr till söder (km+meter)	Beskrivning	Längd (meter)	Höjd ovan RÖK (meter)	Kommentarer/motiv	Beskrivs utförigare i avsnitt
Bullerskyddsskärm i Bergsbrunna	58+950 - 60+370	Bullerskyddsskärm längs Banvägen på järnvägens västra sida.	1420	3	Där bullerskyddsskärmen är placerad på broar utförs skärmen genomsiktig.	4.5

Tabell 3. Tabellen visar planförslagets bullerskyddsskärm, se figur 17 för översikt.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringsskede

I det fortsatta projekteringsarbetet ska kulör, material och utförande hos bullerskyddsskärmen utredas vidare. Skärmen föreslås utformas i röd kulör likt befintlig skärm längs Banvägen eller grön kulör som harmoniserar med det omkringliggande landskapet.

4.6 Vegetation

Hantering av vegetation är en viktig del av den nya anläggningens landskapsanpassning.

Markskikt och släntbeklädnad

Slänter ska i första hand täckas med avbaningsmassor från närliggande plats av samma landskapstyp. Avbaningsmassor innebär att det översta markskiktet med jord, rötter och frön återanvänds. Avbaningsmassor med frö från invasiva arter ska inte återanvändas.

I de fall avbaningsmassor inte finns i tillräcklig omfattning ska växtjord tillföras och järnvägsslänter gräsbesås. För att inte locka insekter, smådjur och rovfåglar nära spårområdet ska örtrik vegetation undvikas för att minska antalet kollisioner med tåg.

Växtjorden ska vara mager och näringsfattig eftersom det minskar risken för snabbväxande arter som kräver mer skötsel. Gräsfröblandningen ska utgöras av lågväxande och uthålliga arter som är anpassade till anslutande vegetation och till de förhållanden som råder längs järnvägsanläggningen.

Mark som är belägen drygt 50 meter från järnvägsspåret som exempelvis slänter vid vägar som justeras, nya servicevägar eller markytor som påverkats under byggskedet besås med ängsfröblandning för frisk till torr jord för att bidra till en större artrikedom.

Befintliga vattendrag som påverkas av järnvägsutbyggnaden ska återställas med vegetation i slänter och i vattendragens närmiljö. Detta avser exempelvis vattendrag vid Viltpassagen. Återställning ska i första hand utföras med avbaningsmassor för att etablera en naturlig vegetation med på platsen förekommande arter. Åtgärderna ska gynna det biologiska och ekologiska förutsättningarna för påverkad flora och fauna.

Träd och buskplanteringar

Låg vegetation eller marktäckare är att föredra vid framförallt gång- och cykelportar och främja den upplevda tryggheten på platsen. Träd och buskar som skymmer sikten ska undvikas.

4.7 Stängsel

Personskydd placeras längs järnvägen för att minska obehörigt spårbeträdande. Skyddet utgörs generellt av ett personskyddsstängsel. Där det finns en bullerskyddsskärm längs järnvägen och denna uppfyller krav som personskydd finns inget behov av ytterligare skydd i form av stängsel.

Stängsel längs järnvägen ska ha en höjd av minst 2,0 meter. I de fall terrängen lutar mot eller är högre på stängslets utsida måste hänsyn tas till vilt. Detta kan göras genom att exempelvis välja ett förhöjt stängsel.

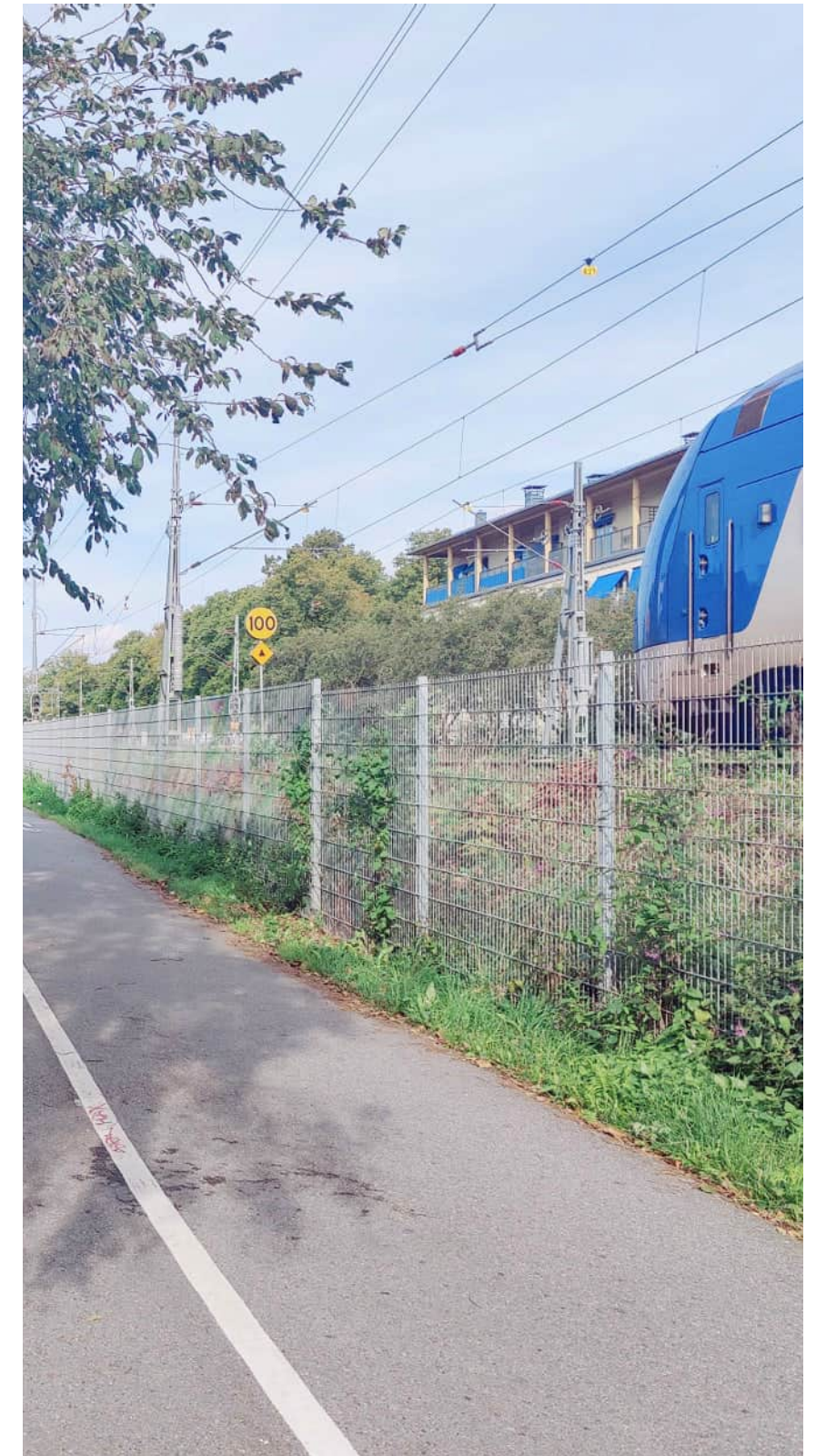
Placering av stängsel utgår från typsektioner som illustreras i avsnitt 4.1. Grundprincipen är att stängsel placeras så rakt som möjligt i plan och i samma höjd. Riskerar placeringen att bli för krokig eller med mycket riktningförändringar så ska det rätas ut så det får en lugnare sträckning. Vid nivåskillnader som medför en trappning som är större än 20 centimeter ska en lutande överkant övervägas med syfte att skapa ett lugnare uttryck.

Stängselplacering i möte med broräcke och bullerskyddsskärm ska utföras med en följsam övergång där stängsel på en längre sträcka klättrar upp på banken och möter anslutande räcke eller skärm i en riktning som är parallell med järnvägen. Vid övergång från bank till bro ska stängslet möta och övergå till ett förhöjt broräcke, se figur 20. Stängsel ska om möjligt inte möta landfäste vinkelrätt.

I stadsmiljö samt runt teknikgårdar utförs stängsel av punktsvetsat panelstängsel i varmförzinkat stål av samma typ som befintligt stängsel genom Uppsala, se figur 21. Stängsel längs med järnvägen utanför stadsmiljö föreslås utgöra av flätverksstängsel i varmförzinkat stål.



Figur 20. Typillustration, stängselövergång från bank till bro, stängslet övergår till ett förhöjt broräcke.



Figur 21. Stålnätspanel norr om Uppsala Centralstation.

4.8 Teknikgårdar

Teknikgårdar med teknikbyggnader, transformatorer, teknikskåp och annan teknisk utrustning placeras i nära anslutning till spårområdet av funktionella och driftmässiga skäl. Fram till teknikgårdarna anläggs servicevägar som ansluter till befintliga vägar.

I normalfallet placeras teknikgårdar på en marknivå som i höjd ansluter till järnvägens marknivå. Teknikgårdens marknivå är i detta fall belägen cirka 0,7 meter under järnvägens rälsöverkant. Placeringen kan avvika från normalplaceringen och placeras på en annan höjdnivå för att exempelvis bidra till en bättre landskapsanpassning, för att åstadkomma en bättre anslutning med anslutande serviceväg eller av kostnadsskäl. Inom projektet har flera teknikgårdar i slättlandskapet placerats på en lägre nivå vilket ger en mindre framträdande placering i det öppna landskapsrummet, se tabell 4.

4.8.1 Teknikbyggnader

Alla byggnader inom samma teknikgård ska ha likadant fasad- och takmaterial. Byggnadernas fasadmaterial kan exempelvis utföras med panel med stående träribbor eller med plåtbeklädnad, se figur 22-27. Viktigt att skapa ett gestaltungsuttryck som på ett diskret sätt samspelar med järnvägsanläggningen. Teknikbyggnader utförs med minimerat takutsprång. Val av fasad- och takmaterial beslutas i kommande projekteringsskede.

Norr om Kungsängsleden utförs teknikbyggnaderna med antracitgrå fasad. Teknikgårdar belägna söder om Kungsängsleden, i slättlandskapet, utförs med röd kulör som harmoniserar med befintliga röda hus och lador i landskapet.

Teknikbyggnad som placeras inom stationsområdet på Uppsala Centralstation utförs med platsspecifik gestaltning. Gestaltning kommer att utvecklas vidare och samordnas med Uppsala kommuns utveckling av stationsområdet.

Tabell teknikbyggnader och teknikgårdar

Benämning	Längdmätning med start från norr till söder (km+meter)	Marknivå i förhållande till rälsöverkant (meter)	Kommentarer
Teknikbyggnad vid spår 10 (Uppsala Centralstation)	65+480	+0,5	Platsspecifik utformning med höga krav på gestaltning. Gestaltning och materialval kommer utredas vidare tillsammans med Uppsala kommun.
Teknikgård söder om Strandbodgatan (på östra sidan av järnvägen)	65+220	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i antracitgrå kulör.
Teknikgård vid godsbangården norr	65+150	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i antracitgrå kulör.
Teknikbyggnad vid godsbangården mellersta	54+980	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i antracitgrå kulör.
Teknikgård vid godsbangården söder	64+880	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i antracitgrå kulör.
Teknikgård vid Vimpelgatan	64+380	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i antracitgrå kulör.
Teknikgård vid Kungsängsleden	63+720	-0,4	Placering i nivå med anslutande väg. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.
Teknikgård vid Kuggebrovägen/ experimentodlingen	62+650	-0,7	Placering ansluter till spårområdets höjdnivå. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.
Teknikgård vid väg 255	62+150	-1,5	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.
Teknikgård vid väg 1060	61+500	-1,7	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.
Teknikgård vid fotbollsplan i Bergsbrunna	59+550	-4,2	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.
Teknikhus vid mast norr om Gårdsvägen vägport	58+900	-1,9	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. Teknikbyggnad utförs i röd kulör.
Teknikgård vid Vallby vägport	58+390	-7,7	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. I det fortsatta projekteringsarbetet ska gestaltning av teknikgårdens inhängnad studeras vidare. Inhängnaden kan till exempel utföras av en avskärmande mur eller träskärm. Kulör på teknikbyggnadens fasad utreds vidare.
Teknikgård vid Söderby vägport	57+200	-10,6	Placering är anpassad till omgivande marknivå vilket medför en bättre landskapsanpassning då teknikgården och anslutande serviceväg blir mindre framträdande i omgivningen. Teknikbyggnader utförs i röd kulör.

Tabell 4. Tabell teknikgårdar och teknikbyggnader.



Figur 22. Visualisering av röda teknikbyggnader i slättlandskapet söder om Kungsängsleden.



Figur 23. Visualisering av röda teknikbyggnader i slättlandskapet söder om Kungsängsleden, långsida.



Figur 24. Visualisering av röd teknikbyggnad i slättlandskapet söder om Kungsängsleden, gavel.



Figur 25. Visualisering av antracitgrå teknikbyggnad, norr om Kungsängsleden.



Figur 26. Visualisering av antracitgrå teknikbyggnad norr om Kungsängsleden, långsida.



Figur 27. Inspirationsvisualisering av antracitgrå teknikbyggnad norr om Kungsängsleden, gavel.

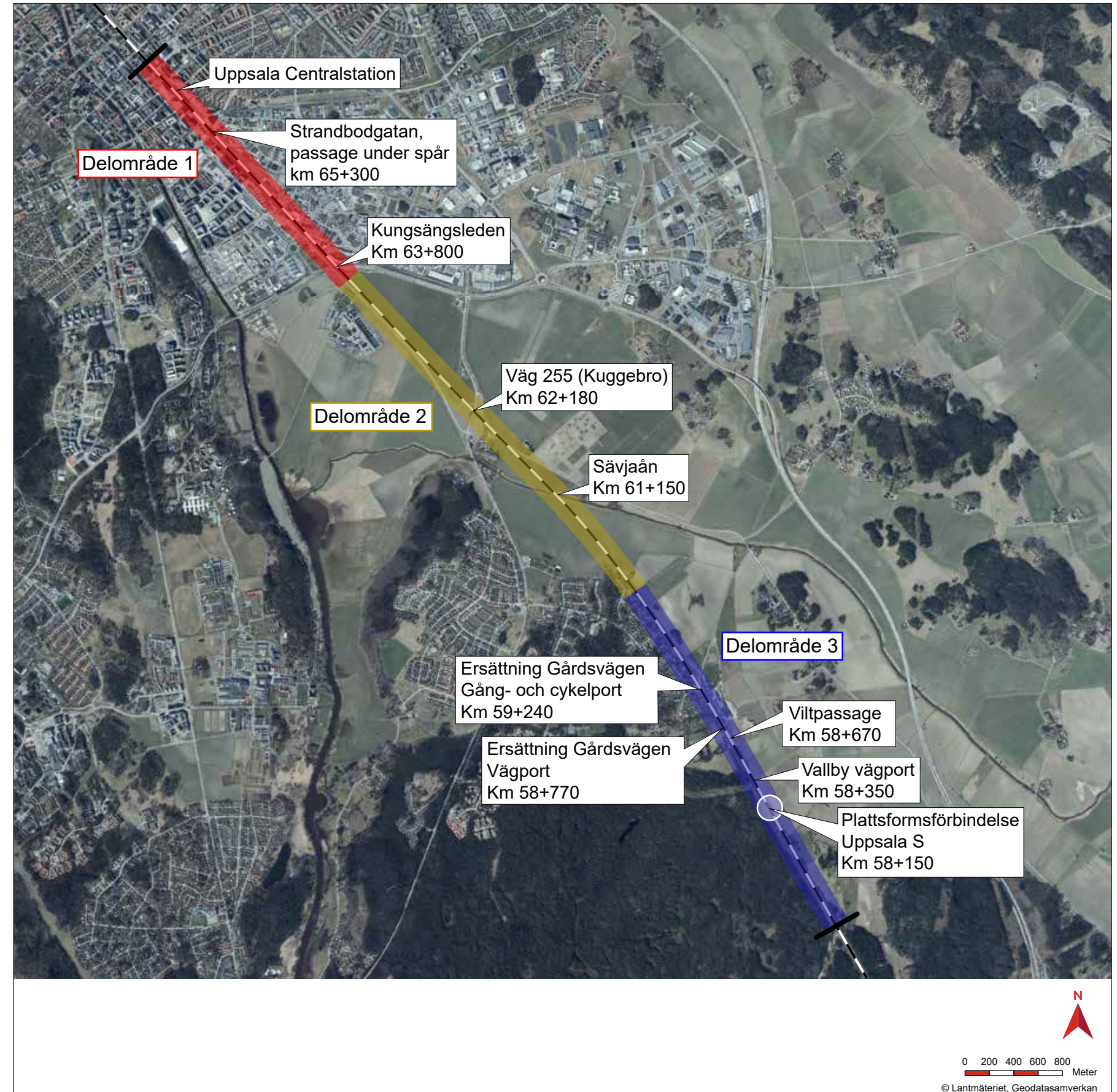
5 Områdes- och platsspecifik gestaltning

5.1 Översiktlig beskrivning

Gestaltningen delas upp i tre geografiska delområden:

- Delområde 1: Uppsala Centralstation-Kungsängsleden
- Delområde 2: Slättlandskapet
- Delområde 3: Uppsala Södra

De tre delområdena har olika karaktärer och egenskaper som ställer skilda krav på den platsspecifika gestaltningen.



Figur 28. Översiktplan med spårlinje, passager, stationslägen och byggnadsverk.

5.2 Delområde 1: Uppsala Centralstation-Kungsängsleden

Delområdet omfattar dels Uppsala Centralstation med tillhörande ytor och spårområdet från Strandbodgatan till Kungsängsleden förbi industriområdet Boländerna. Delområdets karaktär präglas av spårmiljö med en variation av kringliggande bebyggelse, från stationshus och hotell till småskalig industri och verksamhetslokaler.

Analys - Delområde 1:
Uppsala Centralstation-Kungsängsleden

- Stora ytor kring Centralstationen präglas av cykelparkering vilket är en viktig funktion för platsen och för möjligheten till byte mellan färdmedel.
- Område med många målpunkter, både kopplade till Uppsala Centralstation och till verksamheter i Kungsängen och Boländerna.
- Järnvägen utgör en fysisk och visuell barriär i staden och försvårar rörelser i östvästlig riktning – de planskilda korsningarna är mycket viktiga för kommunaktionen.
- Korsningar i plan, som Vimpelgatan, utgör en fara och ett stressmoment för korsande trafik.
- Flera landmärken finns inom delområdet, som stationshuset, kontorshuset Juvelen och ställverkshuset samt utblickar mot för staden viktiga landmärken, som Uppsala domkyrka och Uppsala slott.
- Grönska inom delområdet är till stor del fokuserad till trädtrader och allér av olika ålder, som längs Stationsgatan och Sidenvärgatan.
- Tillkommande spår kommer att ytterligare förstärka den befintliga visuella barriären. Den fysiska barriären förblir densamma eller minskas med anledning av plattformsförbindelser som byggs i framtiden av Uppsala kommun.
- Ökad mängd av plattformstak som påverkar siktlinjer över stationsområdet.



Figur 29. Vy över norra delen av delområdet, Uppsala centralstation.



Figur 30. Vy över södra delen av delområdet, bangården och delar av industriområdet Boländerna.



Figur 31. Plan som visar planerade spår och andra åtgärder inom delområde 1. Gränser mellan delområden visas med pilar.

5.2.1 Uppsala Centralstation, stationsområdet

Uppsala Centralstation behöver byggas ut som en följd av fler spår på sträckan vilket innebär många och stora nya tillägg och förändringar av befintliga delar. Planförslaget innebär att spårområdet kommer att breddas både åt öster och väster med nya spår och plattformar. Planförslaget innebär också komplettering av plattformstak och påverkan på befintliga byggnader.

Spår 5-6 utgår på grund av utbygganden förlängda plattformar vid spår 2 och 7. Plattformarna för spår 2, 3 och 4 blir oförändrade.

Stationen får kompletterande tillgänglighet med ytterligare hissar, rulltrappor och ramper. Trygghetsaspekten har påverkat den transparenta utformningen av den nya entrébyggnaden med hiss- och rulltrappa vid Centralpassagen som ansluter bland annat till spår 8 och gatuparkeringen på östra sidan av järnvägen, läs mer i avsnittet *Entrébyggnad Centralpassagen*.

Anläggningsdelar Uppsala centralstation

Vegetation

Befintliga träd och buskage kommer att påverkas vid stationsområdesutbyggnaden. Om möjligt flyttas vegetation till annan plats i samråd med Uppsala kommun.

Murar

Murar ges ett gemensamt utseende som tar uttryck i befintlig gestaltning av murar inom stationsområdet, se avsnitt 4.4 stödmurar.

Belysning

Belysning ska utredas vidare i kommande projekteringsskede avseende möjlighet att harmonisera med befintlig belysning samt säkerställa en trygg, tillgänglig, välkomande och estetisk tilltalande miljö.

Plattformsutrustning

Skyltar utformas lika i hela anläggningen och följer befintlig utformning om det inte visar sig finnas behov av uppgradering på grund av nya krav. Det bevakas i nästa skede. Färgsättning och ytskikt av plattformsutrustningar studeras vidare för att skapa tillräcklig kontrast för personer med funktionsnedsättning. Element som behöver bevakas för orienterbarhetens skull innefattar golv, pelare, bänkar, papperskorg och väderskydd.

Placering av plattformsutrustning fördjupas i nästa skede.

Väderskydd

Väderskydden på plattformarna utformas öppna och ouppvärmade men med skydd mot regn och vind. Fasaden mot spår och minst en kortsida ska utföras med genomskinligt material för att ge möjlighet att se in i och att se ut mot plattform och ankommande tåg. Väderskydden ska utformas med sittplatser, vara väl upplysta, tillgänglighetsanpassade och ge utrymme för rullstol.

I dag finns befintliga väderskydd på plattformarna. För att uppnå en helhet utreds i nästa steg om de nya väderskydden ska utformas likt de befintliga, eller om de befintliga, beroende på skicket, ska ersättas med nya. Beroende på lösningen bör befintliga väderskydd glansas upp för att minska variationen i utförande hos möbleringen i anläggningen samt öka tryggheten för dem som använder dem.



Figur 32. Befintligt väderskydd på Uppsala Centralstation.



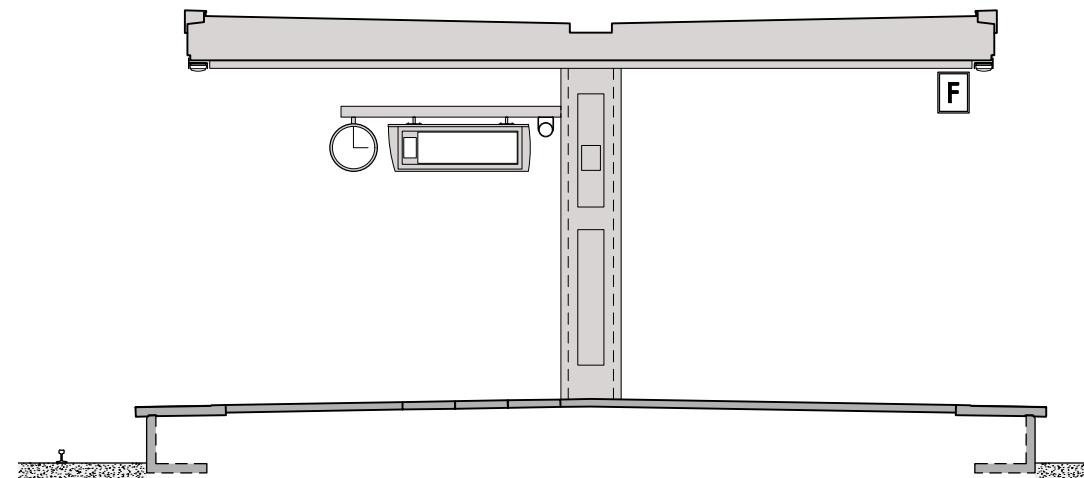
Figur 33. Visualisering som visar plattformstak efter spårutbyggnaden.

Plattformstak

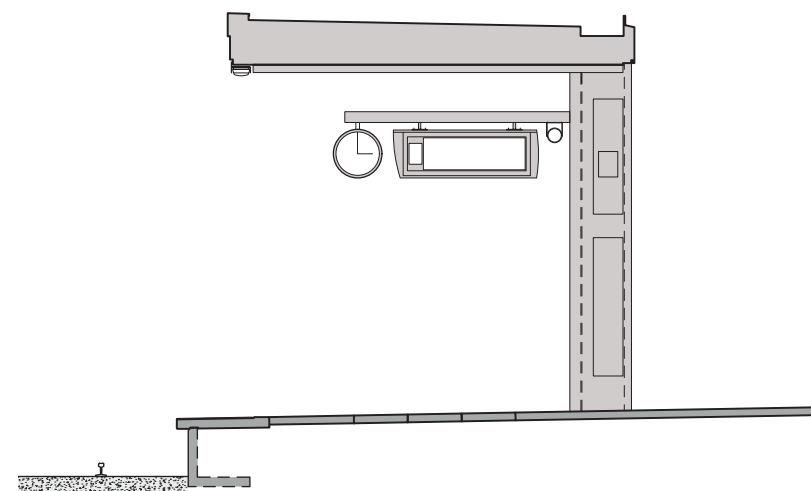
När stationen utvidgas ökar också mängden plattformstak. Det betyder att taken blir en betydande del av upplevelsen av stationen - för resenärerna inne på stationsområdet, sett utifrån den omgivande staden av betraktaren och uppifrån den kringliggande bebyggelsen.

Läget i centrala Uppsala medför att utformningen av det nya "taklandskapet" är extra viktigt. Taklandskapet kommer att vara en viktig del av Uppsala Centralstations identitet.

Gestaltningen av de tillkommande plattformstaken ska utföras i enlighet med befintliga plattformstak. Befintliga plattformstak består av en stålkonstruktion med en undersida i träpanel. Färgsättningen på de tillkommande taken ska vara lik de befintliga taken. Den fria höjden under takkonstruktionen ska vara minst 4,5 meter för att skapa luftiga plattformar.



Figur 34. Principsektion plattformstak, befintlig utformning av dubbelsidigt tak.



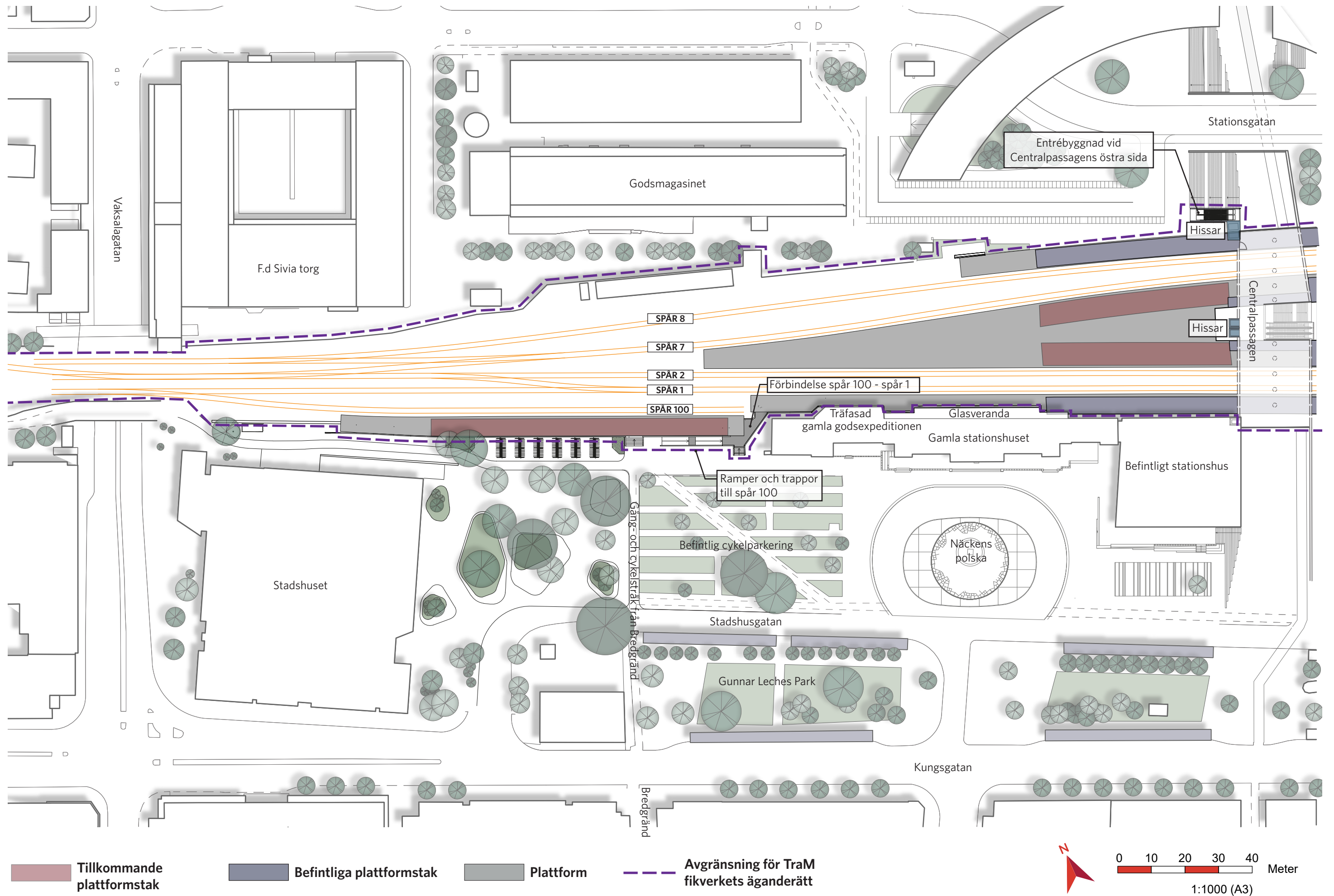
Figur 35. Principsektion plattformstak, befintlig utformning av enkelsidigt tak.



Figur 36. Visualisering, vy mot norr sett från plattform längs spår 4. I bakgrunden syns den norra plattformsförbindelsen som planeras av Uppsala kommun, som inte ingår i denna järnvägsplan.



Figur 37. Visualisering, vy mot söder sett från plattform längs spår 7.



Figur 38. Illustrationsplan över Uppsala centralstation, del 1.

Plattform vid spår 100

Spår 100 anläggs strax norr om det gamla stationshuset i norrgående riktning mot Vaksalagatan. Resenärerna når den nya plattformen via trappor och ramper från torgytan och dagens cykelparkeringar sydöst om stadshuset. I den södra delen av plattformen skapas en koppling mellan spår 1 och spår 100. Syftet med kopplingen är att möjliggöra gena byten för resenärerna. Plattformen förses med plattformstak. I nordsydlig riktning, parallellt med stadshuset och järnvägen, löper idag en hög mur samt en gång- och cykelväg som behöver kortas i södra änden. Det nya spår 100 innebär också att delar av de befintliga ytorna för cykelparkeringarna vid Stadshuset kommer att tas i anspråk av sidoplattformen.

Den nya plattformen behöver integreras med befintliga strukturer och ska underlätta vid byten. Vid spår 100 är det viktigt att skapa god tillgänglighet då plattformen inte ligger i direkt marknivå. Trappor och ramper ska 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 hanteras så att miljön fortsätter vara säker för samtliga trafikanter.

Trappor, ramper och handledare ska ha kontrastmarkeringar eller tydlig skillnad i ljushet eller kulör. Viktigt med genomsikt där trappor och ramper inte ansluter till muren för att skapa god överblick.

Räcken och murar på plattformen ges likande gestaltning som befintligt längs spår 1. Anslutning av handledare och räcke är en viktig detalj som bevakas och säkras i kommande arbete. Murarnas yta ges ett formsättning av betong med horisontellt linjemönster med likande handledare i stål, se figur 15-16.

Placering av trappor och ramper optimeras så de ansluter till de viktiga stråken. Till exempel är gång- och cykelstråket från Bredgränd en viktig axel att beakta, placering av trappa möter nu stråket, se figur 38.

Viss kompensation för att cykelparkeringar minskar i antal till följd av järnvägen är möjlig framför plattformen. I figur 38 illustreras nu drygt 300 stycken cykelparkeringsplatser i tvåvåningsställ. Viktigt ur ett gestaltningsperspektiv är att tänka på helheten när våningsställena tillkommer framför plattformen.



Figur 39. Visualisering som visar södra delen av plattform spår 100 med anslutande trappor och ramp.



Figur 40. Befintliga cykelparkeringar där plattform för spår 100 ska anläggas.



Figur 41. Utformning av mur med formsättning av betong med horisontellt linjemönster vid befintlig trappa vid spår 1.

Plattform vid spår 1 och gamla stationshuset

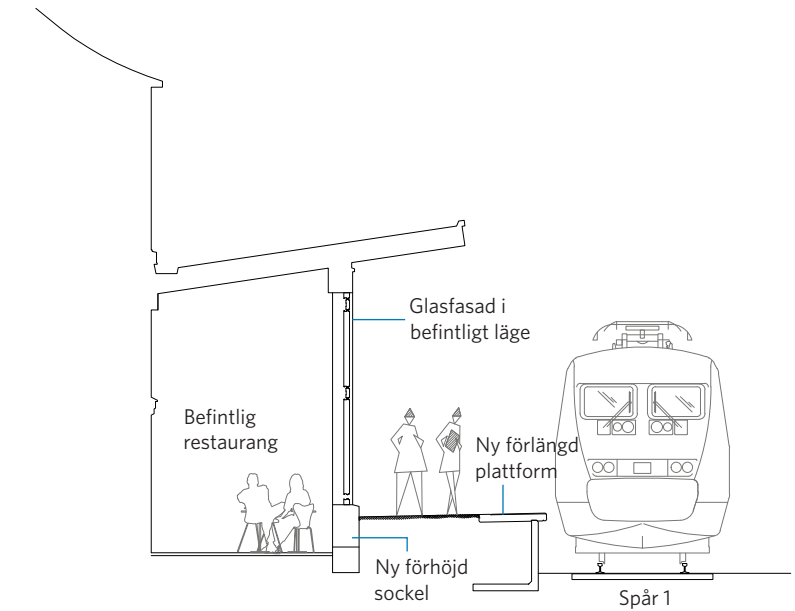
Plattformen vid spår 1, i höjd med det gamla stationshuset, kommer att förlängas samt höjas för att möjliggöra påstigning längs hela spår 1. Förlängningen kommer att ligga i direkt anslutning till det gamla stationshuset, som är ett enskilt byggnadsminne i enlighet med kulturmiljölagen. Trafikverket har erhållit tillstånd enligt kulturmiljölagen för de ändringar som krävs.

En glasveranda som är tillbyggd år 2010 kommer att anpassas för att möta plattformen på dess nya höjd och att delar av träfasaden på den tidigare godsexpeditionen från 1930-talet byggs om, så att befintlig dörr och fönster anpassas till den nya plattformshöjden. Längs glasverandan och träutbyggnaden behåller plattformen sin nuvarande bredd vilket minimerar behovet av ingrepp i byggnaden.

Anpassningarna i fasaderna utformas för att efterlikna dagens utformning. En ny sockel för glasverandan och gamla godsexpeditionen anläggs på den nya plattformsnivån.

Glasverandans glasfasad anpassas i höjd och en befintlig dörr tas bort och ersätts av glasfasad. Befintlig dörr vid den gamla godsexpeditionen placeras på plattformsnivå och nedre delen av ett fönsterparti som hamnar delvis under den nya plattformen tas bort och ersätts av träfasad. Anpassningarna kommer inte att påverka funktion eller verksamheter i byggnaderna.

Plattformen för spår 1 ska vara tillgänglig och skapa god kommunikation till spår 100 för att möjliggöra smidiga tågbyten. Förbindelsen mellan spår 100 och spår 1 består av en anslutning som inte ska dölja byggnadsminnet stationshuset. Då plattformen får ett smalare utförande förbi stationshuset i norra delen av spår 1 är det viktigt att möblering inte hindrar rörelse och att ledstråk hålls fria. Mötet mellan ny plattform och fasad hos stationshuset hanteras så att nivåer möts på ett naturligt sätt och att resenärens säkerhet beaktas. Fasadens byggda element, som fönster och dörrar, ska inte blockeras av utrustning på plattformen.



Figur 44. Sektion som visar den förlängda plattformen och den nya förhöjda sockeln för glasverandan.



Figur 42. Visualisering som visar den förlängda plattformen vid spår 1 och stationshusets glasveranda som utformas med en ny sockel som anpassas till den nya plattformshöjden. Glasfasaden behålls i sitt befintliga läge för att minimera behovet av ingrepp i byggnaden.



Figur 43. Visualisering som visar den förlängda plattformen vid spår 1 och den gamla godsexpeditionen med träfasad som utformas med ny sockel och justerad dörrplacering som anpassas till den nya plattformshöjden. Visualisering visar även anpassad nedre del av det större fönsterpartiet mitt på fasaden som utan anpassning skulle vara placerad under marknivån på den nya plattformen.

Entrébyggnad Centralpassagen

Planförslaget medför att en hiss och rulltrappa kommer att anläggas från Centralpassagen och till spår 8 norrut, i figur 38 benämnt *entrébyggnad vid Centralpassagens östra sida*. Tilläggen i Centralpassagen ska kunna hantera ökade resenärsströmningar och förbättra standarden i kopplingar och stråk inom stationsområdet.

De nya åtgärderna utformas så att de på ett naturligt sätt infogar sig i sammanhang och visar på släktskapet med den befintliga plattformsentrén från Centralpassagen som leder till en vänthall för de spår som idag benämns 2-7, se figur 45 och 46. Tillägget ska inte upplevas som ett främmande tillägg utan som en del av ett redan väl etablerat sammanhang. Stor vikt läggs vid att bibehålla

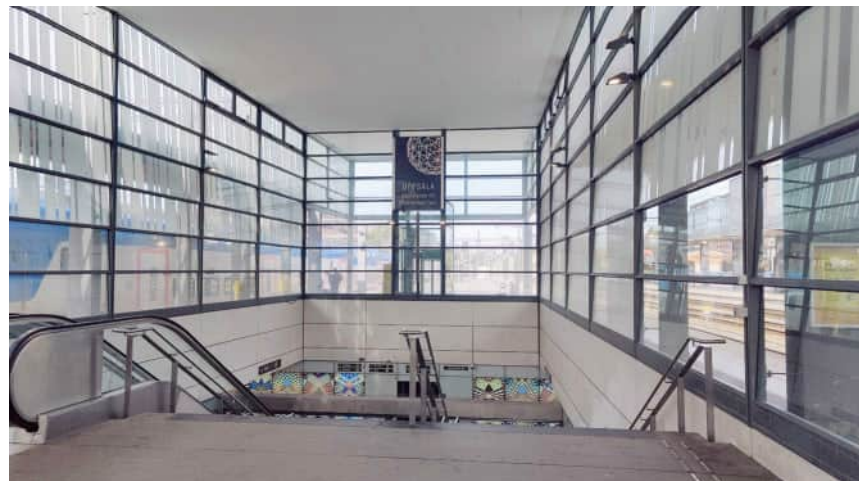
Centralpassagens starka rumslighet, dess siktlinjer och dess flöde. Det är därför lämpligt att välja konstruktioner och material som ger ett ljust och lätt intryck.

För att minimera påverkan av de nya anläggningsdelarna är konstruktioner och materialval som ger ett ljust och lätt intryck viktigt. Entrébyggnadens tak har samma nivå som det intilliggande befintliga plattformstaket och liknande material i form av stål och trä och glas.

Exteriöra kulörer, material och proportioner avseende fönsterindelning, dimensioner och fasadmönster följer gestaltningen av den befintliga vänthallen vid spår 2-7.

För att skapa trygg miljö för resenärer och passerande i Centralpassagen ska aspekter som dagsljushantering, belysning och öppenhet beaktas. Inga trånga sektioner eller skymda ytor får skapas.

För att hantera det framtida ökade flödet av resenärer till och från spår 2-7 ska en ny hiss byggas intill befintlig hiss i Centralpassagen.



Figur 45. Befintlig plattformsentré med vänthall till spår 2-7. Trappor och rulltrappa leder ner till Centralpassagen.



Figur 46. Befintlig plattformsentré med vänthall till spår 2-7.



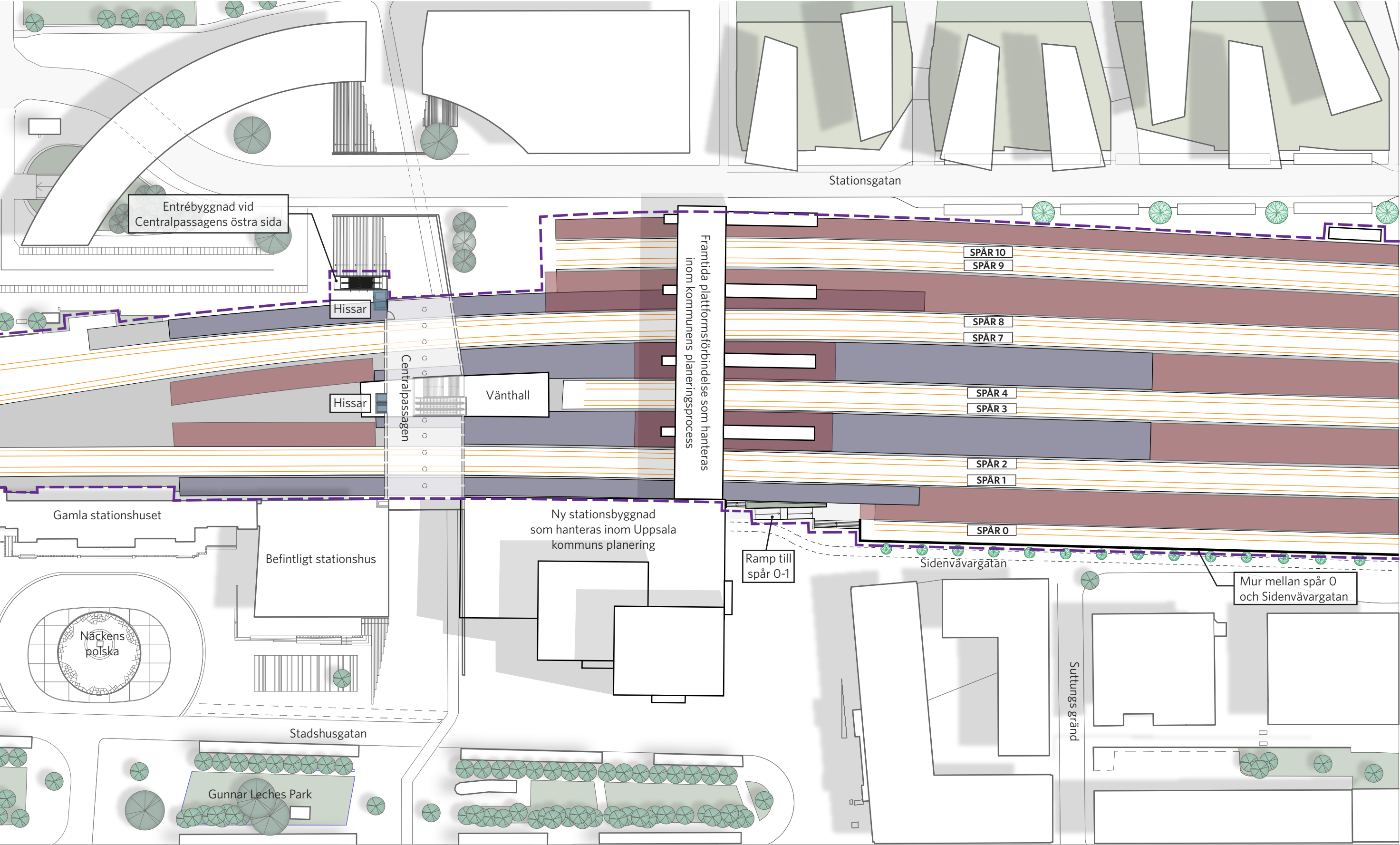
Figur 47. Visualisering, vy mot entrébyggnadens östra sida från Stationsgatan.



Figur 48. Visualisering över entrébyggnad med rulltrappa och hiss.



Figur 49. Visualisering, vy mot entrébyggnadens norra sida.



Figur 50. Illustrationsplan över Uppsala Centralstation, del 2.

Plattform vid spår 0 och Sidenvärgatan

Spår 0 är ett nytt spår i stationsområdets sydvästra del. Det nya spåret anläggs parallellt med Sidenvärgatan och avslutas söder om kommunens planerade nya stationsbyggnad. Den nya mittplattformen för spår 0 förläggs mellan det tillkommande spåret för spår 0 och det befintliga spår 1. Resenärer når plattformen från trappa och ramp som ligger i anslutning till kommunens planerade stationsbyggnad eller via en entré i söder med trappa eller hiss från Strandbodgatans nivå under järnvägsbroarna. För att ansluta spår 0 krävs en tillkommande järnvägsbro över Strandbodgatan på västra sidan om befintliga spår, se avsnitt *Järnvägsbroar över Strandbodgatan*.

För att omhänderta nivåskillnaden mellan spåret och Sidenvärgatan anläggs en stödmur. Stödmuren utförs med murkrön i samma nivå som plattformens överyta för att utgöra en både fysisk och visuell avgränsning av järnvägsanläggningen. Muren har en varierande visningshöjd mot Sidenvärgatan. Visningshöjden är omkring 2,5 meter i den södra delen och minskar till omkring en meter i den norra delen. På murkrönet monteras en överliggare i stål med samma utformning som befintliga överliggare/räcken inom stationsområdet. Muren ges formsättning av betong med horisontellt linjemönster likt befintlig mur.

Utveckling som hanteras i kommunal planering

Ombyggnaden av Sidenvärgatan ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras av Uppsala kommun. Kommunen planerar att omvandla Sidenvärgatan till en enkelriktad gata i södergående riktning där sektionen mellan Bäverns gränd och Suttungsgränd är en gångfartsgata där gående och cyklister har högsta prioritet. Tillägget av spår 0 medför att Sidenvärgatans gatusektion smalnar av. Majoriteten av befintliga cykelparkeringar längs gatan försvinner och planeras att flyttas till kommunens nya stationsbyggnad samt i anslutning till dagens reglerbussyta vid Fjalars gränd. Även de befintliga busshållplatserna längs Sidenvärgatan tas i anspråk på grund av utbyggnaden av spår 0.

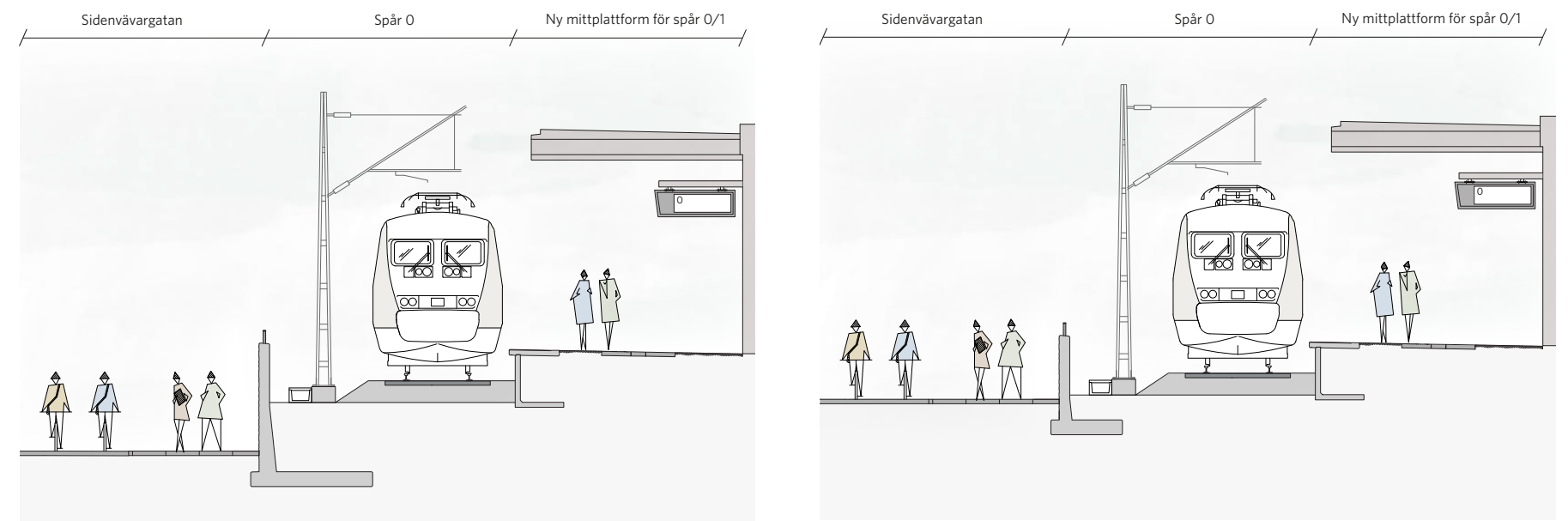
Visualisering av Sidenvärgatan illustrerar endast översiktligt kommunens planerade utformning av vägen.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringskedje

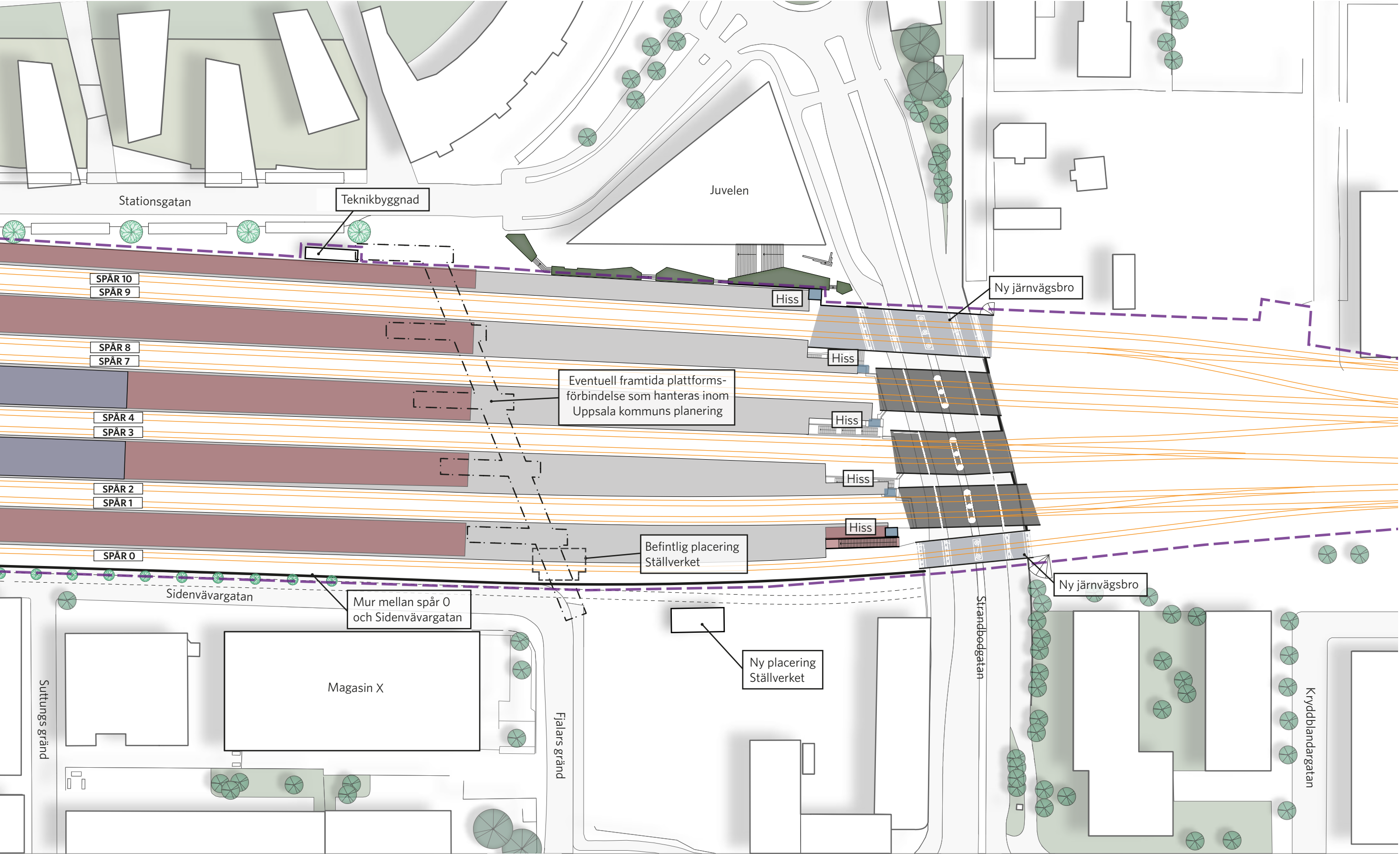
Gestaltning av muren mellan spår 0 och Sidenvärgatan studeras vidare. Muren utgör en fysisk barriär och en analys bör utföras för att avgöra vilken höjd muren behöver utformas med.



Figur 51. Visualisering av Sidenvärgatan utmed spår 0. Plantering av smalkroniga träd hanteras i kommunal planering och ses över med Trafikverkets godkännande i fortsatta arbete.



Figur 52. Typsektioner som visar muren mellan Sidenvärgatan och spår 0. Murens höjd varierar, som högst i södra änden av plattformen (sektion t.v.) och som lägst närmast längst norrut (sektion t.h.).



Figur 53. Illustrationsplan över Uppsala Centralstation, del 3.

Plattform vid spår 9-10 och Stationsgatan

Stationsområdet byggs ut österut med två nya järnvägsspår med tillhörande plattformar, spår 9 och 10. Plattformen vid spår 8 breddas för att möjliggöra en mittplattform mellan det befintliga spåret (spår 8) och det tillkommande spår 9. De nya plattformarna förses med plattformstak. Det blir inget plattformstak vid spår 10 framför kontorsbyggnaden Juvelen för att skapa en mer öppen och ljus miljö mellan byggnaden och spåret. Över Strandbodgatan krävs en tillkommande järnvägsbro för de båda tillkommande spåren på östra sidan om befintliga spår. För att angöra till spår 10 från Strandbodgatans marknivå under järnvägsbroarna anläggs en hiss.

Den nya järnvägsbron över Strandbodgatan gestaltas likt befintliga järnvägsbroar och förses med fasadbeklädnad av cementmosaik med liknande utseende, ett mörk beklädnadsskikt. Stödmur längs södra delen av plattform 10 och hissväggens östra sida utförs av betong med liggande formgjutet mönster likt dagens stödmur som idag vänder sig mot Juvelen.

Kopplingen mellan busshållplatser och plattformar ska ses som en helhet och utformas tryggt, säkert och tillgängligt. Arbetet ska samordnas med Uppsala kommun.

Utveckling som hanteras i kommunal planering

Uppsala kommun planerar att bygga om Stationsgatan med en större andel regionbussar lokaliserade på denna sida om stationsområdet. Hållplatslägen kommer att finnas på båda sidorna om Stationsgatan. Den cykeltrafik som idag finns längs Stationsgatan flyttas österut till Frodeparken där det redan idag finns en cykelväg. Stationsgatan ligger idag något högre än den blivande plattformen, men ett arbete pågår inom Uppsala kommun för att justera gatan så att höjdskillnaden minimeras. Arbetet pågår även för att eventuellt kunna samutnyttja plattformstaket för både järnväg och buss.

Den nya spårutbyggnaden kommer ta mark i anspråk som idag används som cykelparkering. Dessa parkeringsplatser behöver omlokaliseras till andra ytor. Ytor för detta hanteras av Uppsala kommun och ingår inte i järnvägsplanen.

Mellan byggnaden Juvelen och plattformen vid spår 10 finns idag en torgyta med gångstråk, grönytor och sittplatser som kommer bli mindre och behöva byggas om för att samspela med den nya plattformen. Ombyggnationen av denna markyta ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras i kommunal planering.

En befintlig skulptur, Silent Water, som är placerad utanför Juvelen, ska omlokaliseras.



Figur 54. Visualisering som visar anslutning mellan plattform spår 10 och Stationsgatan.

Ställverket

Idag, intill södra delen av spår 1, ligger ett ställverkshus som är ett statligt byggnadsminne. Tillkomsten av nya spår 0 medför att Ställverket behöver flyttas. Ny placering av Ställverket ska vara i anslutning till järnvägen så att bygganden inte förlorar sitt sammanhang och ges en kulturhistorisk läsbarhet. Byggnaden ska inte döljas sett från järnvägsanläggningen, och siktlinjer från spår och plattform mot denna ska i största möjliga mån hållas fria.

Ställverket flyttas strax sydväst om befintligt läge. Placeringen är nära befintligt läge, men tar också hänsyn till en planerad gång- och cykelväg som Uppsala kommun ska tillskapa i nord-sydlig riktning utmed spårlinjen. Den nya placeringen lämnar utrymme för gång- och cykelvägen att passera mellan byggnaden och spåret. Placeringen av Ställverket tar höjd för och hindrar inte Uppsala kommuns planer på en gångbro mellan västra och östra sidan av spåren, även kallad södra gångbron, se figur 53.

Plattformstaket för spår 0/1 gör ett uppehåll framför Ställverket (se figur 53), för att minimera den visuella påverkan på byggnadsminnet.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringsskede

För att stärka upplevelsen av att ställverket är en del av järnvägsanläggningen även efter flytten föreslås byggnaden lyftas upp på en sockel. Ställverket hamnar då i samma höjdnivå som spåren och underlättar kopplingen mellan de båda. För att fortsätta nå ingångarna till ställverket behöver trappor och vilplan anläggas. Utformning av sockel och trappor gällande material, dimensioner och utbredning kommer fortsätta att utredas. Utformningen av anslutningarna ska ske i dialog med byggnadsantikvarie och Riksantikvarieämbetet.



Figur 55. Visualisering som visar Ställverket nya placering sett från plattform spår 2.



Figur 56. Ställverkets placering, utformning och sammanhang idag.



Figur 57. Visualisering som visar Ställverkets nya placering sett från söder och relationen till Uppsala kommuns nya gång- och cykelväg samt Trafikverkets mur mot spår 0.

Järnvägsbroar över Strandbodgatan

Två järnvägsbroar för tre nya spår tillkommer över Strandbodgatan och ansluter till Uppsala Centralstation söderifrån. De nya broarna utformas med skivstöd mellan gång- och cykelbanan och körbanan för att undvika intrång i vägområdet 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 ska utformas med omkringliggande gestaltning i tanke, så att tilläggen anpassas 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 ska ta hänsyn till trygghetsaspekter för gångtrafikanter, cyklister och motortrafikanter. Passagens öppenhet, ljusinsläpp och tillgänglighet påverkar attraktiviteten och den upplevda tryggheten.

Belysning är en viktig faktor för att göra denna passage trygg och attraktiv för så väl cyklister och gångtrafikanter som för motortrafikanten. De nya järnvägsbroarna med tillkommande skivstöd gör passagen längre och skapar utmaningar gällande ljusförhållanden. Öppenhet, dagsljusbehandling och formspråk, tillsammans med belysning, är viktiga aspekter för att säkerställa trygghet och tillgänglighet. Ägandeskap och förvaltning av belysning måste samordnas mellan Trafikverket och Uppsala kommun för att skapa en bra helhet.

Anslutningen från Strandbodgatan är viktig där ny hiss och trappa anläggs för att ansluta till den nya plattformen på östra sidan av järnvägen. Hissen, trappan och anslutande stödmurar gestaltas med material lika befintliga uppgångar till stationen. Stödmurar och brosidor utförs med fasadbeklädnad av cementmosaik med liknande utförande som den mörka beklädnaden som idag finns på de befintliga järnvägsbroarna.



Figur 58. Befintlig järnvägsbro över Strandbodgatan, västra sidan.



Figur 59. Befintlig passage under Strandbodgatan och anslutning till plattformar. Murbeklädnad av mörk cementmosaik.



Figur 60. Visualisering som visar ny järnvägsbro över Strandbodgatan samt ny hiss och trappa intill Juvelen.

5.2.2 Bro över Kungsängsleden

En ny dubbelspårsbro planeras över Kungsängsleden på den östra sidan om befintlig järnvägsbro. Den nya järnvägsbron kommer inte medföra att Kungsängsledens profil behöver justeras.

Den nya bron blir ett tillägg i en redan trafikpräglad miljö. På södra sidan av Kungsängsleden finns passage för gång- och cykelväg under järnvägsbron. Upplevelsen för gång- och cykeltrafikanter kan påverkas med tillägget av ny bro, då det blir en förlängning av passagen. Det södra landfästet kommer bli visuellt synligt på nära håll för gående och cyklister och utformas för att bidra till en trygg passage under broarna.

Platsen ligger i ett område med omvandlingsplaner i översiktsplanen vilket kräver att gestaltningen är anpassningsbar inför framtida utveckling.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringsskede

I det fortsatta projekteringsskedet kommer gestaltning av nya slänter och landfästen samt anpassning till befintliga stödmurar göras i samråd med Uppsala kommun. Detta för att skapa en god helhetsgestaltning för trafikanter som passerar under broarna.



Figur 61. Visualisering, ny järnvägsbro över Kungsängsleden, östra sidan.

5.3 Delområde 2: Slättlandskapet

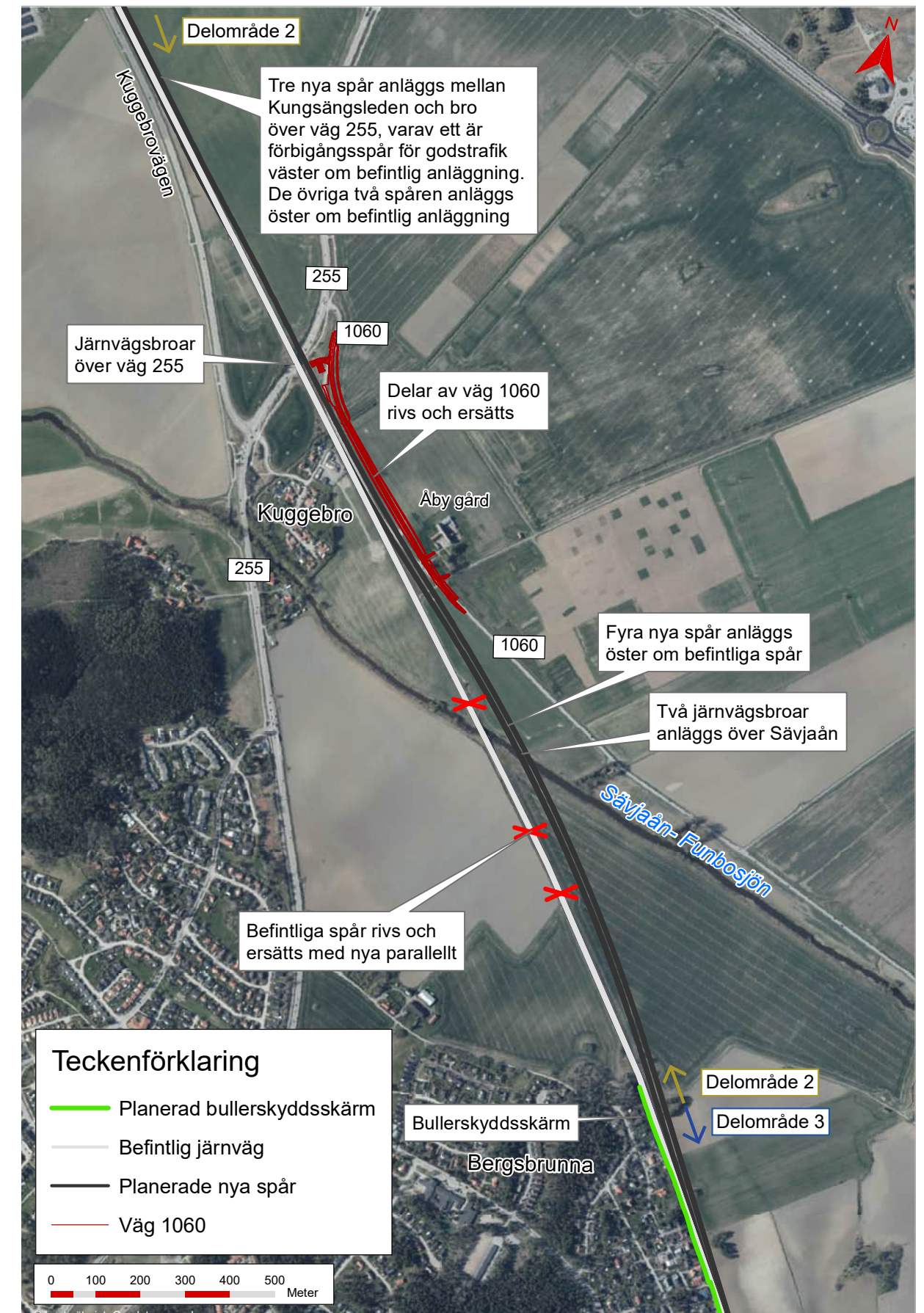
Delområdet omfattas av det öppna slättlandskapet mellan stadsranden som markeras vid Kungsängsleden och där bebyggelsen i Bergsbrunna tar vid. Järnvägen har en låg spårprofil genom delområdet. I slättlandskapet finns det spridd gårdsbebyggelse och infrastruktur.

Analys -Delområde 2: Slättlandskapet

- 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 stadssiluetten från slättlandskapet är viktig ur kultur- och landskapsbildssynpunkt.
- Den värdefulla jordbruksmarken är känslig för ianspråktagande som minskar åkermarkens yta på ett betydande sätt eller försämrar brukbarheten. Om marken inte brukas längre skulle områdets karaktär förändras väsentligt.
- Längs sträckan finns det potential att skapa mer säkra och tidseffektiva passager av järnvägen. Detta genom att ersätta plankorsningar med planskilda passager och på så vis också minska järnvägens barriäreffekt. Viktigt att ta den upplevda trygghetsaspekten vid järnvägsbroar i beaktning.
- I slättlandskapet finns Sävjaån som är mycket känslig för intrång som påverkar platsens höga naturvärden. Viktigt att tänka på att gestaltningen ska ta hänsyn till naturvärdena.



Figur 62. Vy över delområde 2 slättlandskapet mot norr och i bakgrunden syns stadsranden till innerstaden.



Figur 63. Planen visar planerade spår och andra åtgärder inom delområde 2. Gränser mellan delområden visas med pilar.

5.3.1 Bro över väg 255

Över väg 255 anläggs en ny järnvägsbro öster om den befintliga anläggningen. 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.

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

5.3.2 Befintlig järnvägsanläggning som rivs

På jordbruksslätten mellan Kuggebro och Bergsbrunna rivs befintliga spår och järnvägen får en ny placering öster om det tidigare läget. Detta för att järnvägen behöver passera över Sävjaån i ett nytt läge. Den tidigare järnvägsanläggningen föreslås omformas till omgivande jordbruksmark.



Figur 65. Befintlig järnvägsbro över väg 255. Foto taget från västra sidan av järnvägen.

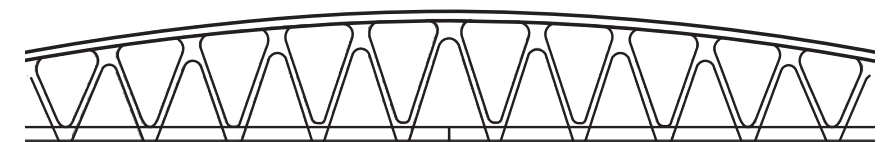
5.3.3 Bro över Sävjaån

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. I planförslaget omlokaliseras spåren och två nya järnvägsbroar byggs öster om befintlig järnväg. Den känsliga naturmiljön 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 dras om vilket kommer att innebära ett visst intrång på närliggande fastigheter.

Hanteringen av de nya järnvägsbroarnas utformning utgår från hänsyn till naturskyddet. Det medför att landskapsbilden påverkas. 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. Det finns potential till att skapa en brogestaltning med hög arkitektonisk kvalitet, välarbetade detaljer för att hantera den stora skalan på tillägget i landskapsbilden. Belysning vid bron ska undvikas av hänsyn till fladdermöss i området.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringsskede:

I fortsatt arbete ska fackverksbroarnas färgsättning studeras vidare. Två exempel på kulörer visas, en som är grönaktig (grön-blå-grå), och en som är rödaktig (röd-brun-rostfärgad). Se figur 66 och 67 för en jämförelse mellan hur olika formspråk och kulörer för bron över Sävjaån.



Figur 64. Elevation av bro med bågformat fackverk.



Figur 66. Visualisering av bågformad fackverksbro i grön kulör över Sävjaån, med Uppsala i bakgrunden.



Figur 67. Visualisering av bågformad fackverksbro i röd kulör över Sävjaån.

5.4 Delområde 3: Uppsala Södra

Delområdet omfattas dels av den spårnära bebyggelsen i Bergsbrunna och dels av landskapet söder om Bergsbrunna där utvecklingen av södra staden ska ta plats. Järnvägens läge utgör idag en tydlig gräns mellan det öppna jordbrukslandskapet med spridd gårdsbebyggelse och den sammanhängande skogsmarken i Lunsen.

Analys - Delområde 2: Uppsala Södra

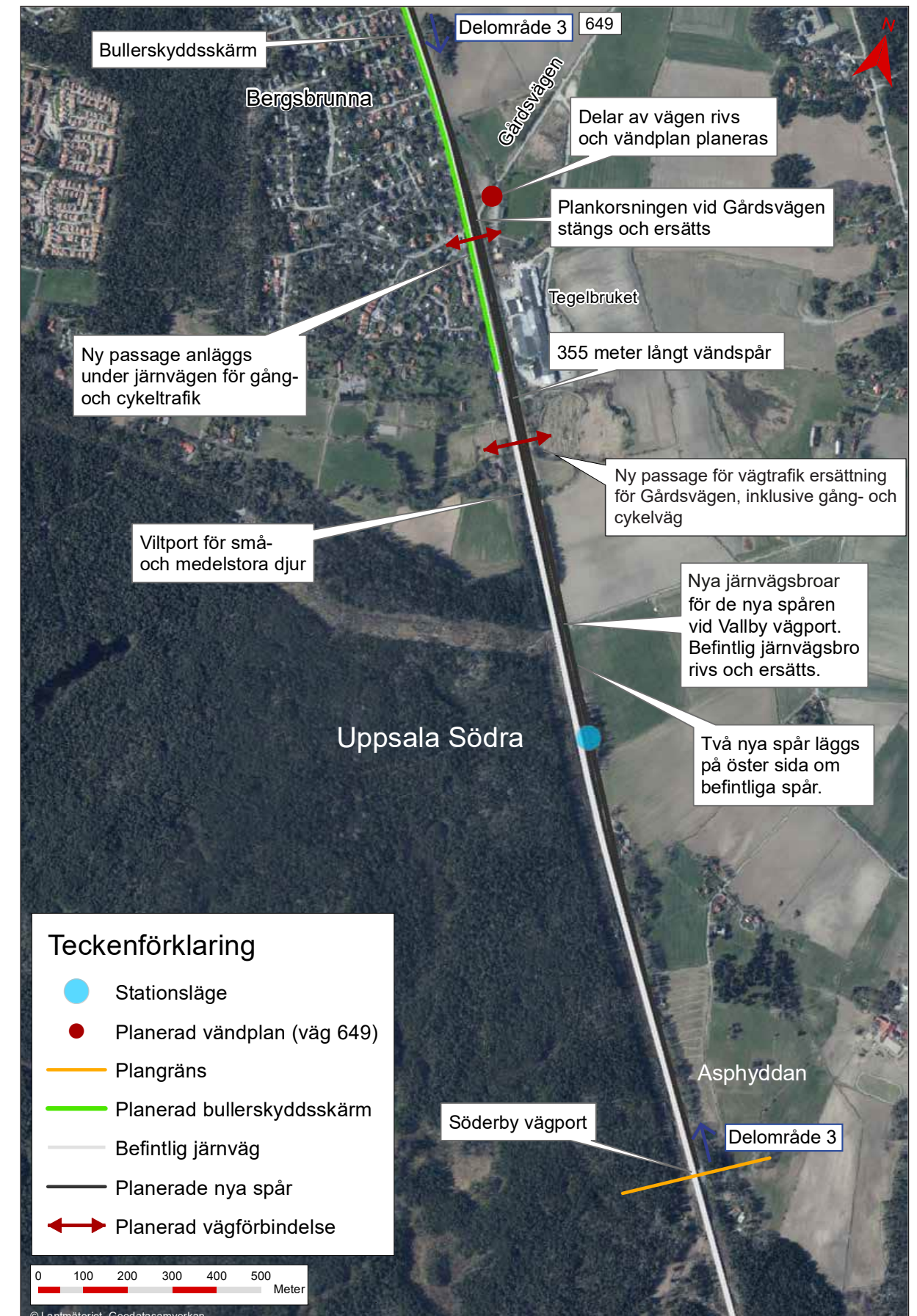
- Området i sin helhet är känsligt för nya tillägg som bryter siktlinjer och skapar stor kontrast mot nuvarande landskapsbild samt för intrång som minskar den kulturhistoriska läsbarheten.
- Den värdefulla jordbruksmarken är känslig för ianspråktagande som minskar åkermarkens yta på ett betydande sätt eller försämrar brukbarheten. Om marken slutas brukas skulle områdets karaktär förändras.
- Skogsområdet Lunsen besitter väldigt höga natur- och rekreationsvärden. Området är känsligt för ökat slitage och buller samt att man bryter viktiga stråk för både djur och människor.

Utveckling som hanteras i kommunal planering

De sydöstra stadsdelarna är en stadsutveckling i Uppsala kommuns regi och presenteras i en fördjupad översiktplan (Uppsala kommun, 2021). De Sydöstra stadsdelarna vid 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 planeras söder om Bergsbrunna och ska utgöra en ny stadsnod med handel och kontor.



Figur 68. Vy åt norr över delområde där Uppsala Södra i framtiden kommer att utvecklas.



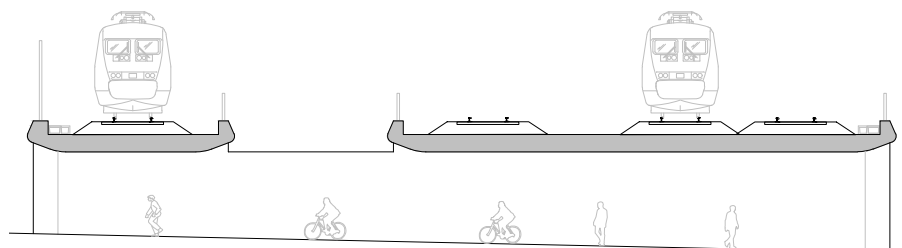
Figur 69. Planen visar planerade spår och andra åtgärder inom delområde 3. Gränser mellan delområden visas med pilar.

5.4.1 Ersättning Gårdsvägen gång- och cykelport

Gårdsvägen binder ihop villaområdet Bergsbrunna på västra sidan om järnvägsspåret med fotbollsplanerna och industriområdet på östra sidan. Vägens plankorsning med järnvägen stängs och två nya planskilda passager anläggs. Strax söder om den befintliga plankorsningen uppförs en passage för gång- och cykeltrafik. Biltrafiken leds via Södra Banvägen till en ny passage cirka 450 meter längre söderut.

Järnvägsplanen omfattar endast järnvägsbroarna och bullerskyddsskärmarna över passagen. Vid byggnation av den planskilda passagen för gång- och cykeltrafik behöver korsningen mellan Södra Banvägen och Gårdsvägen samt befintlig busshållplats och bussvändslinga byggas om. Ombyggnationen av Gårdsvägen och Södra Banvägen ingår inte i järnvägsplanen utan hanteras av Uppsala kommun. Gestaltungsprogrammet redovisar gestaltning av järnvägsbroarna och illustrerar översiktligt kommunens planerade utformning av passagen.

Från Gårdsvägen och ner till passagen under järnvägen blir det stora höjdskillnader vilket ger utmanande förutsättningar på den västra sidan. Gång- och cykelpassagen behöver ta hänsyn till såväl trafiksäkerheten för gående och cyklister som barnperspektivet då många barn och unga använder denna passage i sin vardag.



Figur 70. Tvärgående sektion gång och cykelpassage Gårdsvägen. Detaljstuderas i fortsatt arbete.

Utveckling som hanteras i kommande projekteringsskede

I fortsatt arbete utreds ytskikt/beklädnad av betongytor med syfte att erhålla en mindre klottervänlig yta och belysningsprincip för att säkerställa en trygg passage. I det fortsatta projekteringsarbetet ska kulör hos bullerskyddsskärmarna utredas vidare. Skärmen föreslås utformas i röd kulör likt befintlig skärm längs Banvägen eller grön kulör som harmoniserar med det omkringliggande landskapet.



Figur 71. Visualisering Gårdsvägens gång- och cykelport med genomskinlig bullerskyddsskärm ovanpå.



Figur 72. Visualisering Gårdsvägens gång- och cykelport, mellan järnvägsbroar.

5.4.2 Vallby vägport

Vallby vägport är en befintlig smal port som möjliggör passage under järnvägen i höjd med kraftledningen som löper i öst-västlig riktning över slätten och skogsområdet Lunsen, se figur 73. Vägporten är från år 1866 och är byggd med landfästen av större stenblock. Den befintliga vägporten rivs och ersätts med en ny järnvägsbro. I anslutning till bron anläggs ytterligare en järnvägsbro för de tillkommande spåren.

Järnvägsbroarna utförs av typen plattrambroar. Mellan broarna anläggs stödmurar som föreslås utföras med demonterade stenblock från den befintliga vägporten. Återanvändande av stenblocken bidrar till att skapa en historisk kopplingen till platsen. Gestaltningen kommer att vidareutvecklas i kommande arbete.

Den östra järnvägsbron ansluter till en stödmur som sträcker sig förbi teknikgård Vallby norr om passagen. I kommande arbete tas en fördjupad gestaltning fram för den östra stödmuren där passagen under järnvägsbron ingår i helhetsgreppet för gestaltningen. För mer information om stödmuren se avsnitt 5.4.3 Uppsala Södra - järnvägsstationen.



Figur 73. Befintlig järnvägsbro, Vallby vägport.

5.4.3 Uppsala Södra - järnvägsstationen

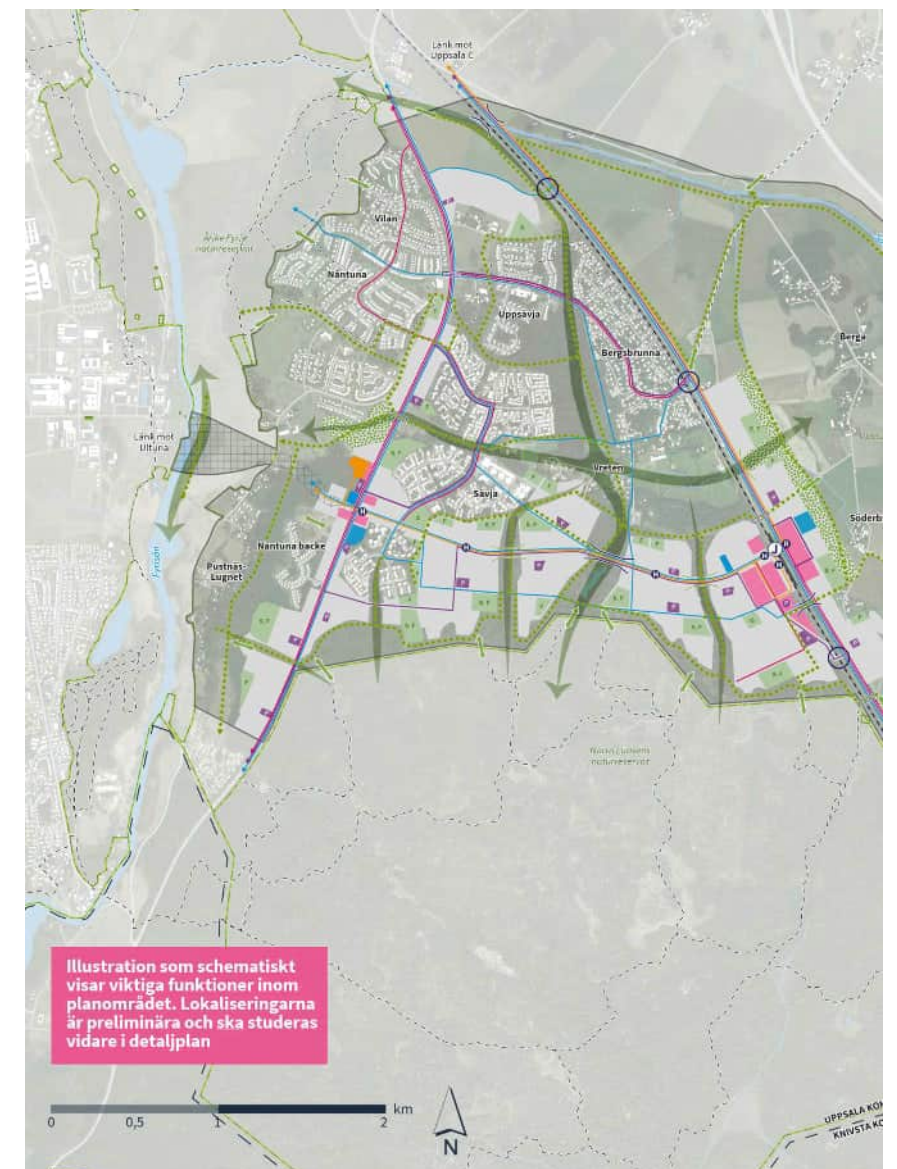
Uppsala Södra är arbetsnamnet på en ny tågstation i södra Bergsbrunna, cirka 7,5 kilometer söder om centrala Uppsala. Stationen ska integreras med den planerade utbyggnaden av de sydöstra stadsdelarna som görs i Uppsala kommuns regi. Stationsanläggningen utformas så att en enhetlig miljö skapas. Plattformförbindelse, stödmurar, plattformsmiljö och trapphus gestaltas som en sekvens av delar som tillsammans skapar en sammanhållen identitet där material, ytskikt och kulörer samspelar. Stationen utformas med en mittplattform som är tillgänglig via en planskild plattformsförbindelse över spåren. Plattformsförbindelsen utgörs av en inbyggd gångbro med stationsentréer på västra och östra sidan om spårområdet. På västra sidan är marknivån betydligt högre än på östra sidan. Gångbron anläggs i nivå med den planerade nya nivån för kommunens gator på västra sidan och för att ta sig ner till plattformen och till entrén på östra sidan anläggs hissar och rulltrappor. På den östra sidan planeras kommunens nya stadsdel i nära anslutning till järnvägen. I anslutning till entrébyggnaden på östra sidan samt vid teknikgård Vallby kommer en stödmur att byggas för att möjliggöra att byggnader kan ligga närmare själva järnvägsanläggningen och inte placeras längre ut.

Inom stationsområdet planeras förutom själva plattformsförbindelsen och plattformarna även angöringsytor, busshållplatser, parkeringar för bil och cykel. När det gäller utformningen av stationsområdet ansvarar Trafikverket för plattformen och plattformsförbindelsen. Järnvägsplanen reglerar de delar som Trafikverket ansvarar för (stationen) medan kommunens delar (torg, gator, planteringar och cykelparkeringar) regleras i en kommunal detaljplan. Dessutom regleras ansvaret i kommande avtal mellan parterna. Den nya stadsdelsutvecklingen innebär stor påverkan på samtliga karaktärsområden runt omkring och många olika aspekter måste utredas.

Söder om den östra entrébyggnaden finns berg som kommer att bli synligt vid stationsområdet. Den stödmur som utförs i anslutning till entrébyggnaden placeras på bergskrönet, se figur 75 (till vänster i bilden). Bergskärningen utförs eventuellt med vadersågning för att skapa en slät yta. Utformningen utvecklas i kommande arbete med en anpassad utformning som tar hänsyn till fördjupad kunskap om bergets kvalitet.

Utformningen av stationsanläggningen karaktäriseras av en tydlig identitet. På långt håll avtecknas takets hela längd och förstärker tågförbindelsens riktning visuellt. Gestaltning och utformning av stationsbyggnaden skall ges lokal förankring och vikt läggs vid traktens historia.

Exploateringen kring den planerade stationen, liksom själva stationen, kommer att förändra landskapsbilden från lantlig till stadsmässig. När området gestaltas är det av avgörande betydelse att stationen och dess tillhörande byggnader integreras i den nya stadsmiljön och att fokus läggs på funktionalitet, trygghet, tillgänglighet, underhållsaspekter och en estetiskt tilltalande utformning. Detta arbete genomförs i samarbete med Uppsala kommun. Målet är att skapa en sammanhängande upplevelse av platsen som är både attraktiv och säker. Vid utformningen av anläggningen är det avgörande att beakta platsens specifika förutsättningar.



Figur 74. Illustration som schematiskt visar viktiga funktioner inom planområdet för de sydöstra stadsdelarna. Uppsala Södra betecknat med J. Lokaliseringarna är preliminära. Källa: Uppsala kommun, Fördjupad översiktsplan för de sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna, 2021.



Figur 75. Visualisering av plattformsförbindelsen vid Uppsala Södra, östra entrén.

Stödmurar

För att hantera nivåskillnaden mellan den västra och östra sidan av spåren kommer stödmurar att anläggas nära järnvägen. Då marknivån är betydligt högre på den västra sidan innebär det att stödmurarna primärt kommer vara synliga från den östra sidan.

Trafikverket bygger stödmurarna på östra sidan av järnvägen och dessa ingår järnvägsplanen. En stödmur byggs i anslutning till tågstationens östra entrébyggnad och en annan byggs i anslutning till Vallby vägport och den intilliggande teknikgården. Det är cirka 120 meter mellan murarna och höjden varierar mellan 4,0-9,5 meter. Mellan murarna byggs det en grön slänt.

Uppsala kommun bygger stödmuren på den västra sidan om spåren och denna stödmur ingår inte i denna järnvägsplan. Stödmuren på den västra sidan kommer framför allt vara synlig för resenärer på

plattformen och från förbipasserande tåg. För att säkerställa en väl gestaltad helhet vid Uppsala Södra illustreras även stödmuren på den västra sidan i detta gestaltningsprogram. Murarnas utformning påverkar resenärernas upplevelse och utgör en påtaglig del av stationsmiljön och järnvägsanläggningen. Betydelsefullt är att det i det fortsatta arbetet med dessa murar finns ett nära samarbete mellan Trafikverket och Uppsala kommun.

Stödmurarnas gestaltning och material är under fortsatt utredning och utvecklas vidare i kommande projekteringskede. I det fortsatta gestaltningsarbetet eftersträvas en gestaltning som bidrar till att minska murarnas monumentalitet. Utformningen ska också harmoniera med andra delar av anläggningen, så som plattformsförbindelsen, plattformstak, anslutande teknikgårdar och

närliggande vägportar. En nyckelfaktor för framtida arbeten är att helheten beaktas i alla skeden. Återkommande former, färger eller detaljer bidrar till platsens identitet och orienterbarhet.

Ett sätt att gestalta muren, och samtidigt skapa ett effektivt klotterskydd kan vara att klä in muren med träribbor av typen limträbalkar, eller stålribbor, som kan ges ett dynamiskt formspel eller intressant mönster. Gestaltningen skulle också kunna anknyta till platsens historia, till exempel Bergsbrunna tegelbruk som låg strax norr om platsen.



Figur 76. Sektion genom Uppsala södra som visar plattformsförbindelsen, stödmurar, spår, plattformstak och framtida bebyggelse.

6 Drift och underhåll

6.1 Skötsel och säkerhet

En snabb vegetationsetablering i sidoområden är viktig för att sänka underhållsbehovet och minska risken för erosion. Vegetationsklädda slänter ska hållas öppna från igenväxning av sly genom exempelvis slåttring med slåtterbalk.

För att säkerställa en god kvalitet över tid och att intentionerna i gestaltningsprogrammet uppnås ska skötseln av anläggningen beskrivas både under och efter etableringsfasen. Den ska beskriva hur planteringsytor ska skötas efter etableringsfasen. Beskrivningen ska redovisa var, när och hur röjning ska utföras för att exempelvis förhindra igenväxning eller bibehålla utblickar samt hur sandslänter ska skötas. All skötselbeskrivning skall tas fram i samarbete med gestaltningskompetens och representanter från Trafikverkets driftansvarig.

För ett enklare underhåll kan utsatta delar av byggnadsverk klotterskyddas.

7 Fortsatt arbete

Gestaltningsprogrammet är en del av en gestaltningsprocess som sträcker sig genom flera planeringsskeden. Projekteringsarbetet kommer att fortsätta och i kommande skeden kommer projekteringen utgå från principer i detta gestaltningsprogram tillsammans med övriga planhandlingar. Vid flertalet platser angränsar Trafikverkets anläggning till delar som hanteras av Uppsala kommun och som regleras i kommunala detaljplaner. För att säkerställa en väl gestaltad helhet illustreras både Trafikverkets och Uppsala kommuns delar i gestaltningsprogrammet. På flera platser är gestaltningsprocessen fortsatt pågående och samordningen mellan de olika parterna kommer att fortsätta samordnas i den fortsatta gestaltningsprocessen. I det fortsatta arbetet kommer föreslagna principerna för gestaltningen att detaljeras och slutligen fastställas och sedan integreras i förfrågningsunderlag och bygghandlingar.

I gestaltningsprogrammet finns under respektive kapitel betydelsefulla aspekter att bevaka och vidareutveckla för att uppnå en god gestaltning i kommande skede.

8 Referenser

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

Uppsala kommun (2018). *Fördjupad översiktsplan för Södra staden*.

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

Uppsala kommun (2021). *Statistik om Uppsala kommun 2021*.

Uppsala Kommun (2021) *Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna*. Tillgänglig: https://www.uppsala.se/contentassets/b10f912d4da64f69b0f2fb8469f485cf/01_fordjupad-oversiktsplan-for-de-sydostra-stadsdelarna.pdf [Hämtad 2024-01-22]

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

