

# Heby station – Mötesspår och planskild passage

Heby kommun, Uppsala län

Granskningshandling, 2026-03-24

Uppdragsnummer: 168312

Gestaltningprogram



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2025/135430

Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon:0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltungsprogram

Författare: AFRY, Klara Wallby, Robin Sterner

Dokumentdatum: 2026-03-24

Ärendenummer: TRV 2025/135430

Uppdragsnummer: 168312

Version: 1.0

Kontaktperson: Annika Jansson, projektledare. 010-1233274

Fotografier/illustrationer: AFRY om inte annat anges

# Innehållsförteckning

1	Inledning.....	5
1.1	Bakgrund.....	5
1.2	Projekt mål.....	5
1.3	Gestaltningens syfte.....	5
1.4	Metod och avgränsning.....	6
1.5	Läsanvisning.....	6
1.6	Trafik i aktuellt utredningsområde.....	6
1.7	Omgivande landskap.....	7
1.8	Landmärken och siktlinjer.....	8
1.9	Orienteringspunkter och platsförankring.....	8
1.10	Målpunkter.....	8
1.11	Barriärer.....	8
1.12	Smitvägar.....	8
1.13	Miljö kring stationshuset.....	8
1.14	Naturmiljö.....	9
1.15	Rekreation och friluftsliv.....	10
1.16	Trafikant- och betraktarperspektiv.....	10
2	Övergripande gestaltungs mål.....	11
2.1	Landskapsanpassning.....	11
2.2	Jord och vegetation.....	12
2.3	Anslutning till omgivningen och materialval.....	13
2.4	Passage över spåren.....	13
2.5	Belysning.....	14
2.6	Trappor.....	14
2.7	Hiss.....	14
2.8	Sittmöbler.....	14
2.9	Handledare, räcken och stängsel och pollare.....	15
3	Områdesspecifika gestaltungs förslag.....	16
3.1	Anslutning till omgivningen och dess befintliga stråk.....	16

3.2 Stationsområdets delar och gestaltning.....	17
Illustrationsplan.....	18
3.3 Vegetation och djurliv .....	24
3.4 Bro över spåren .....	25
3.5 Väderskydd.....	27
3.6 Teknikhus .....	28
3.7 Belysning .....	28
3.8 Trappor .....	29
3.9 Hiss .....	30
3.10 Sittmöbler, skyltar och sopkärl.....	30
3.11 Handledare, räcken, stängsel och pollare .....	31
3.12 Återställning av mark och vegetation.....	31
4 Drift och underhåll.....	32
5 Fortsatt arbete .....	32
6 Källförteckning.....	33
6.1 Skriftliga källor .....	33
6.2 Foto och figurer .....	33

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Detta gestaltungsprogram är en bilaga till granskningshandlingen för järnvägsplanen Heby station - Mötesspår och planskild passage.

På Dalabanan, mellan Uppsala och Sala, är trafikeringen med persontåg tidvis intensiv och ett stort antal tåg har uppehåll i Heby. Vid Heby saknas idag möjlighet för tågmöte. För att öka kapaciteten på Dalabanan och för att möjliggöra tågmöten i Heby planerar Trafikverket för en utbyggnad av stationen till dubbelspår. Samtidigt planeras för en utbyggnad av stationen med ytterligare en sidoplattform samt en planskild passage över spåren för oskyddade trafikanter.

Industrispåret ska bidra till säkrare och effektivare av- och pålastning vilket också innebär större utrymme för gods på järnvägen.

Planerna i Heby är bara en av de många åtgärder som Trafikverket planerar längs Dalabanan. Tillsammans bidrar de till kortare restider och ökad kapacitet för person- och godstrafik på sträckan.

## 1.2 Projekt mål

För projektet finns formulerade projekt mål:

- Ökad säkerhet i form av minskat spårspning.
- Val av utformning ska göras med hänsyn till omgivningen, kultur och naturvärden.

- Ökad tillgänglighet inom stationsområdet.

- Tryggheten och attraktiviteten på platsen ska öka vilket ska bidra till ett ökat nyttjande av kollektivtrafiken.

- God tillgänglighet till plattform och kollektivtrafik för resande under byggtiden.

## 1.3 Gestaltungsprogrammets syfte

Gestaltungsprogrammet behandlar projektets riktlinjer och ambitioner gällande gestaltning samt sammanfattar det gestaltungsarbete som genomförts under arbetet med den inledande landskapsanalysen, som omfattar gestaltungsavsikterna för utredningsområdet. Dokumentet innehåller motiveringar till ställningstaganden och valda lösningar. Gestaltungsprogrammet fokuserar på övergripande principer och riktlinjer. Programmet är ett levande dokument som fördjupas och uppdateras under hela planläggningsprocessen fram till färdigställande av planskedet.

I gestaltungsprogrammet hanteras området runt stationsområdet, vilket innefattar plattformar, passage över spåren och sidoområden som ansluter mot befintlig stationsmiljö på båda sidor om spåren. Dokumentet är vägledande för projekteringen och fungerar som en koppling mellan vägplan och byggskede gällande gestaltungsfrågor.

#### 1.4 Metod och avgränsning

Gestaltningens programmetts åtgärder omfattas geografiskt av stationsområdet i Heby. Det beskriver också utredningsområdets visuella influensområde och rörelsestråk som kopplar området med omgivningen.

#### 1.5 Läsanvisning

Gestaltningens programmet tar avstamp i den inledande landskapsanalysens slutsatser och rekommendationer för utformningen av järnvägsanläggningen. Detta redovisas i kapitel ett.

Kapitel två redovisar de generella gestaltungsprinciperna och det övergripande gestaltungsidéerna för utredningsområdet.

Kapitel tre hanterar de platsspecifika gestaltungsavsikterna.

Kapitel fyra behandlar drift och underhåll för järnvägsanläggningen.

#### 1.6 Trafik i aktuellt utredningsområde

Heby ligger på stråket Dalabanan mellan Uppsala och Sala (se figur 1.) och trafikerats till största del av regionaltåg och fjärrtåg mellan Dalarna och Stockholm. Stråket är viktigt för kommunerna i Dalarna för att nå Uppsala, Arlanda och Stockholm.

Heby station är en viktig hållplats för pendlare mellan Heby och Sala respektive Heby och Uppsala, samt vidare för att nå Arlanda och Stockholm. Järnvägstrafiken vid Heby station utgörs framförallt av persontåg varav cirka hälften är pendeltåg Uppsala-Sala med stopp i Heby och den andra hälften är



Figur 1. Orienteringskarta

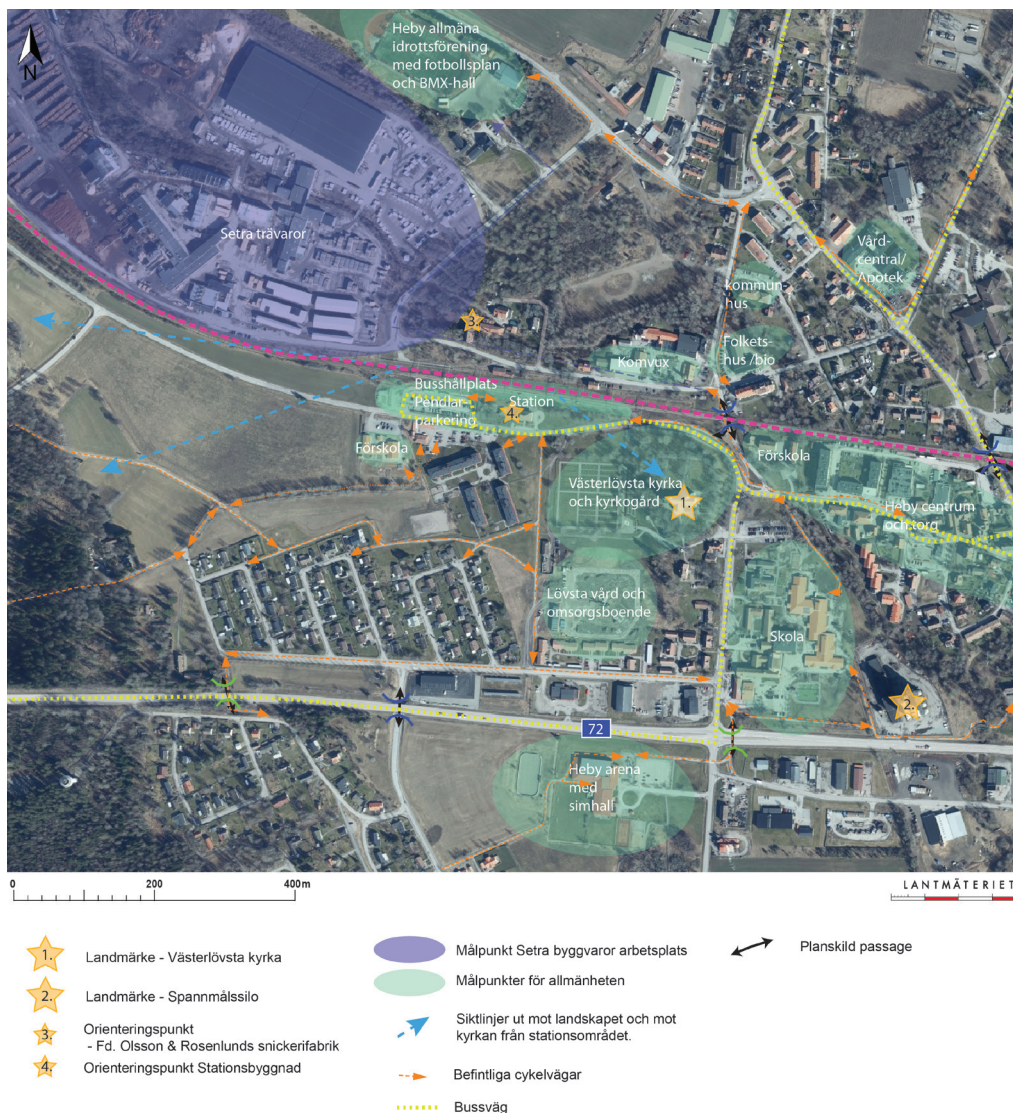
fjärrtåg, varav cirka en tredjedel utgörs av snabbtåg. Endast vissa av dessa gör uppehåll i Heby. Sträckan trafikeras även av godståg (2/dygn) och tjänstetåg (1 st/dygn).

Vid Heby station saknas möjlighet för tågmöte. För att öka trafiksäkerheten, tillgängligheten och framkomligheten vid Heby station behövs ytterligare ett spår och en planskild passage som kan användas både i samband med tågresor men även för att passera spårområdet i andra sammanhang.

## 1.7 Omgivande landskap

Den vidsträckta dalgången i området kring Heby domineras av jordbruksmark. Dalen ramas in av skogbeklädda moränhöjder och genomskärs av den tallskogsdominerade åsryggen. I den översiktskarta, figur 2, där de mer centrala delarna av Heby redovisas, förekommer åsen i den höjdpunkt där Västerlovsta kyrka och övre kyrkogård återfinns.

I de mer centrala delarna av Heby är den övervägande delen av marken exploate-



Figur 2. Karta med landskapskaraktärer från landskapsanalysen.

rad för ändamål så som bostäder, service och infrastruktur. En mindre del orörd jordbruksmark går som ett stråk genom samhället i nordväst-sydöstlig riktning.

### **1.8 Landmärken och siktlinjer**

Två landmärken; den vitputsade kyrkan, Västerlövsta kyrka, uppe på åsen och den gamla spannmålssilon i betong syns på långt håll utifrån det omgivande slättlandskapet och från flera platser inom samhället, se figur 2. Rivning av spannmålssilon har påbörjats och förväntas vara klart under 2026. .

Utöver utblickar mot Västerlövsta kyrka finns inom stationsområdet utblickar mot den öppna dalgången/jordbruksmarken sydväst om stationen och spårområdet.

### **1.9 Orienteringspunkter och platsförankring**

Järnvägssträckningen genom Heby var ursprungligen en del av Norra stambanan. Bandelen Uppsala-Krylbo invigdes 1871. 1905 fick man medel för att bygga ett nytt stationshus, det som står på platsen idag. Stationsbyggnaden är en tydlig symbol för stationssamhället och en orienteringspunkt för stationsområdet, se värdefulla objekt kopplade till kulturmiljö figur 3 och foto på stationsbyggnaden figur 5.

I anslutning till och inom Heby stationsområde finns flera byggnader med kulturhistoriskt värde. Dessa byggnader bidrar alla till områdets karaktär och till att förankra platsen geografiskt och historiskt.

Norr om järnvägen finns en ödefabrik, resterna av Olsson & Rosenlunds snicke-

rifabrik och kvarn. Bakom ödehuset finns spår av den omfattande tegelbruksverksamhet som bedrivits i Heby. I mycket nära anslutning till spårområdet finns två medfarna magasinsbyggnader som också de bidrar till platsens själ och historia.

### **1.10 Målpunkter**

Viktiga målpunkter inom orten är enligt gällande översiktsplan (ÖP); affärscentrum vid Kyrkogatan, busshållplats och tågstation, skola, vårdcentral och sporthall. Dessa och ytterligare målpunkter för allmänheten inom Heby centralort finns utpekade i Figur 2.

### **1.11 Barriärer**

Spåren, liksom väg 72, utgör barriärer i området. Rörelsen förbi dessa barriärer begränsas till planskilda passager, bil och gång-/cykeltunnlar. Även Stationsvägen utgör en barriär då det saknas övergångsställen vid stationsområdet mellan bebyggelsen söder om vägen och stationen norr om vägen.

### **1.12 Smitvägar**

Stationsområdet är utrustat med suicidstängsel norr om spårområdet och lägre stängsel, som förstärkts med taggråd, söder om spåret. Trots detta finns det obehöriga som tar sig in på spårområdet och genar över spåren. Tydliga smitvägar finns väster om den röda magasinsbyggnaden och mitt emot Komvux.

### **1.13 Miljö kring stationshuset**

Området kring Heby station präglas av spår miljön, stationshuset och övrig bebyggelse kring järnvägsstationen, omgivande parkområden, bostäder från



Figur 3. Värdefulla objekt kopplade till kulturmiljö.

olika epoker, mindre skogsområden samt ruderatmiljöer kring Setra trävaror. Norr om utredningsområdet rinner Arnebobäcken. De västra delarna av utredningsområdet gränsar också till jordbruksmark.

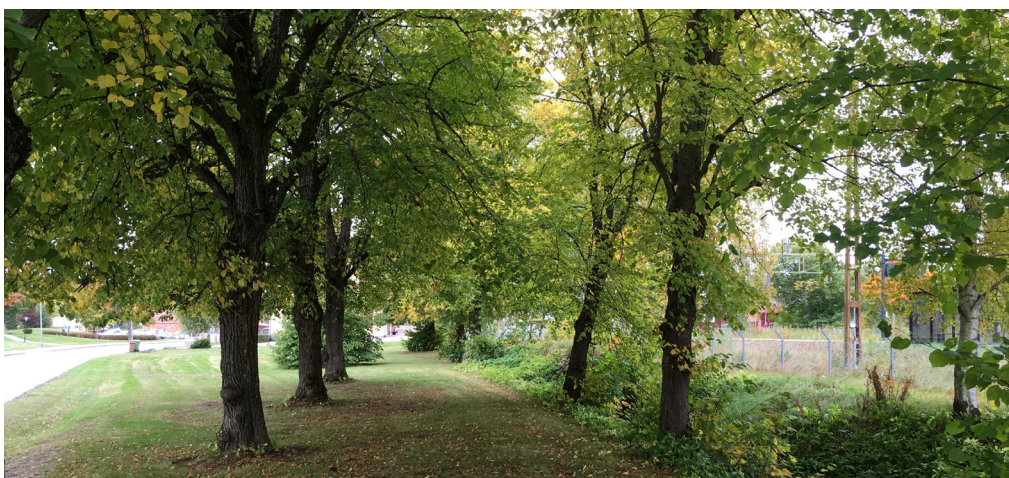
### 1.14 Naturmiljö

En naturvärdesinventering på fältnivå genomfördes i september 2021. I samband med inventeringen avgränsades åtta naturvärdesobjekt, varav två tilldelades påtagligt biotopvärde (klass 3) och sex

objekt tilldelades visst naturvärde (klass 4). Dessa objekt utgörs av parkområden och alléer med äldre lövträd kring stationsområdet (se figur 3. och figur 4.), samt artrik järnvägsmiljö.

Ett antal värdeelement såsom grova lövträd, död ved m.fl. noterades. Utöver detta avgränsades objekt som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet, varav fyra alléer.

I samband med naturvärdesinventering påträffades tornseglare.



Figur 4. Alléer med äldre lövträd öster om stationsbyggnaden.

Det påträffades också ett antal unga plan-  
tor/sly av de rödlistade arterna alm och  
ask. Den invasiva arten blomsterlupin  
växer rikligt över stora delar av området.

### 1.15 Rekreation och friluftsliv

Området bedöms i stort, inte användas  
för rekreationsändamål men är en sam-  
mankopplande punkt för människor som  
rör sig mellan olika platser för rekreation  
och friluftsliv.

### 1.16 Trafikant- och betraktarperspektiv

Ur ett betraktarperspektiv är det viktigt  
att det nya spåret, plattformarna och den  
nya passagen, liksom anslutande områ-  
den, förhåller sig på ett respektfullt sätt  
till de värdefulla befintliga elementen i  
landskapet. Placering av passage och till-  
hörande trappor, hissar och ramper till  
plattform har skett med stor hänsyn till  
strukturer som uppväxta träd och bygg-  
nation med högt kulturhistoriskt värde.

Stationsområdet är viktigt för orten, då  
det utgör den första upplevelsen av orten  
vid ankomst med tåg. För resenären  
utgör stationen och stationsområdet en

viktig del av reseupplevelsen. En attraktiv  
stationsmiljö kan fungera som en sam-  
lingsplats och underlätta för kollektivt  
resande.

Att stationsmiljön är väl fungerande,  
fysiskt tillgänglig för alla och uppfattas  
trygg och lätt att orientera sig i är avgö-  
rande för att stationen ska bli uppskat-  
tad. Utöver detta är det av största vikt att  
området uppfattas attraktivt och trivsamt  
att använda. Upplevelsen påverkas i hög  
grad av gestaltningen och av utrustning  
som räcken, belysning, skyltar och bän-  
kar inom området.

En tydlig och sammanhållen utformning  
underlättar orienterbarheten och bidrar  
till trafiksäkerheten. Det omfattar såväl  
att rörelsen inom området och i anslut-  
ning till omgivande områden upplevs  
logisk, som att det visuellt är lätt att  
begripa hur platsen är planerad. Land-  
märken kan underlätta orienteringen.

Växtligheten är viktig för mikroklimatet,  
liksom för rumsligheten och den biologis-  
ka mångfalden på platsen.

## 2 Övergripande gestaltningmål

I detta kapitel presenteras övergripande gestaltningmål för Heby mötesspår och industrispår.

Gestaltningmålen i Gestaltningssystemet tar avstamp i de mål som är beskrivna i PM Inledande landskapsanalys och i de gestaltningsavsikter som landskapsanalysen omfattar. Dessa utgick i sin tur från de mål som togs fram vid målbildsseminariet, som hölls inför arbetet med PM Inledande landskapsanalys och dess gestaltningsavsikter. Målen har omformulerats angående anslutning av ramper till den planskilda passagen, då projektet ändrats och passagera inte längre angörs med ramper. Ramper ansluter dock marknivån till plattformar på spårområdet norra sida.

Anläggningen ska vara säker och bidra till en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Hänsyn ska tas till såväl resenärerna som till betraktarna vid sidan av järnvägen.

Vid utformning av planskildhet ska hänsyn tas till följande punkter, vilka är hämtade från kapitel gestaltningsavsikter i den inledande landskapsanalysen;

- Utforma stationsmiljön för gena och tillgängliga byten mellan olika trafikslag och mellan plattformbyten. Nya rörelsestråk till, från och inom stationsområdet ska upplevas otvungna och naturliga.

- Ny planskild passage ska vara ett komplement till befintliga passager och ska därför placeras för att gynna ett ökat flöde till och från stationen samt mellan de södra och norra delarna av tätorten.

- Inga obehöriga ska kunna ta sig in på spårområdet.

- Avsikten är att passagen ska placeras så att det känns motiverat att använda den istället för att gena över spåren.

- Den planskilda passagen ska möta omgivningen och plattformarna väl och ska upplevas rymlig, öppen och trygg.

- Utformningen ska eftersträva bibehållen platsförankring och platskontinuitet kring stationen. Gestaltningen ska knyta an till och koppla ihop nya element i stationsmiljön med utpekade befintliga värden och karaktärsdrag.

- Vid val av placering ska hänsyn tas till befintliga alléer och gamla träd ska om möjligt bevaras.

- Befintliga byggnader och konstruktioner av kulturmiljövärde ska om möjligt bevaras och integreras i den nya gestaltningen.

- Befintliga utblickar mot och från kyrka och omgivande landskap ska om möjligt bevaras.

### 2.1 Landskapsanpassning

Hela anläggningen ska i största möjliga mån anpassas till den befintliga miljön och utformas med hänsyn till de värdefulla strukturerna som finns på platsen och till områdets karaktär, funktioner och värden.

Anslutningar till befintliga områden ska anpassas till de olika situationerna i den omgivande miljön. Befintliga vägar och stråk ska anpassas till ny plattform och ny passage på ett funktionellt, tryggt och estetiskt tilltalande sätt.

Slänter och sidoområden ska utformas så att de utgör en mjuk övergång till kring-



Figur 5. Stationshuset med entréplats mot spåren, belagd med smågatsten.

liggande landskap. Generellt bör släntlutningar vara flacka, men anpassas för att undvika onödigt stort markanspråk. Slänterna bör utformas med en mjuk avrundning för att förankras i landskapet.

Viktiga utblickar och upplevelsen av landskapet bör om möjligt stärkas.

Befintliga uppväxta träd ska sparas i så stor utsträckning som möjligt. Ett antal av träden har ett mycket högt värde för såväl kulturmiljö som för djurliv och mikroklimat.

För att stationsområdet ska upplevas välskött bör sidoområden utformas så att skötsel underlättas. Restytor och tillskandepandet av nya svårdriftade områden bör undvikas.

Material i såväl konstruktioner som markmaterial ska väljas utifrån hur väl anpassade de är till platsens befintliga och önskade karaktär (se foto på Heby station, figur 5.), utifrån ett livscykelperspektiv, utifrån ett hållbarhetsperspektiv och utifrån möjligheten till god drift.

## 2.2 Jord och vegetation

Befintliga värdefulla träd ska i högsta möjliga mån bevaras.

Vegetation som behöver fällas eller tas bort, bör ersättas på lämplig plats. Kompensation av vegetation bör ske inom området för en bibehållen grön stationsmiljö.

Äldre träd som tas ner bör sparas som död ved. Död ved bidrar till den biologiska mångfalden då det gynnar insekter. Placering av död ved föreslås göras i lämplig form och eventuellt med informativa skyltar av pedagogiska skäl.

Ny vegetation föreslås delvis vara arter som förekommer i landskapet, men kan även bestå av andra växter som har stora värden och stärker platsens attraktivitet. Exempelvis är växter som är blommande och bärande under så stor del av året som möjligt attraktiva ur såväl estetisk synpunkt som utifrån dess förmåga att gynna pollinatörer och därmed bidra till den biologiska mångfalden. För att planteringarna ska upplevas välskötta och utgöra en attraktiv entré, bör växter som har låga driftskrav väljas.

Artrika vägmiljöer ska eftersträvas utmed spårområdet och utvecklas utifrån rådande geologiska och ekologiska förutsättningar och bidra till grön infrastruktur.

Massor som innehåller invasiva arter och förorenade massor får inte återföras.

Ny påförd jord inom spårområdet ska vara mager för att skapa goda förutsättningar för etablering av ängsvegetation. Frösådd ska ske med arter som förekommer i landskapet.

### 2.3 Anslutning till omgivningen och materialval

I samband med att nytt spår, ny plattform liksom ny passage anläggs, krävs nya anslutningsytor och nya sammankopplande stråk.

På norra sidan ska nya entréytor skapas. I anslutning till dessa ska angöringsplatser för rörelsehindrade och för taxi finnas.

På södra sidan anpassas befintlig entréplats till den nya situationen.

Ytskikt i utredningsområdet ska väljas med målet att de ska upplevas vara en naturlig del av befintlig stationsmiljö och



Figur 6. Befintligt material, smågatsten.

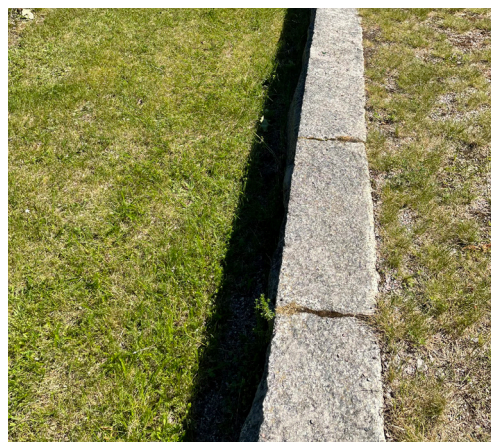
anpassat till det kringliggande landskapet (se figur 6. och 7. på befintliga material i området). Ytskikten ska anpassas utifrån hur landskapet ser ut idag och utifrån önskad karaktär.

Centrala ytor, som entréytor, som uppfattas mest betydelsefulla inom området föreslås utgöras av smågatsten. Övriga ytor föreslås utgöras av stensmjöl och gräs. Asfalt används för plattformar och anslutande sidoramper. Smågatsten, stensmjöl och gräs är material som passar väl in i platsens karaktär. Tegel har en tydlig koppling till Hebys historia och kan också vara ett lämpligt material i stationsmiljön. Smågatsten och tegel bidrar till att förstärka den stadsmässighet som eftersträvas i stationsområdet. Stensmjöl och gräs är lämpliga utifrån ett hållbarhetsperspektiv.

### 2.4 Passage över spåren

En passage i form av en bro planeras över spåren. Det är av högsta vikt att arbeta med åtgärder som gör att det upplevs bekvämt och trivsamt att använda bron.

Från bron får man utblickar över såväl stationsområdet som över områden i anslutning till detta, vilket kan bidra till en god orientering.



Figur 7. Befintligt material, granitblock som idag utgör en murkant .

Det ska upplevas tryggt att röra sig på och kring bron under dygnets alla timmar. Det ska vara lätt att läsa av bron och att orientera sig till och från den. Bron bör förankras på platsen på ett naturligt sätt. Det är viktigt att undvika att fundament till bron skapar baksidor som bildar en otrygg miljö. Gestaltningen behöver vara anpassad till fotgängare och ha den mänskliga skalans detaljeringsgrad och utförande. Bron ska upplevas stabil och permanent och samtidigt lätt i sin konstruktion och inte dominera över omgivande miljö med höga kulturhistoriska värden. Kulören på bron ska vara samma röda färg (alternativt något mörkare) som på stationshusets fönsterfoder, för att harmoniera med detta.

## 2.5 Belysning

Belysning ska anpassas så att den totala ljusmängden blir tillräckligt hög för att uppnå säkerhet på vägar och intilliggande anläggningsdelar, men tillräckligt låg för att miljön ska upplevas trygg (för hög ljusmängd gör att kringliggande miljö upplevs mörk). Detta ska särskilt beaktas i miljöer för fotgängare och cyklister.

Val av armatur ska ske med anpassning till befintlig kulturhistorisk miljö.

## 2.6 Trappor

Trappor ska placeras i lägen som bidrar till logiska rörelsemönster i förhållande till befintliga och kommande rörelser på platsen. Utformningen av trapporna och den omgivande miljön ska bidra till en attraktiv miljö såväl genom funktion som uttryck.

Trappor, ramper och handledare med mera ska vara utformade enligt VGU avseende trappors steghöjd, stegbredd, totalbredd och vilplan, rampers lutning och placering av handledare med mera.

Trappor i anslutning till passagen över spåren föreslås uppföras i stål, vilket medför möjlighet till en lättare konstruktion som bär upp trappan. Stål är ett tåligt material som kan kombineras med en mängd andra material och därmed bidra till ett attraktivt uttryck och passar väl in i platsens karaktär. Material ska i högsta möjliga grad vara svensks för att inte bidra till för hög klimatpåverkan.

## 2.7 Hiss

Hissarnas dörrar, liksom de väggar som dörrarna sitter på bör till stor del vara transparenta för att upplevas trygga. Att den som vistas i hissen är synlig utifrån gör att det blir mindre attraktivt att ägna sig åt oönskade aktiviteter i hissen. Samtidigt innebär transparenta väggar att den som åker hiss kan se ut över omgivningen, vilket minskar risken för att denne överraskas av personer utanför hissen.

## 2.8 Sittmöbler

Det är viktigt att det finns bra sittmöjligheter på stationsområdet. Det ska vara bekvämt att vänta på tåg eller att vänta på någon som kommer med tåget. Om miljön kring stationen är trivsam och det finns goda möjligheter att uppehålla sig vid stationen är det sannolikt att vistelsen på platsen blir längre.

En trivsam stationsmiljö kan även ha betydelse för att resenärer ska välja tåget framför bilen, då stationsmiljön är en viktig del av resan. Fler resenärer och längre vistelsetid innebär ett större liv på platsen, vilket i sin tur har betydelse för att miljön ska upplevas trygg och levande.

Stationen kommer inte att ha en jämn ström av besökare utan antalet personer på platsen kommer att variera stort



Figur 8. Trappa och ramp, med handledare, leder upp till Stationsbyggnaden mot Stationsvägen.

under dygnet och även under respektive timme. I en stationsmiljö utan människor, kan tomma sittmöbler bidra till att miljön upplevs mer ödslig och därmed mer otrygg. Det är därför positivt om sittmöjligheter kan integreras som en del av gestaltningen på spårområdets båda sidor. Sittplatser kan exempelvis utgöras av kombinerade murar och bänkar, som bidrar till rumslighet.

Bänkar kan förslagsvis få inslag av tegel, för att knyta an till Hebys historia. Granitstenar som tidigare använts som murar till perronger som inte längre används, är ett annat material som kan vara intressant att använda. I övrigt bör materialval utgå från hur väl de är lämpade till den rådande karaktären på platsen och från dess klimatavtryck. Exempelvis kan trä av lämplig sort användas. Om trä används på flera ställen i stationsmiljön, exempelvis i sittmöbler och ribbor för klätterväxter, bör om möjligt samma träslag väljas för att eftersträva ett enhetligt uttryck.

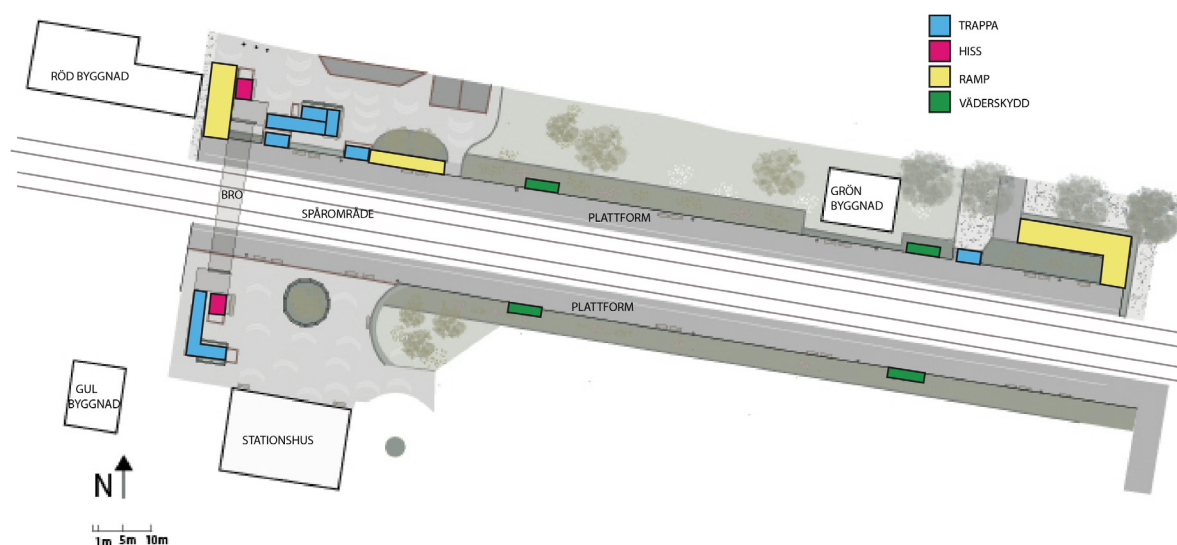
## 2.9 Handledare, räcken och stängsel och pollare

I stationsområdet kommer det att finnas behov av olika former av avgränsande och stödjande räcken, handledare och pollare. Dessa ska väljas för att passa väl ihop med platsens befintligheter, se handledare utmed ramp till stationsbyggnaden, figur 8.

Trappor ska ha handledare på båda sidor och vid förekomst av bredare trappor ska de även ha avgränsande handledare som delar upp trappan i två sidor på bredden.

Räcken behöver finnas vid förekomst av slänter för att skydda från fall. Runt vissa planteringar föreslås låga räcken (i de fall de inte avgränsas av annat material, som upphöjd granitstenskant). Planteringsräcken ger växtligheten en estetiskt tilltalande ram och samtidigt ett skydd från att trampas ner eller från att fungera som ytor för snöupplag.

Vilt- och suicidstängsel bör ha en kulör som är anpassad till omgivande landskap och till områdets övriga utrustning.



Figur 9. Orienteringsplan över stationsområdets ingående delar.

Kraftfulla pollare föreslås förhindra att bilar kör för nära hissens dörr på norra sidan av spårområdet. Pollare är i detta läge att rekommendera framför ett avgränsande räcke, då det släpper igenom fotgängare och cyklister på ett sätt som räcken inte gör.

### 3. Områdesspecifika gestaltungsforstag

I kapitel 3 beskrivs hur de övergripande gestaltungsmaalen appliceras i de olika specifika situationerna i projektet. Figur 10 visar befintlig situation och figur 11 visar hur den nya anläggningen är placerad på platsen

#### 3.1 Anslutning till omgivningen och dess befintliga stråk

Norr om det nya spåret anläggs en ny plattform, parallellt med Norra järnvägs-gatan. Ramper, trappor och gångstråk förbinder plattformen med gatan, se orienteringsplan figur 9. Utmed Norra

järnvägs-gatan finns ett antal målpunkter. Västerut leder Norra järnvägs-gatan vidare mot Setra trävaror och därefter vidare mot idrottsområden. Österut leder Norra järnvägs-gatan mot bostadsområden och den service som finns norr om spårområdet och mot den passage som leder såväl motorfordon som fotgängare och cyklister under järnvägen söderut mot centrala Heby.

Söder om spårområdet anläggs en ny plattform. Denna anläggs i stort sett i samma läge som befintlig plattform. Den nya plattformen kortas dock av västerut. Plattformen går liksom tidigare plattform att angöra från stationshuset och från plattformens östra sida. Från östra sidan leder en gång ut till Stationsvägen och vidare in mot centrala Heby. Mellan den södra plattformen och stationshuset finns en entréplats. I anslutning till entréplatsen, nordväst om stationshuset, leder en trappa och hiss upp på bron som tar fotgängare mellan den södra och den norra sidan av spårområdet. Från entréplatsen framför stationshuset leder även gångvä-



Figur 10. Flygfoto över stationsområdet, befintlig situation Foto: Google earth, bearbetning Afry



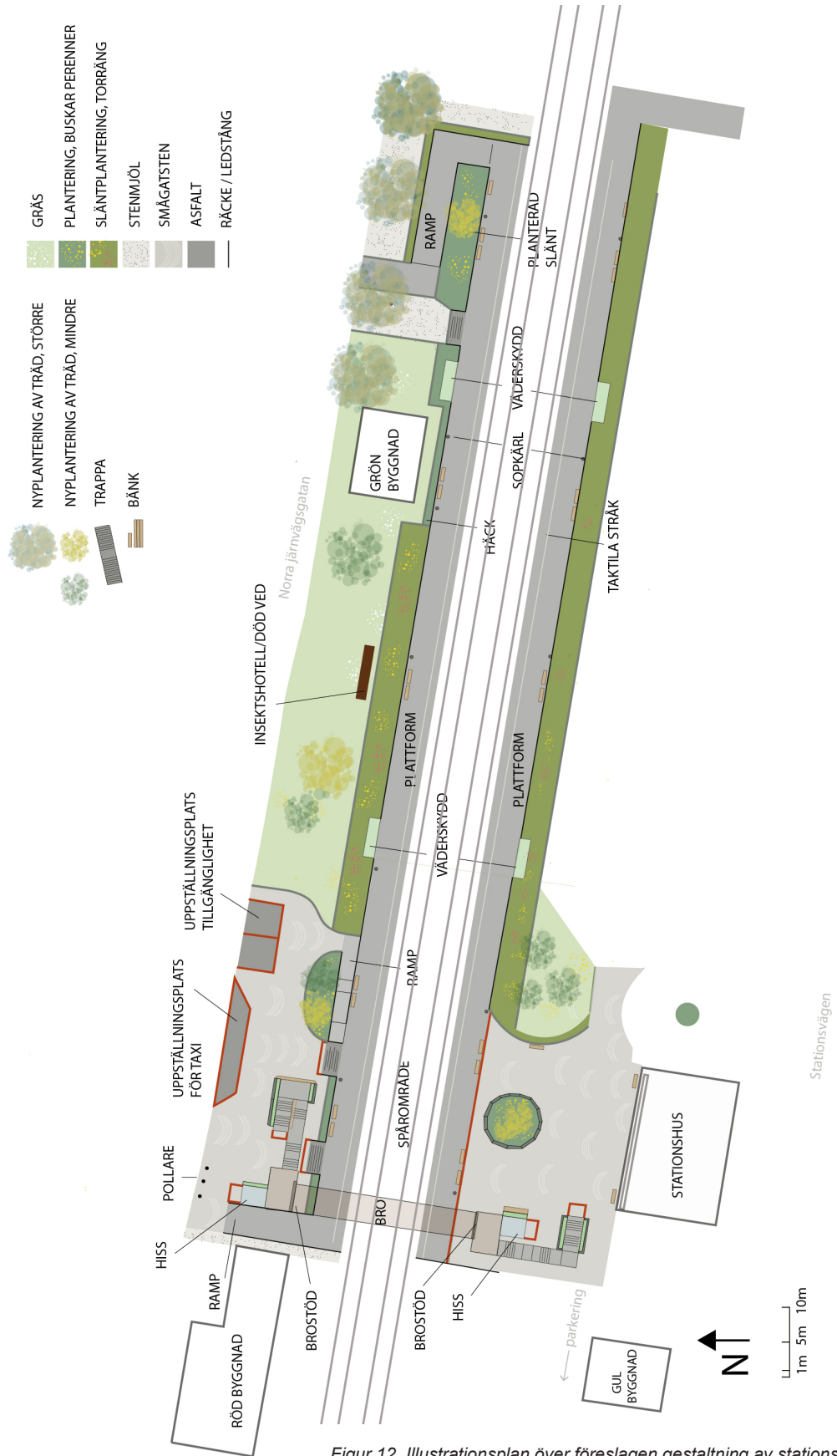
Figur 11. Flygfoto över stationsområdet, med föreslagen gestaltning. Foto: Google earth, bearbetning Afry

gar västerut mot befintlig pendlarparkeering och utmed stationshusets östra sida ut mot Stationsvägen. Stationsvägen leder västerut mot bostadsområde och österut in mot centrala Heby. Direkt söderut från stationen och Stationsvägen leder en befintlig gång- och cykelväg söderut.

### 3.2 Stationsområdets delar och gestaltning

Den befintliga plattformen på spårområdet södra sida höjs och breddas något. Breddningen sker söderut, ut över befintlig slänt. På norra sidan av spårområdet anläggs en ny plattform. Plattformar anläggs på båda sidor av spårområdet med asfalt med stråk av taktila plattor.

# Illustrationsplan



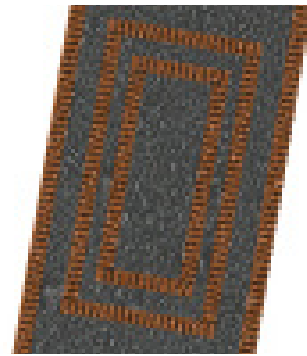
Figur 12. Illustrationsplan över föreslagen gestaltning av stationsområdet.



Figur 13. Till vänster. Exempel på grafisk betong (foto grån .precastcontiga.heidelbergmaterials) Till höger. Exempel på foto som kan utgöra historiskt motiv på grafisk betong (foto från "Heby bygd och människor" av Hans Möller) .



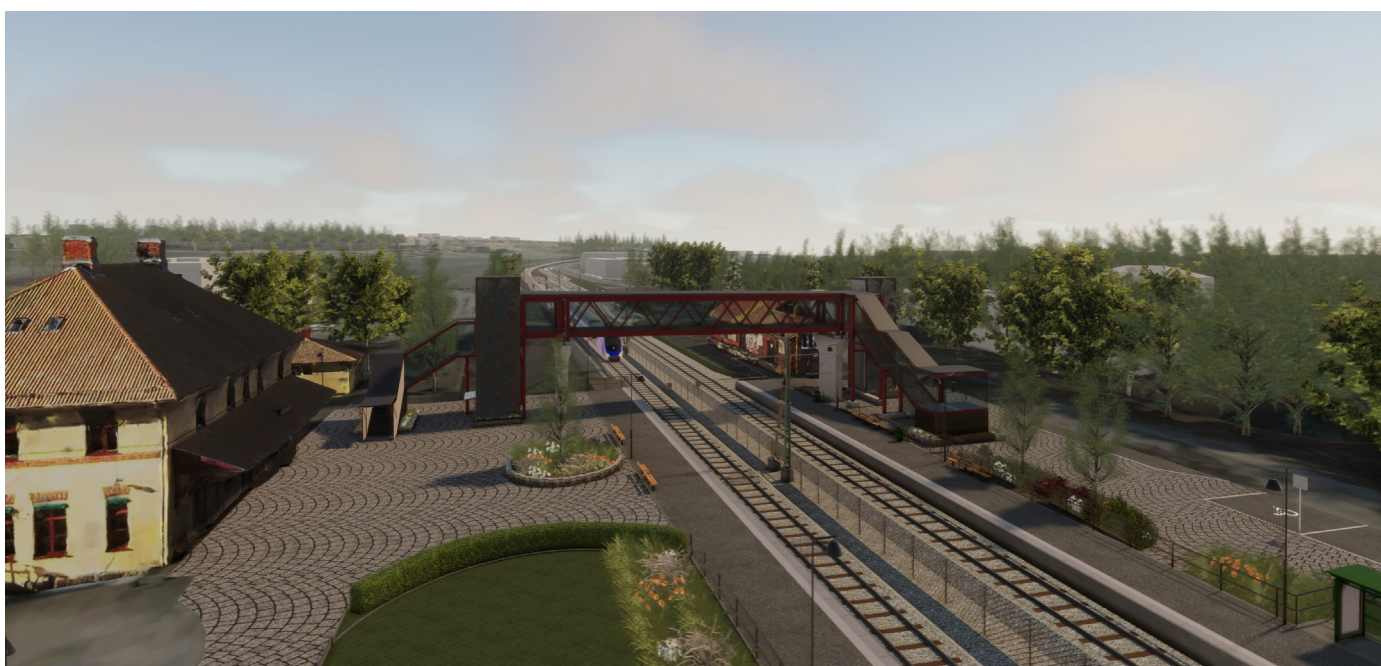
Figur 14. Planutsnitt på brons golv. Golvet kan utgöras av svart asfalt med inslag av tegel.



Figur 16. Detaljerat planutsnitt som visar exempel på mönsterläggning av marktegel på brons mitt.



Figur 15. Upp till första vilplanet föreslås trappan kläs in med träribbor, omgärdade med upphöjda planteringar med kanter av återbrukade granitblock från platsen. Detta förankrar bron på platsen och skapar ett fint blickfång vid ankomst till stationsområdet.



Figur 17. Övre bilden: Stationsområdet sett från norr mot söder. Ytorna närmast stationshus och bro är på båda sidor om spårområdet belagda med smågatsten och försedda med bänkar och planteringar för att utgöra en trivsamt vistelsemiljö med kulturhistorisk förankring.

Figur 18. Nedre bilden: Stationsområdet sett från öster. Framför stationsområdet skapas en platsbildning. Norra och södra sidan av stationsområdet har kontakt med varandra och utgör tillsammans en sammanhängande stationsmiljö.

För att hantera höjdskillnaden mellan plattformarna och den omgivande marken anläggs slänter som planteras i plattformarnas bakkant.

Ramper i anslutning till östra sidan av plattformen på spårområdet södra sida och östra och västra sidan av plattformen på spårområdet norra sida anläggs med asfalt. Ramperna tillgängliggör den planerade plattformen för resenärer och för snöröjningsfordon.

Bron angörs på båda sidor om spårområdet med trappor och hissar.

#### *Södra sidan*

På spårområdets södra sida, mellan stationshuset och spårområdet finns idag en entréyta med smågatsten och stödmurar av granitsten (se figur 5. foto på befintligt



Figur 19. Friser av storgatsten föreslås skilja ytor med olika markmaterial från varandra inom stationsområdet.



Figur 20. Smågatsten används redan idag på platsen. Smågatsten föreslås i gestaltningen som markmaterial tillsammans med stensmjöl, gräs och asfalt.

stationshus). Plattformen är idag avskild från ytan framför stationen med ett 'dike'. Endast en gång förbinder plattformen från ytan framför stationshuset.

Befintlig entréyta föreslås få en kompletterande yta genom att befintligt dike byggs över, för att skapa en tydligare och trevligare entréplats som på ett bättre sätt håller samman ytan mellan plattformen, stationshuset, den nya bron i väster och angöringsyta i öster (se vy från modell i figur 18). Se figur 9 för orientering och figur 11 och 12 för utformning. Ytan blir svagt sluttande, för att ta upp höjdskillnad mellan den lägre marken vid stationshuset och den högre marknivån vid de nya perrongerna. På så sätt blir hela ytan tillgänglig och ramper kan undvikas.

Detta förbättrar funktionen och samtidigt ger det platsen ett mer attraktivt uttryck med högre dignitet. För att karaktären på platsen ska bevaras föreslås markytan anläggas med befintlig smågatsten som återanvänds, läggs om och kompletteras. I stråk som kräver hög tillgänglighet ska sågad och flammad alternativt krysshamrad smågatsten med släta fogar (i en kulör som harmonierar med befintlig smågatsten). Smågatstenen föreslås



Figur 21. Granitsten som tidigare utgjort mur till plattformar, återanvänds i den nya gestaltningen.

läggas i vågmönster, likt dagens utförande. Smågatstenen föreslås få inramande friser av storgatsten. Utöver den smågatsten som redan finns på platsen, är det positivt om återbrukad smågatsten från annan plats kan användas. Eventuellt kan smågatstensytorna ha inslag av marktegel för att knyta an till platsens tegelhistoria och till tegelfriserna i stationshuset.

Trappornas lägre delar föreslås få sidor med planteringar omgärdade av murar av återbrukad granit från murar som tidigare använts i kanten av plattformar. Alternativt skapas bänkar av återbrukade granitblock.

#### *Norra sidan*

På spårområdet norra sida anläggs förutom ramper, även trappor i plattformens västra sida i anslutning till bron respektive i plattformens östra sida för att tillgängliggöra den planerade plattformen.

Intill bron och dess anslutande trappor och hiss skapas en entréyta, se figur 17. Entréytan anläggs med smågatsten, för att platsens dignitet ska stå i paritet med stationsmiljön på spårområdet södra sida. På entréytan finns sittmöjligheter och utrymme för att stanna till och mötas. Vid entréytan anläggs en plantering, som likt den på södra sidan omgärdas av återbrukade granitblock, se figur 15.

Entréplatsen ansluter till en långsgående angöringsplats för taxi och två angöringsplatser för rörelsehindrade längs med Norra Järnvägsgatan. Smågatstenen behöver vara sågad och flammad alternativt krysshamrad med släta fogar på ytor som ska vara tillgängliga ytor.

På norra sidan tar trappa respektive ramp upp höjdskillnaden mot plattformen. I anslutning till bron, under och invid denna, skapas en bredare trapp som förbinder entréplatsen med plattformen. Rampen väster om bron har närhet till såväl hiss, angöringsplats och tillgänglighetsanpassad parkeringsplats.

#### *Materialval*

Kringytor som skapas mellan stenlagda ytor, plattform och befintliga väg- och byggnadsstrukturer, föreslås anläggas med stensmjöl och gräs. Stensmjöllytor ger god tillgänglighet och passar väl ihop med grusvägar och grusytor som idag finns i stationsområdets närhet. Gräs skapar en mjuk och trivsamt upplevelse av platsen. Ytor med stensmjöl och gräs kan dessutom infiltrera vatten och är positiva val ur klimatsynpunkt.

Ytor mellan stensmjöl, gräs och planteringar föreslås skiljas åt med en rad av storgatsten (se exempel i figur 19.). Det



Figur 22. Referensbild. Blommande perenner i plantering med upphöjd kant av granitsten.

ger ett prydligt och trevligt uttryck, som passar väl in i den kulturhistoriska miljön och gör driften av ytorna enklare.

Granitstenar från stationsområdet, som tidigare utgjort murar till plattformar, föreslås återanvändas inom projektet (se figur 21.). Granitstenarna kan användas som murkant till ramp upp till plattformen, runt planteringar som skapas utmed de lägre partierna av trappor som leder upp till bron eller för att skapa en upphöjd kant till övriga planteringar (se referens i figur 22.). Granitstenarna kan även användas för att skapa sittmurar. Att återanvända granitstenar från platsen bidrar till platsförankringen och är positivt ur hållbarhetssynpunkt. Det innebär att mindre material behöver fraktas bort och även att mindre mängd material behöver anskaffas till området.

### *Trafik och angöring*

Då rörelsen med fotgängare och cyklister över Stationsvägen i höjd med stationsbyggnaden kan förväntas öka, föreslås av trafiksäkerhetsskäl att övergångsställe eller motsvarande upprättas framför stationsbyggnaden. Tillskapandet av en trygg passage över Stationsvägen ingår inte i det aktuella järnvägsprojektet, men behovet blir större på grund av de förändringar som sker inom projektet.

Brons placering kan förväntas ge upphov till nya rörelsemönster. Fotgängare och cyklister kommer med stor sannolikhet att till hög grad angöra stationsområdet och dess bro på stationsbyggnadens västra sida. För att undvika backande fordon i kombination med oskyddade trafikanter föreslås befintlig parkering direkt väster om stationsbyggnaden flyttas till ett område utmed Stationsvägen och den befintliga parkeringsplatsen föreslås för cykelparkering.



Figur 23. Sittmöjligheter integrerade i de avsatser som tar upp höjdskillnader. Avgränsande och dekorativt räcke runt planteringar i slänt.



Figur 24. Torrängsplantering i refugyta i Eslöv.

### 3.3 Vegetation och djurliv

Flera av de stora träden inom projektets område är del av den värdefulla historiska strukturen och bidrar på ett betydande sätt till karaktären på platsen.

Enstaka större träd på norra sidan av spårområdet, men även ett antal mindre träd på spårområdets södra sida, liksom ytor med buskvegetation kommer att tas ner för att möjliggöra planerad byggnation. De träd som kommer att fällas är placerade i anslutning till brons fästen, trappor och hissar.

Markvegetation kommer att påverkas vid nytt spårområde liksom på båda sidor av spåren vid anläggande av bron och nya perronger.

Fällning av träd och röjning av buskar aktualiserar kompensation av vegetation. Kompenserande trädplantering föreslås framför allt utmed Norra järnväggsgatan, öster om den gröna byggnaden. Genom kompenserande trädplantering kan karaktären av en grön, sammanhållen stationsmiljö bevaras. Placeringen är lämplig då den innebär en förlängning av den befintliga trädrad, som på grund av anläggning av bron förlorar träd.



Figur 25. Exempel på insekshotell i ordnad form i Slottsträdgården i Malmö.

Trädplantering föreslås även på den norra sidan om spårområdet i gräsytan väster om den gröna byggnaden och i anslutning till den östra rampen. På södra sidan om spårområdet föreslås trädplantering i gräsytan öster om entréplatsen

Mindre träd föreslås planteras tillsammans med buskar och perenner i planteringsytorna vid entréplatserna, på respektive sida om spårområdet.

Hissarnas östra sidor föreslås kläs med träribbor, på vilka klättrväxter leds upp (se exempel i figur 34). Dessa ger miljön ett frodigare uttryck och gör det mindre attraktivt att klottra på väggarna.

Planteringarna skapar en välkomnande entré, se exempel på upphöjda planteringar och anslutande sittmöjligheter i figur 22 och figur 23. Planteringarna kommer att upplevas av många resenärer och bidra till det första intrycket vid ett besök i Heby. Det är således viktigt att dessa blir estetiskt tilltalande året om.

Slänter anläggs i bakkant på plattformarna på spårområdets båda sidor. Dessa föreslås få torrängsplanteringar med buskar och örter, se torrängsplantering i figur 24. Dessa bidrar positivt till den biologiska mångfalden och kan göras estetiskt tilltalande. Slänter innebär mindre andel konstruktion än stödmurar, vilket därmed är en fördel ur klimatsynpunkt.

Intill den befintliga ljusgröna byggnaden, på spårområdets norra sida, är det mindre utrymme för slänt. I detta läge föreslås plattformen avgränsas med stödmur med häckplantering nedanför.

Mellan rampen och plattformen nordöst om spåret föreslås en planterad slänt. På östra och norra sidan av rampen föreslås

stödmur och häckplantering. Slänten och häckarna gör att plattformen och ramperna upplevs förankrade i landskapet och bidrar till att ge stationsområdet en trivsam, mindre hårdgjord och mer omhändertagen karaktär.

Inom spårområdet finns det idag ytor med ängsvegetation. Vid nyanläggning inom dessa ytor föreslås insådd av ny äng. Ytor som planeras få ängsvegetation ska besås med samma arter som idag finns i området. Invasiva arter ska dock undvikas. Då det i området förekommer blomsterlupin, som är en invasiv art, är det olämpligt att använda befintlig fröbank från delar av området.

Då träd planeras fällas inom området kommer död ved att uppkomma. Kompenserande trädplantering med unga träd kan inte ersätta äldre träd gällande livsmiljö för insekter. Ett insektshotell i ordnad form föreslås på gräsytan mellan bron och den befintliga ljusgröna byggnaden, intill de befintliga stora träden på spårområdets norra sida (se referensbild 25.) föreslås för att bidra positivt till den biologiska mångfalden inom området.

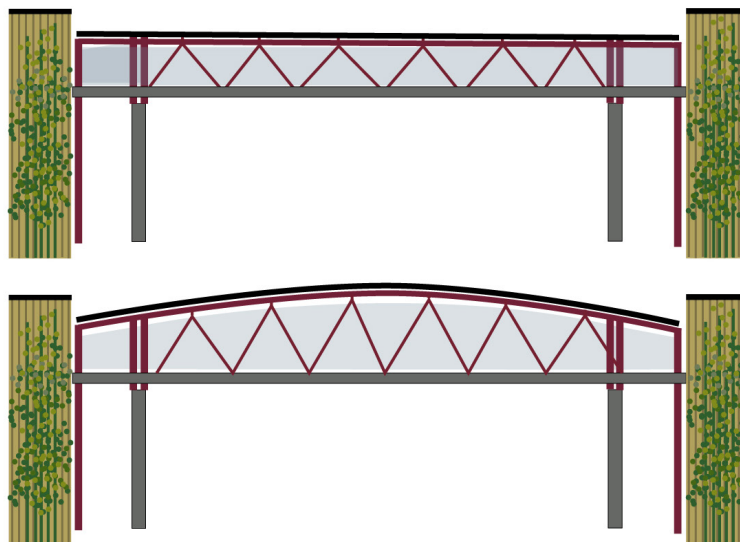
### 3.4 Bro över spåren

Passage över spåren föreslås anläggas med en ca 32,5 m lång bro, med ca 3,4 m bredd mellan handledare (föreslagen placering i figur 11 och 12.). För att undvika att bron upplevs otrygg eller instängd, föreslås brons väggar bestå av transparenta sidor, med ett synligt, utanpåliggande fackverk. Brons fackverk föreslås få samma vinröda färg, som fönsterspröjs och detaljer i stationshuset har. På så sätt kopplar bron an till den befintliga miljön. En lite mörkare färg innebär att bron inte får onödigt stor dominans i

landskapet, samtidigt som den skiljer sig från markens gråsvarta nyanser. För att öka den arkitektoniska upplevelsen av bron och för att promenaden över bron ska upplevas mindre monoton, föreslås väggarna gå upp i en försiktig bågform i brons mittpunkt. Bron kan även utformas med raka överliggare (se referensbild figur 26 för olika varianter), detta utreds vidare i kommande process.

Bron kommer att behöva solida brostöd närmast spåren på respektive sida av bron. Dessa brostöd, som föreslås

uppföras i betong, utgör en bra möjlighet att agera galleri för bilder som berättar om ortens historia, som centrum för tegelbruksindustrin i Sverige. Förslagsvis ingjutes avtryck av historiska fotografier i betongen, se figur 13 för exempel på betongtryck och historiskt motiv. Ett attraktivt sätt att skapa intressanta väggar anpassade specifikt för Heby. Genom att belysa bilderna på brostöden under mörka timmar, blir brostöden inte attraktiva att gömma sig bakom, eftersom man då står mitt i strålkastarljuset.



Figur 26. Överst: principskiss på utformning av bron som visar fackverksbro med tak med rak överliggare. Mörk vinröd kulör på stålelement och hissidor inklädda i träribbor och klätterväxter. Figur 27. Nederst: principskiss på utformning av bro med svagt bågformad överliggare.



Figur 28. Referensbild avseende fackverksbro. Foto från Google earth.



Figur 29. Referensbild avseende tak och glasväggar



Figur 30. Referensbild på väderskydd med stor andel glas. Foto från Team Tejbrant.



Figur 31. Referensbild på väderskydd med grönt tak. Foto från Team Tejbrant.



Figur 32. Referensbild på teknikhus med träpanel. Foto från Box modul.



Figur 33. Befintlig bebyggelse i området med falu rödfärg.

Betongtryck är lämpliga då de är robusta och inte innebär ytterligare infästning av material.

### 3.5 Väderskydd

På den södra plattformen föreslås befintliga väderskydd bytas ut mot två nya väderskydd. Dessa placeras i nya lägen i förhållande till befintliga. På norra plattformen placeras väderskydd mitt emot väderskydden på spårområdet södra sida. Placeringen är vald för att inte kollidera med brons placering och för att inte skymmas av den gröna byggnaden, då det skulle kunna upplevas otryggt.

Väderskydden placeras i plattformarnas bakkant för att inte ta plats från plattformen mot spåret.

De nya väderskydden föreslås vara större än befintliga väderskydd.

Det är av stor betydelse att väderskyddens karaktär passar väl in på platsen, att väderskydden är funktionella och upplevs trygga att använda. Förslagsvis väljs väderskydd med stor andel glas, relativt tunna, svartlackade aluminiumprofiler (se referensbilder figur 30. och 31). Taken föreslås utgöras av gröna tak med ängsplantering eller sedum. Äng syns mer från marken och inrymmer större biologisk mångfald.

I väderskydden ska bänkar med ryggstöd och armstöd finnas liksom papperskorg.

### 3.6 Teknikhus

Teknikhus kommer att behövas nordväst om pendlarparkeringen, väster om stationshuset, vid spårområdets södra sida, . Om teknikhusen inte anpassas till sin omgivning, riskerar de att bidra negativt till platsens upplevelse och ge ytorna kring teknikhusen karaktären av en baksida. Genom en utformning som passar väl in på platsen kan teknikhuset i stället bli ett positivt inslag i miljön. Teknikhuset bör inte få samma dignitet som stationshuset, utan snarare jämföras med mindre servicebyggnader i området (se figur 33.). Därför föreslås en träfasad (se referensbild 32.) i faluröd färg. För att bidra till den gröna karaktären och till biologisk mångfald föreslås ett grönt tak, helst bestående av ängsplantering, annars av sedum. Även ett svart falsat plåttak skulle kunna fungera väl på platsen.



Figur 34. Hiss med transparenta partier på två av sidorna. Exempel från Knivsta station.

### 3.7 Belysning

Belysningen i stationsområdet, på bron, i dess trappor och hiss och på dess angränsande ytor, ska bidra till att göra att vistelsen upplevs trygg och trivsamt. Det är viktigt att det inte uppstår någon bländning för den som rör sig mellan stationsmiljöns olika delar. Ljuset på bron, i trappan och hissen, behöver därför harmoniera med belysningen i det omgivande stationslandskapet. Belysningen kan delvis utgöras av lampor som lyser upp de föreslagna avtrycken i betongen utmed brostöden. Även i det övriga stationsområdet behöver funktionell och trivsamt belysning integreras på ett lämpligt sätt i platsens övriga utformning.

Det är viktigt att armaturen är väl anpassad till platsens kulturhistoriska värden. Svartlackade stolpar kan i många lägen och eventuellt i alla lägen vara lämpligt.



Figur 35. Hiss med vägg klädd med träribbor, bevuxen med klängande växter. Exempel från Knivsta station.



Figur 36. Sittmöjligheter integrerade i avgränsningar mot planteringar.

Ljuset bör ge ett varmt sken för att bidra till en trivsamt upplevelse som passar den kulturhistoriska miljön. Armaturen ska uppmuntra till vistelse och skapa en trygg och välkomnande atmosfär.

### 3.8 Trappor

Trappor leder på båda sidor om spåren från marknivå och upp till bron. Trapporna är placerade för att inte skymma värdefull bebyggelse och för att de ska angöra marken i lämpliga lägen.

På södra sidan av spåren innebär detta att trapporna till bron angör marken öster om bron, intill stationsbyggnaden, nordväst om denna. Föreslaget läge har närhet till hissen, vilket är positivt då sällskap som har olika behov kan angöra trappa respektive hiss nära varandra. Placeringen är dessutom logisk utifrån rörelsestråk mellan plattformen och Stationsvägen, mellan pendelparkeringen och angöringsytan nordöst om stationen.

Även på norra sidan av spårområdet angör trapporna till bron marken på östra sidan av bron, där de inte står i konflikt

med den röda magasinbyggnaden. Trappan har även på norra sidan närhet till hissen.

Placeringen av brons trappor, på båda sidor av spårområdet, motiverar att entréplatser skapas mitt emot varandra, framför stationshuset. Stationshuset har stor betydelse för stationsområdets karaktär och attraktion och placeringen av trappor och hissar bidrar till att fylla platserna med liv och rörelse. En samlad stationsmiljö bidrar till såväl förenklad orientering som trivsel och trygghet.

Trapporna till bron föreslås uppföras i stål.

Väggarna till trapporna till bron föreslås bestå av transparent material, både för att smälta väl in i miljön, för att få dagsljus in i trappan och för att bidra till trygghet. Genom att de som är innanför respektive utanför trappan ser varandra skapas inte några väggar att gömma sig bakom.

Trappor planeras mellan marknivå och plattform, på norra sidan om spårområdet, såväl i östra som i västra delen av plattformen. Dessa föreslås uppföras i granit, för en lämplig förankring till den kulturhistoriska miljön.

### 3.9 Hiss

En hiss leder på vardera sida om spårområdet från marknivån upp till bron. Hissarnas placering, i brons kortändar, bidrar till att göra det enkelt att orientera sig på platsen. Placeringen innebär även att brons sammantagna bredd minskar i jämförelse med en placering vid sidan av bron.

Hissarnas dörrar placeras så att det går att röra sig in genom hissen på ena sidan och därefter rakt fram och ut på motstående sida. Väggarna på båda de sidor som har dörrar planeras bestå av glas (se referensbild figur 34.). De två sidor som inte har dörrar kan bestå av bärande material. Hissväggar som inte består av glas föreslås kläs med träribbor för att ge plats åt klättrväxter. Växterna bäddar in hissen i grönska så att denna blir mindre påtaglig. Träribbor bidrar dessutom till en varmare karaktär (se referensbild figur 35.). Att hissen inte blir alltför utmärkande är viktigt på båda sidor om spåren, men framför allt på den södra sidan där hissen hamnar relativt nära den kulturhistoriskt värdefulla stationsbyggnaden.

Apparatskåp för hiss föreslås på båda sidor av spåren placeras intill hissdörren, till vänster om denna uppe på bron. Över hissdörren och apparatskåpet och till vänster om apparatskåpet föreslås transparenta väderskydd i form av 80 cm utskjutande tak respektive vägg (om inte



Figur 37. Referensbild på pollare som förhindrar biltrafik (foto från Hitsu).

tak som täcker övriga bron skulle nå fram till hissen). Vid hissdörren i marknivå föreslås 80 cm utskjutande transparent tak. Det är viktigt att det inte placeras ett tak i material som inte är transparent, då det av trygghetsskäl behöver gå att se vem som står i respektive utanför hissen.

Dörröppningsknapp för hissen behöver placeras i lämpliga lägen för att vara åtkomliga från rullstol. Dessa får samtidigt inte placeras så att de utgör hinder för övrig rörelse.

### 3.10 Sittmöbler, skyltar och sopkärl

Sittmöjligheter föreslås på ett flertal platser på båda sidor om spåren. Bänkar med ryggstöd och armstöd placeras ut på flera platser utmed plattformarna. Även i de fyra väderskydden (två väderskydd per plattform) ska bänkar finnas.

I markplan i anslutning till trappa och hiss finns bänkar för den som har behov av vila. Även uppe på bron i anslutning till dess norra och södra sida, men även mitt på bron, föreslås sittplatser med rygg- och armstöd för den som behöver vila.

Utmed trappan till bron på norra sidan om spårområdet, liksom utmed hissens ena sida, på södra sidan om spårområdet föreslås informella sittytor (se referensbilder figur 23 och 36).

Att det finns fler än ett ställe att sitta på ger utrymme för fler sällskap samtidigt.

Bänkarna ska ha en tidlös karaktär för att passa in på platsen. Det är viktigt att material och form innebär bekväma sittmöbler. Informella sittytor kan dock ha lägre komfort.

Informationstavlor och skyltar ska placeras där de är väl synliga och samtidigt inte utgör hinder för framkomlighet eller sikt.

Sopkärl föreslås placeras på ett flertal platser på plattformarna, vid entréplatserna på båda sidor om spåren samt på norra sidan av spårområdet i anslutning till ramper på spårområdets norra sida.

Sopkärl behöver vara tillräckligt stora, vara svarta eller mörkt gröna och ha en utformning som passar väl in på platsen.

### **3.11 Handledare, räcken, stängsel och pollare**

Trapporna upp till bron ska ha handledare på båda sidor av trappan. Handledare bör vara smäckra och svartlackade, alternativt lackade i samma vinröda färg som övriga brons fackverk planeras få .

Räcken i övriga delar av stationsområdet föreslås vara svartlackerade.

Plattformarnas bakkant bör förses med svartlackade räcken som motverkar rörelse över den planterade slänten.

Kringplanteringar som inte omgärdas av granitsten föreslås låga svartlackade planteringsräcken skydda växterna och skapa en stilig avgränsning av planteringsytan. Planteringsräcken bör gå i samma stil som övriga räcken (se referensbild figur 23 och figur 24.).

Stängsel ska vara mörkgröna eller svarta.

Pollare föreslås placeras i Norra Järnvägsgatans kant, på norra sidan av spårområdet, framför hissens. Pollarna förhindrar fordon från att köra för nära hissens. Pollarna behöver vara tillräckligt starka för att utgöra hinder för motorfordon. Dess form får inte ta för mycket uppmärksamhet i anspråk. En rak, enkel form, i svart kulör förespråkas (se referensbild figur 37.).

### **3.12 Återställning av mark och vegetation**

Ytor med smågatsten mellan stationshuset och spårområdet ska återställas och anpassas till ny markplanering och nya marknivåer. Nya taktila stråk kommer att placeras inom ytan och anpassas till befintlig och nya situation.

Inom spårområdet förekommer ytor med ängsvegetation. Dessa ska återställas till ängsvegetation med insådd av arter som idag förekommer naturligt i dessa ytor. Området ska inte besås med förekommande invasiva arter som växer på området, som blomsterlupin.

## 4. Drift och underhåll

Målsättningen för den färdiga anläggningen är att underhåll och felavhjälpling ska kunna utföras på ett effektivt, miljömässigt och arbetsmiljömässigt riktigt sätt. Enkla och standardiserade lösningar väljs när de uppfyller efterfrågad funktion. Alla förändringar, såväl ny- som reinvesteringar i anläggningen utförs ur ett livscykelkostnadsperspektiv (LCC-perspektiv) med målsättning att minimera livscykelkostnaderna.

Ytor med ängsvegetation slås 1 gång/år. Efter att slagen äng fröat av sig rekommenderas bortförsel av slätter.

Etableringsskötsel av markvegetation, nya träd och buskar tillkommer. Skötsel, inklusive ogräsrensning, av planteringsyta ska utföras 1 gång/månad under okt-apr och 2 gång /månad under perioden maj-sept. Eftersom vegetationen ska väljas med lågt skötselbehov i åtanke bedöms skötselbehovet minska på sikt. Det är viktigt att planteringsytorna har lämpliga utrymmen för driftpersonal att stå på.

Gräsytor behöver klippas. Stenmjölsytor ska påfyllas med stenmjöl efter behov. Skräpplockning ska ske över hela stationsområdet och ogräsrensning av stenmjölsytor och gräsytor behöver ske med relativt hög frekvens.

Bron och anslutande trappor ska hållas rena. Hissarna ska städas. Fönster och speglar ska tvättas.

Transparenta ytor i väggar i trappor och bro, ska bestå av så kallat självrengörande glas. Väggar ska dock ses över.

Rännor utmed tak på bro och trappor ska rensas.

Entréytor på respektive sidor om spåren ska hållas fria från is och snö.

Ramper mellan marknivå och plattform, liksom båda plattformarna, ska snöröjas med snöröjningsfordon. Snöröjningsfordon får inte plats i hissarna utan behöver köra runt stationsområdet via Storgatan, öster om stationsområdet.

Trasig armatur behöver åtgärdas skyndsamt för att de delar av stationsområdet som är avsedda att vara belysta ska upplevas trygga att vistas på.

Eventuellt klotter liksom annan eventuell skadegörelse bör saneras/ åtgärdas utan dröjsmål för att stationen ska upplevas omhändertagen och för att undvika detta genererar ytterligare förstörelse.

## 5. Fortsatt arbete

Projektering av stationsområdet, utanför plattformarna.

Val av utrustning för stationsdelar utanför plattformarna.

Ta fram växtförslag för träd, busk- och perennytor, ängssådd och gröna tak. Upprättande av planteringsplaner.

Precisera val av markmaterial. Överbyggnader för mark.

Detaljer för murar, bänkar, ramper och planteringskanter av återbrukad granit.

Gestaltning och detaljritning för bro och dess inslag av konst eller liknande.

Kompletterande driftinformation.

## 6. Källförteckning

### 6.1 Skriftliga referenser

PM Inledande landskapsanalys och gestaltungsavsikter, Heby station - mötesspår och planskild passage, källförteckning över information från detta finns i dess PM.

Trafikverket, 2013, Stationshandbok

Trafikverket, 2022, Krav med rådtext TRVINFRA -00001, Version 3.0, Ban-och stationsutformning, Stationens utrustning och anläggningsdelar

Trafikverket, 2017, Stationsmiljö, Utformning av stationen med resenären i fokus

Trafikverket 2015: 086, krav för vägars och gators utformning

### 6.2 Foto och figurer

Fotografier är tagna av AFRY om inget annat anges.

Övrigt bildmaterial är upprättat av Afry om inget annat anges.

Underlagskarta till Figur 2 och 3: *Min karta*, Lantmäteriet. Hämtad: 21-09-02. <http://minkarta.lantmateriet.se/> Analys av Afry



Postadress: Trafikverket, Ärendemottagningen, TRV 2025/135430 Box 810, 781 28 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se), Telefon: 0771-921 921