

Bergsbrunna station med tillhörande järnvägsmurar Landskaps- och kulturmiljöanalys

Underlag för detaljplan 2026-03-17



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. INLEDNING	3
1.1 Bakgrund och syfte.....	3
1.2 Metod och avgränsningar.....	4
1.3 Planförutsättningar.....	7
1.4 Lagstiftning och skydd.....	7
2. BESKRIVNING AV LANDSKAP OCH HISTORIA	8
2.1 Topografi.....	9
2.2 Geologi.....	10
2.3 Äldre tiders markanvändning.....	12
3. LANDSKAPSANALYS OCH VISUELL ANALYS	15
3.1 Landskapsanalys.....	15
3.2 Visuell analys.....	16
4. KULTURHISTORISK VÄRDEBESKRIVNING OCH KONSEKVENSPANALYS	21
4.1 Värdebeskrivning.....	21
4.2 Konsekvensanalys.....	22
5. KÄLLFÖRTECKNING	23

Beställare

Uppsala kommun,
Stadsbyggnadsförvaltningen

Projektteam Topia

Uppdragsansvarig: Olof Engdahl LAR/MSA

Handläggare: Erik Hansén LAR/MSA

Projektledare

Gustav Hector, Svefa/Uppsala kommun

Carl-Henrik Barnekow, Planarkitekt
(konsult)/Uppsala kommun

Skede

Utredning inför samråd för detaljplan

1.1 INLEDNING

I den här landskaps- och kulturmiljöanalysen redovisas hur en ny station i Bergsbrunna kan komma att visuellt påverka landskapet mellan Bergsbrunna, Söderby och Linnés Hammarby i sydöstra Uppsala. Det som värderas är en stationsbyggnad perrong och stödmurar på båda sidor av järnvägsspåren. Rapporten utgör ett underlag i arbetet med en ny detaljplan för Bergsbrunna station.

Bakgrund och syfte

I samband med Trafikverkets planerade utbyggnad med fyra spår fram till Uppsala C planeras även en ny station ca 900 meter sydöst om Bergsbrunna. För att kunna bygga en station här kommer stödmurar att behöva ta upp höjdskillnaden mellan den högre belägna västra sidan och tågspårens nivå på ca +15,5 m ö h. Åkermarken öster om järnvägsspåren ligger sedan ytterligare ca 10 meter lägre än spåren.

Stödmuren på den västra sidan om spåren planeras att ha två delar som är 33 respektive 15 meter långa. Höjden är mellan 8 och 10 meter. Mellan de två murarna finns stationsbyggnaden som förbinder den västra och östra sidan över spåren. Ett tak sträcker sig också längs med en del av perrongen. På den östra sidan planeras stödmur längs spåren som sedan ansluter mot järnvägens slänter. Den mäter ca 40 m söder om östra entrén och ca 30 m på den norra sidan.

Syftet med rapporten är att ta fram ett underlag som gör det möjligt att värdera hur en stödmur, stationsbyggnad och perrong kommer att påverka det omgivande landskapet öster om stationen. Avsikten är också att visa i bild hur en sådan förändring av platsen kan se ut med hjälp av fotomontage med framtagna 3d-modeller som läggs in i fotografier från några utvalda vyer.



Figur 1. Utredningsområdets läge i sydöstra Uppsala.

Skala 1:50 000, SWEREF 99 TM, RH 2000. 0 2 4 6 km Källa: Lantmäteriet

1.2 METOD OCH AVGRÄNSNINGAR

Nedan följer en redogörelse över rapportens metod, genomförande och avgränsningar.

Metod och genomförande

Analysen utgår från platsbesök och fotodokumentation, studier av kartor, arkivmaterial, utredningar och förslag. Den visuella analysen utgår från valda vypunkter, siktlinjeanalys och fotomontage.

Historiska och andra kartunderlag har använts för att visa på landskapets bärande strukturer och för att visa på landskapets förändring över tid.

Vid platsbesöken har vi rört oss mellan olika platser för att få en känsla för skala och rumslighet. Vi har försökt bedöma hur långt bort något förblir synligt, och jämfört hur vi upplever andra framträdande element i landskapet, så som kraftledningar och bebyggelse. Den befintliga vägporten under järnvägen har varit en viktig referens för att bedöma den planerade stödmurens storlek och läge i landskapet. Platsbesök gjordes den 25 juni 2024 och den 18 oktober 2024.

Utifrån landskapsanalysens slutsatser görs en kulturhistorisk värdebeskrivning utifrån begreppen kunskapsvärde, upplevelsevärde och bruksvärde (enligt KUB-modellen). I värderingen av kulturmiljöpåverkan kopplas diskussionen till begrepp som känslighet, tålighet och kumulativa effekter.

Kulturmiljöanalysen utgår från Riksantikvarieämbetets "Plattform för kulturhistorisk värdering och urval" samt Boverkets beskrivning av kulturvärden i plan- och bygglagen. Det handlar här om ett brett kulturmiljöbegrepp som betonar en helhetssyn på kulturmiljön. Att värna kulturvärdena ses som ett sätt att säkerställa en långsiktigt hållbar livsmiljö. Utgångspunkten i dessa arbeten är att kulturmiljö och kulturhistoriskt värdefulla områden ska beskrivas och analyseras på ett transparent och genomsiktligt vis.

I linje med europeiska landskapskonventionen (ELC) eftersträvar rapporten att bidra till en helhetssyn på landskapets värden, liksom att bidra till en ökad medvetenhet om landskapets betydelse i samhället. Förhoppningen är att bidra till en öppen och inklusiv diskussion om landskapets värden som en del av den fortsatta detaljplaneprocessen.

Avgränsning

Utredningsområdet har bestämts av ett större område varifrån den planerade stationen kan bli synlig: från skogsområdet Lunsen med järnvägen ut i omgivande landskap kring byarna Berga, Stora och Lilla Söderby, och över E4:an bort till Hammarby. Från Linnés Hammarby är det ca 2,6 kilometer fågelvägen.

Omgivningen karaktäriseras av ett odlingslandskap i Sävjaåns svagt sluttande dalgång. Flertalet byar, åkerholmar och enstaka träd utgör tillsammans med åkrarna det mosaiklandskap som står i kontrast till Lunsens skogbeklädda moränhöjder. E4:an skär genom landskapet i nord-sydlig riktning. Gamla Stockholmsvägen leder fram mellan moränhöjderna och passerar sedan under E4:an vid Slinkbacken. Stambanan följer branten mellan Lunsen och åkerlandskapet. En kraftledningsgata går parallellt med järnvägen ca 350 meter längre ut på åkrarna. En annan kraftledningsgata går öster om E4:an norrut mot Danmarks by.

I den här rapporten begränsas analysen till den planerade stationsbyggnaden med perrong, och tillhörande stödmurar på båda sidor av spåren, som ingår i området den nya detaljplanen för Bergsbrunna station. Andra planerade förändringar av området så som vägar eller annan planerad bebyggelse har inte värderats här.

Under arbetets gång har uppdraget utvidgats från att undersöka konsekvenserna för en lång mur på västra sidan till att inkludera även stationen och murar på den östra sidan. Valda vypunkter har också reviderats.



Befintlig vägport syns till höger i bild. Vy mot järnvägen och Lunsen.

Övergripande om stationen

Trafikverket arbetar med ett projekt att utöka järnvägen från två spår till fyra. I samband med detta anläggs även Bergsbrunna station med tillhörande plattformsförbindelse, stödmurar och trapphus.

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 sida.

På den östra sidan planerar kommunen kollektivtrafik och gata längs med järnvägen. Eventuella kvarter på östra sidan om järnvägen blir en framtida stadsutveckling för Uppsala som inte hanteras i denna rapport.

Arkitektoniskt koncept

Konceptet för Bergsbrunna station bygger på att skapa en enhetlig form som skapar en tydlig byggnadsvolym.

Byggnadens mest framträdande drag är taket. Genom sin form och kulör ska det binda samman trapphus, plattformsförbindelser och perronger till en arkitektonisk helhet.

Takets horisontella utsträckning markerar tågens färdriktning, samtidigt som den ges en böljande form som följer och understryker resenärernas rörelsemönster genom trapphusen. Som ett sammanhållande element sträcker sig taket över anläggningens olika plan.

Det finns en ambition att harmonisera den befintliga lantliga miljön med en mer stadsmässig karaktär. Genom en komposition av material, kulörer och form är målet att skapa ett samspel mellan de bevarade grönområdena och den nya bebyggelsen.

Gestaltningen ämnar kombinera hållbarhet med materialval av lång livslängd, lågt underhållsbehov och långsiktig samhällsnytta, samtidigt som estetiska arkitektonisk kvalitet och detaljer och omsorg bevaras.



Rendering som visar gestaltungsförslaget för Bergsbrunna station vid en östra entrén, Sweco/Trafikverket 2026-02-18, (beskuren bild).



Figur 2. Översikt på utredningsområdet som visar byar, vägar, järnvägen och läge av den planerade muren, byggd över spår samt perrong.
 Streckad linje visar detaljplanegräns.

Källa: Lantmäteriet (beskuret kartutsnitt).

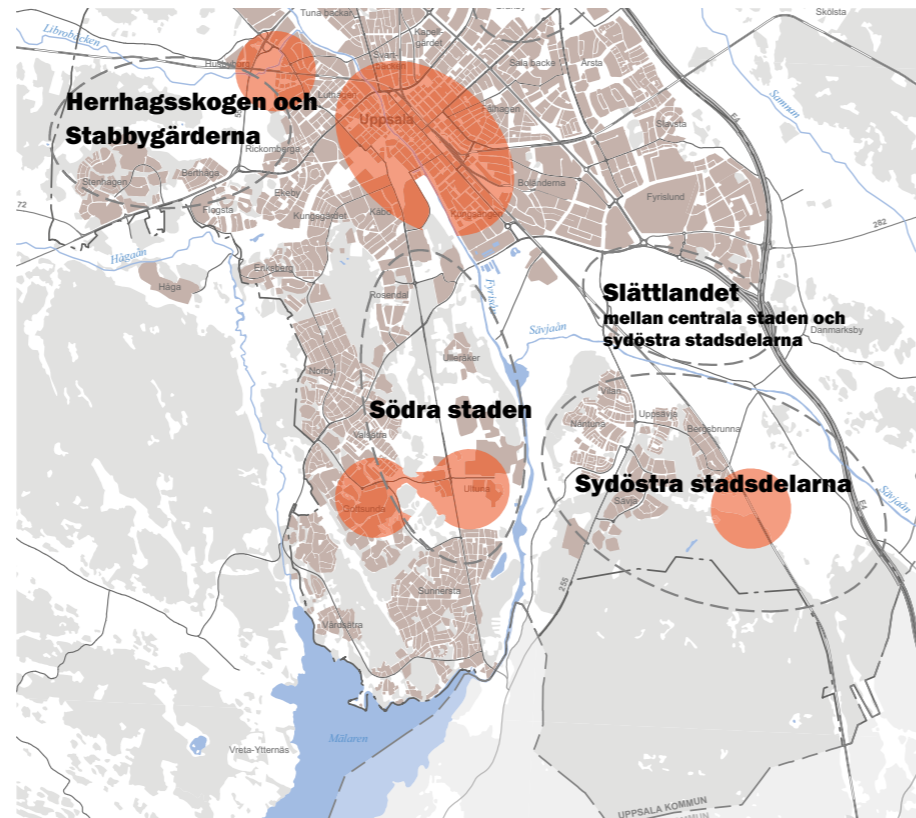
1.3 PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Översiktsplan 2016 pekar ut området som en del av ett större utvecklingsområde "Sydöstra stadsdelarna" vilket innefattar en stadsexpansion om minst 10 000 nya bostäder, verksamheter samt etablering av ny tågstation, Uppsala södra, strax söder om Bergsbrunna.

"Bergsbrunna stadsnod" planeras utgöra området kring det framtida stationsläget för Uppsala södra. Stationen lyfts fram som en förutsättning av dess utveckling. Fyra spår till Stockholm lyfts i ÖP 2016 upp som en av fem särskilt viktiga punkter att prioritera i närtid.

Enligt Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna (2021) är planen att bygga ut bostäder och arbetsplatser utmed ett blivande stadsstråk söder om befintlig bebyggelse i Sävja och Bergsbrunna.

Omfattningen av den första delen i utbyggnaden av fyra spår mellan Uppsala och Stockholm har hämtats från Trafikverkets järnvägsplan "Samrådshandling- Fyra spår Uppsala, Söder Bergsbrunna-Uppsala central, Markanspråk, Blad 0116-0117" daterad 2023-05-04 samt utredningsskisser från White daterade 2023-03-27.



Större utvecklingsområden - utdrag ur plankartan ÖP 2016, sid 68, figur 21. Uppsala kommun.

1.4 LAGSTIFTNING OCH SKYDD

Järnvägen omfattas enligt Trafikverkets bedömning av riksintresse vilket bör tas i beaktande vid utveckling av området.

Övriga riksintressen i utredningsområdet är E4:an, Sävjaån, Lunsen samt Långhundraleden.

Långhundradalen omfattas av riksintresse på grund av:

Forntida betydande kommunikationsmiljö och fornlämningsmiljö med ett stort antal monumentala fornlämningar från framför allt yngre järnålder som tillsammans med odlingslandskap, herrgårdsmiljö, torp och bymiljö ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling. (Länsstyrelsen, 2018)

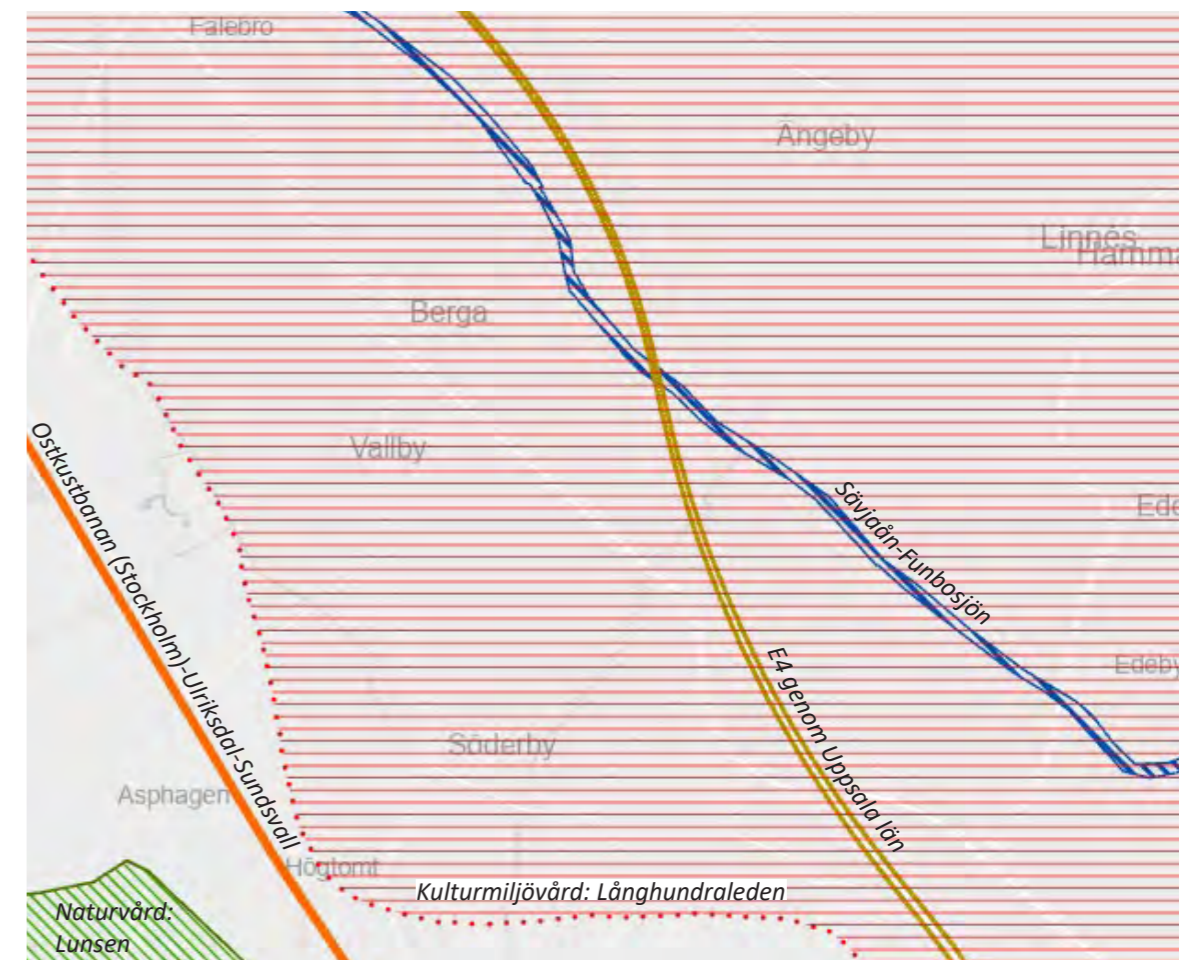
Lunsen är till stor del ett naturreservat och Natura 2000-område med riksintresse för naturvård, dock ej den del närmast järnvägen i utredningsområdet.

Linnés Hammarby utgör kulturreseptat, dock begränsat till området närmast Carl von Linnés tidigare bostad och skogen bakom denna.

I närheten av järnvägen finns två fornlämningar (se sid 11). Dessa skyddas av kulturmiljölagen med Länsstyrelsen som tillsynsmyndighet.



Strukturbild från ÖP 2016. Utdrag ur Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna (2021), sid 10, Uppsala kommun



Beskuret kartutsnitt, karta riksintressen.

Källa: Boverket

2. BESKRIVNING AV LANDSKAP OCH HISTORIA

Följande kapitel redogör för hur landskapet utvecklats från havsvik till dagens slättlandskap.

2.4 TIDSPERIODER OCH FRAMTIDA UTVECKLING

Utredningsområdet har från att det steg ur havet till idag genomgått många förändringar.

Än idag präglas utredningsområdet av jordbruket, men ett antal större förändringar under årens lopp har inneburit påverkan på hur landskapet upplevs idag.

Här följer en grov indelning i huvudsakliga tidsperioder.

Tidsperiod 1 - Jordbrukslandskapet

ca 3000 f.Kr - 1866

Landskapet övergår från skärgårds- till slättlandskap. Sävjaån som farled förlorar sin roll. Den mer höglänta åkermarken närmast byarna har troligen odlats längst, då den bör vara lättare och mindre vattensjuk. Marken närmare Sävjaån och impidementmarken har främst använts som betesmark.

Från 1700-tal till slutet av 1800-talet genomförs större jordreformer i form av storskifte och laga skifte. Då slogs mindre tegar ihop till större sammanhängande åkrar.

Tidsperiod 2 - Industrialiseringen

ca 1866 - 1960

Tillkomsten av järnväg skapar en tydlig barriär genom slättmarken vid Bergsbrunna gård och gränsen mot Lunsen.

Tegelbruket i Bergsbrunna lämnar spår i åkermarken i form av lertäkt med tillhörande deponihögar som idag utgör gräsbevuxen betesmark.

Tidsperiod 3 - Infrastrukturutbyggnad

ca 1940 - 1975

E4:an byggs. Sträckan genom utredningsområdet sammanfaller i stort med Sävjaån, i dalgångens botten. En ny bro över Sävjaån byggs där motorvägen korsar ån från södra till norra sidan.

Gamla Stockholmsvägen leds om för att göra plats för motorvägen.

Tillkomst av kraftledningarna bildar ett nytt landskapselement.

Tidsperiod 4 - Station- och stadsnod

ca 2030-2050

Utbyggnaden av järnvägen med fyra spår, samt spårvägsutbyggnaden innebär möjlighet att skapa ny stadsbebyggelse vid den nya Bergsbrunna station i anslutning till Lunsen. Där utgör västra muren en första del av ett större stadsutvecklingsinitiativ på båda sidor om järnvägsspåret.

Se även: Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna (2021)

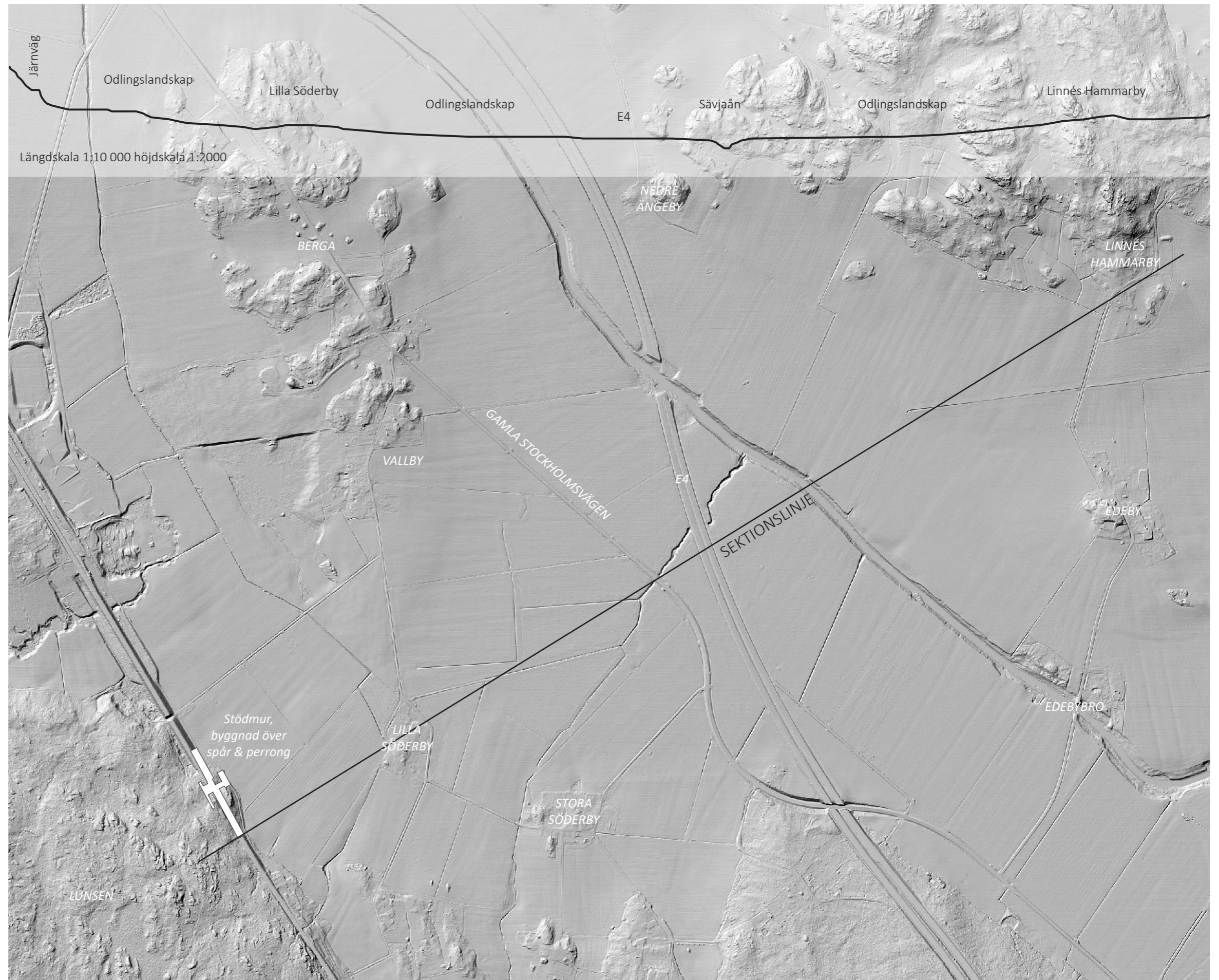
2.1 TOPOGRAFI

Sävjaåns dalgång är relativt flack, och upplevs som ett överskådligt platt slättlandskap.

Bebyggelsen i form av gårdar ligger på små höjdryggar på slätten, eller i skogskanterna.

I sydväst och nordost avtecknar sig Lunsen respektive det trädbeklädda landskap som utgör omgivningen runt Danmarks kyrka och Linnés Hammarby.

E4:an är förlagd till den lägsta delen i närheten av Sävjaån, vilket gör att den stundtals kan vara svår att överblicka när den ses från dalgångens mer låglänta delar.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

2.2 GEOLOGI

Kartan visar tydligt hur bebyggelsen har koncentrerats kring det som varit öar i den skärgård som bildades efter inlandsisens försvinnande.




För cirka 5000 år sedan började de första skogspartierna vid Hammarby resa sig ur havet, för ca 3800 år sedan började de nordligaste delarna av Berga visa sig över havsytan. 1500 år senare är hela den idag bebyggda delen av Berga och Vallby ovanför havsytan och avtecknar sig som en tydlig ö.

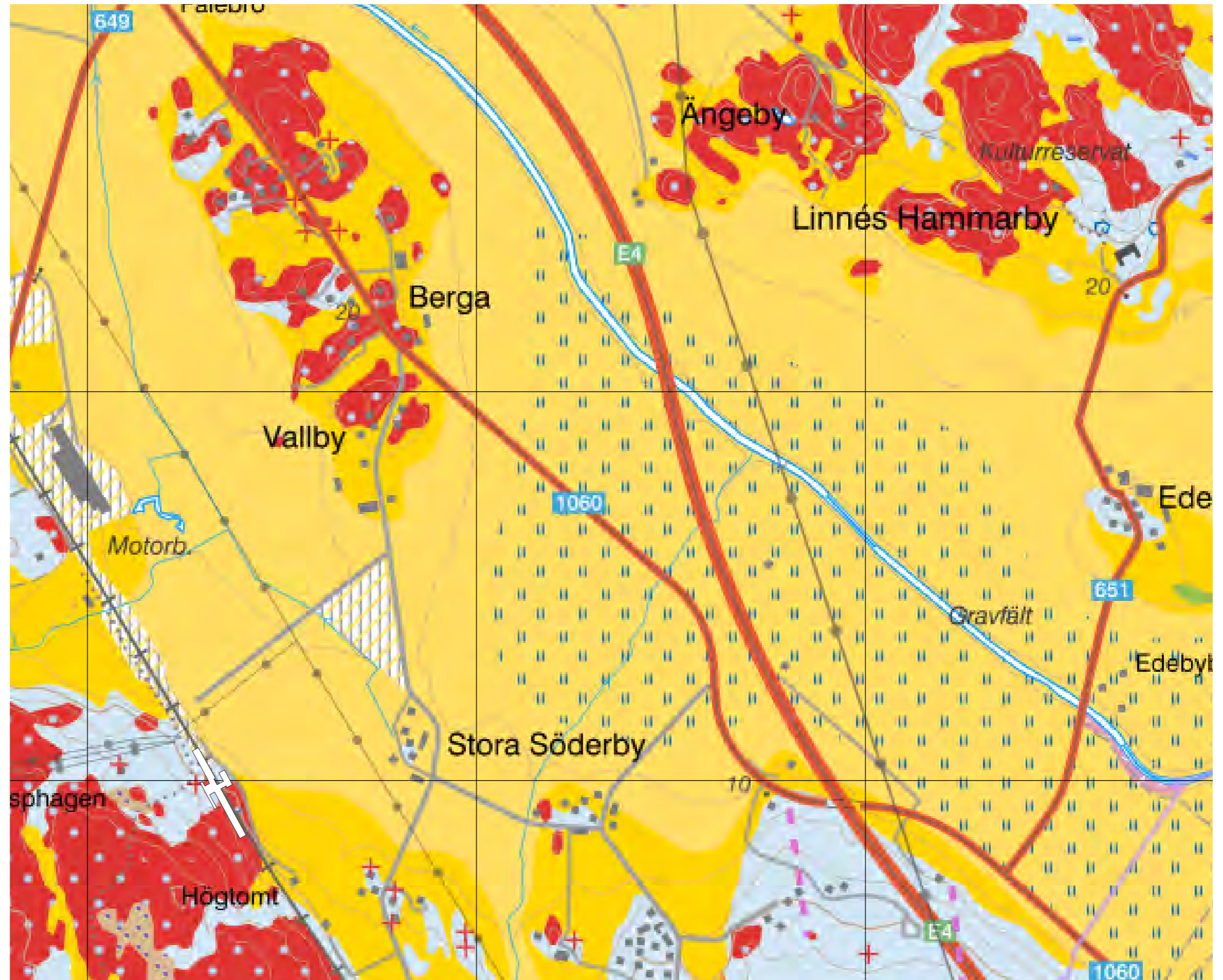
För cirka 1950 år sedan förlängs stranden norrut sett från moränhöjderna vid och öster om Lunsen och platserna som idag är Stora och Lilla Söderby ligger då i strandkanten.

Först för cirka 1350 börjar landskapet likna dagens med slättmarken i stort sett öppen med kvarvarande vatten koncentrerat kring Sävjaån.

Jordartskartan påvisar gyttjiga områden kring Sävjaån i öst på utsnittet. Dessa områden, liksom de styva lerjordarna mellan byarna, kan antas främst använts för utmarksbete och vallodling in på 1900-talet, vilket även flertalet hölador vittnar om. Introduktionen av järnplogen, traktorn och olika former av utdikning har med åren gjort marken möjlig att bruka för odling.

Områden kring tegelbruket påvisar att mark har fyllts ut, efter det att lertäcker för tegelframställning återgått till jordbruksmark.

 Gyttjeler/lergyttja	 Fyllning
 Postglacial lera	 Lera och siltlager underliggande
 Glacial lera	 Morän
 Sandig morän	 Tunt/osammanhängande
 Berg	



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

Källa: Sveriges geologiska undersökning (beskuret kartutsnitt).

2.3 ARKEOLOGI

Utdrag ur Riksantikvarieämbetets verktyg Fornsök påvisar talrika arkeologiska fynd i utredningsområdet, dock få som är tydligt synliga i landskapsbilden.

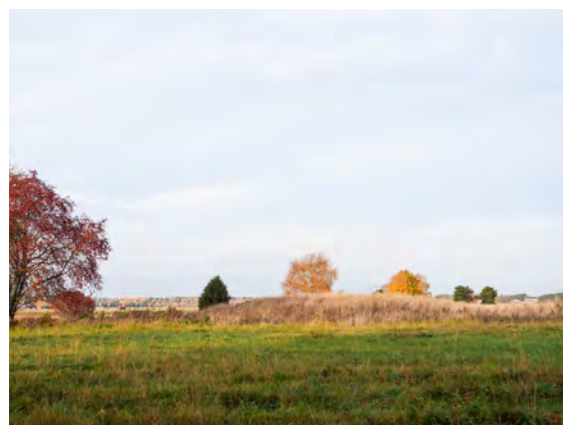
Närmast järnvägen i anslutning till läge för den planerade Bergsbrunna station finns två fornlämningar i form av rester av en förhistorisk boplats, troligen från äldre järnålder, samt en rundstensättning.

Vid Edebybro, intill Sävjaån, finns ett gravfält där den största högen är cirka trettio meter i diameter och två meter hög och syns från väg 651.

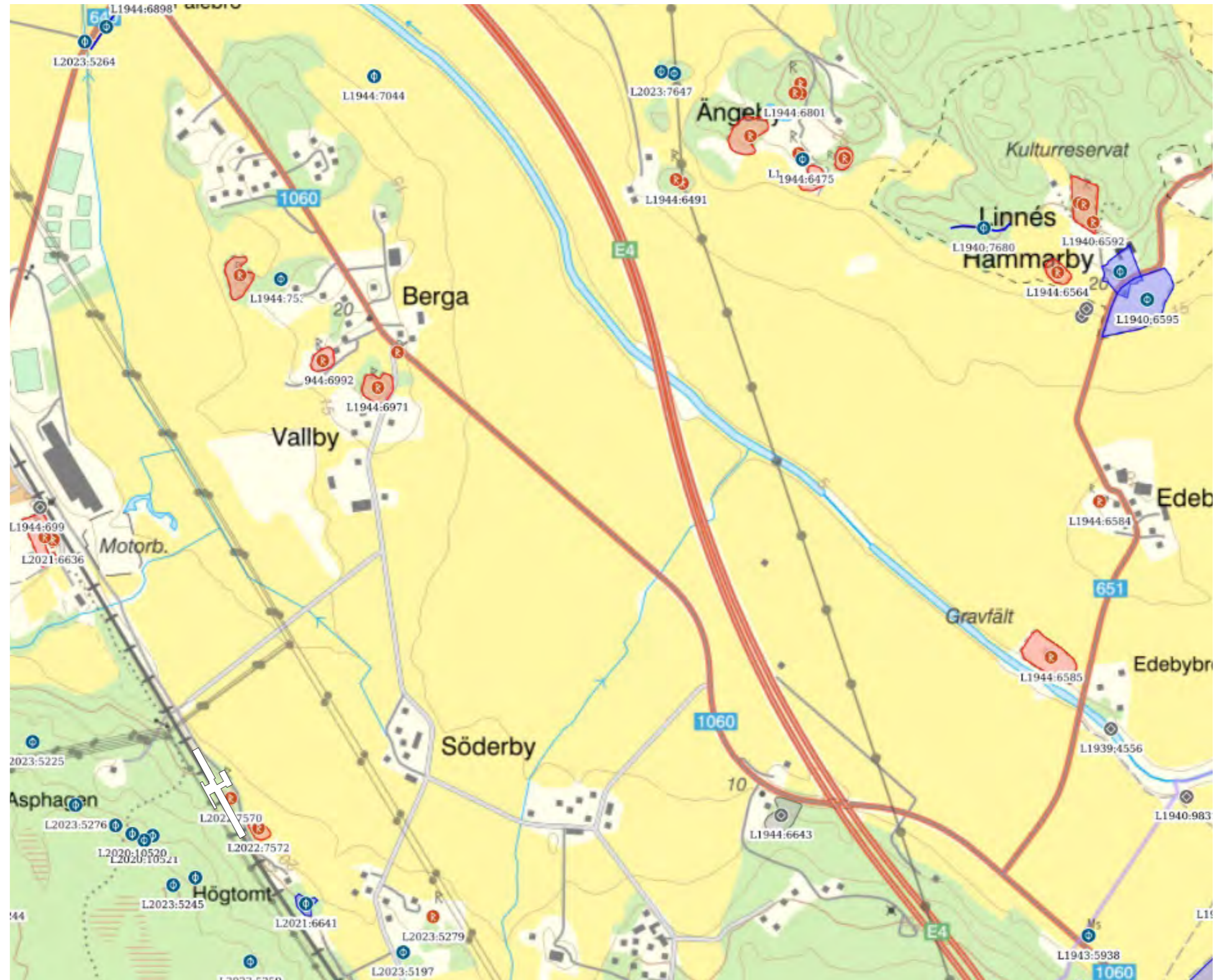
I Lunsen och angränsande områden finns främst spår av brott och täkter.

Kring bymiljöerna utgörs lämningarna främst av stensättningar, bebyggelseämningar, grav- och boplatser samt hägnader.

För 2000 år sedan var stora delar av dalgången under vatten (enligt Strandförskjutningsmodell, SGU)



Gravhögen vid Enebybro, sedd från väg 651.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

Källa: Riksantikvarieämbetet

STORSKIFTE 1763-1764

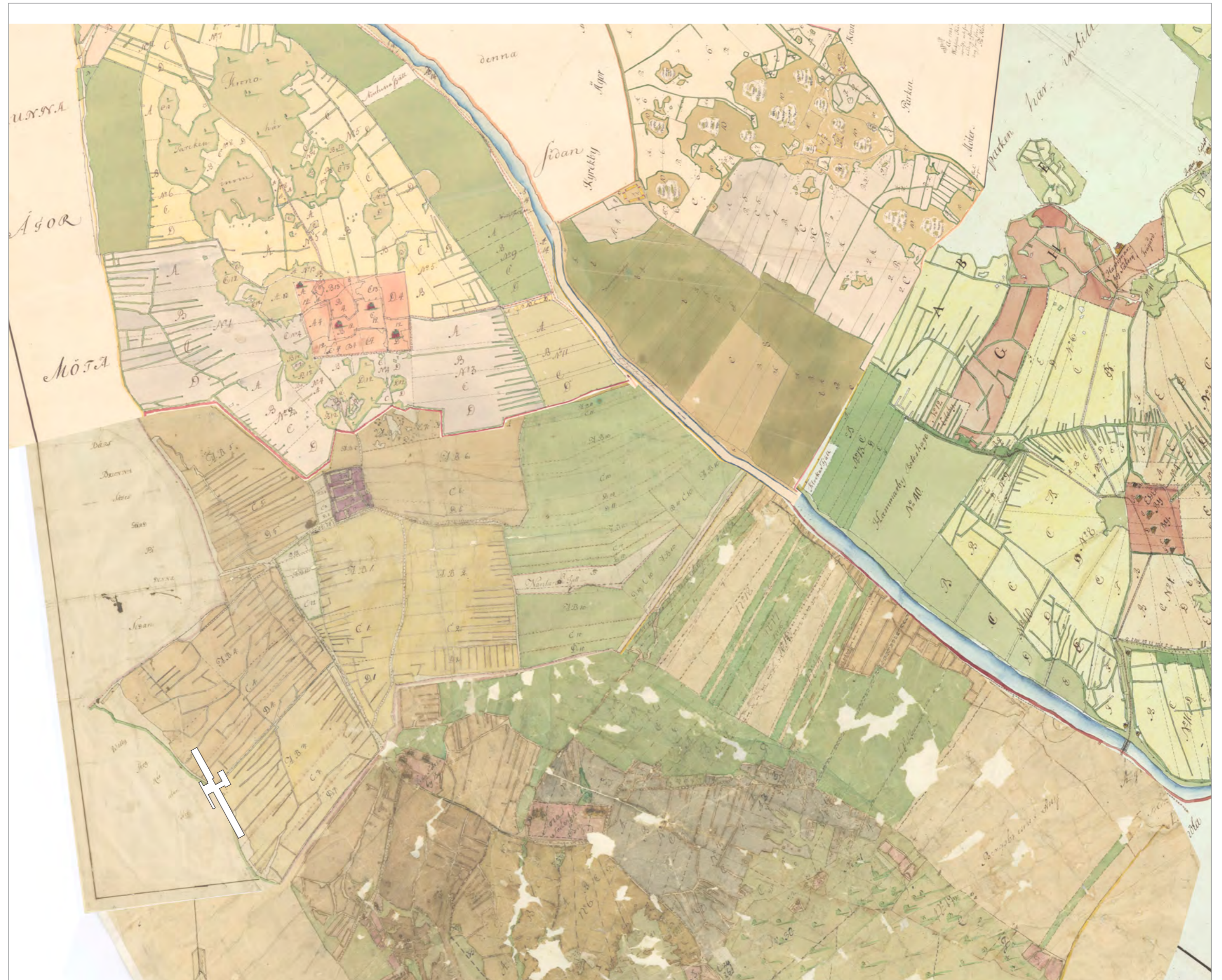
Kartan intill är ett kollage av Storskiftskartorna för byarna Berga (1764), Vallby (1787), Söderby (1764), Edeby (1763) samt Ängeby (1783). (Motsvarande kartor för Bergsbrunna har inte kunnat fås fram under denna utredning.)

Bebyggelsens läge på kartorna överensstämmer väl med dagens byar.

Åkrarnas form har förändrats. Under 1700-talet var de uppdelade i mindre delar, trots detta känns formen på flertalet åkrar igen idag. Dikesriktningen är densamma i det stora hela med bland tydlig riktning vinkelrätt mot Sävjaån.

Vägarna har ett mer finmaskigt nät än idag. De vägar som finns kvar idag har ungefär samma sträckning, men har fått rakare partier.

Sävjaåns läge på kartorna överensstämmer väl med dagens läge.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

HÄRADSEKONOMISKA

KARTAN 1859-63

Järnvägen är utritad på kartan trots att den står klar först 1866. Den bildar ett tydligt nytt landskapselement som skär av miljön kring Bergsbrunna gård mot det öppna slättlandskapet i öst.

Betesmark/vallodling är koncentrerad kring Sävjaån.

En ridå av träd finns utmed Sävjaån vid Edebybro.

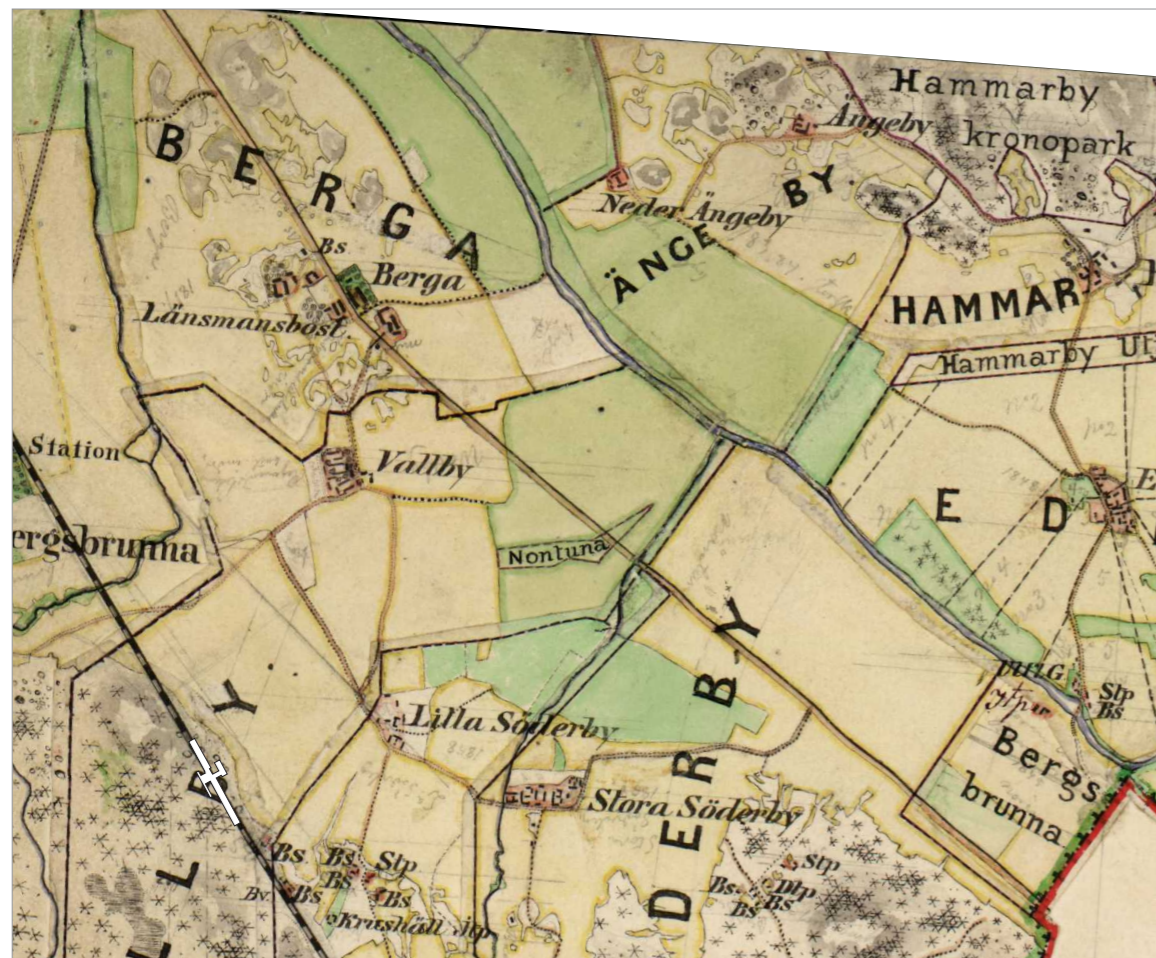
Det finns enligt kartan ingen trädplantering längs Gamla Stockholmsvägen.

GENERALSTABSKARTAN

1943

Utmed gamla Stockholmsvägen finns en dubbelradig allé markerad.

En kraftledningsgata finns utritad parallellt med, öster om järnvägen.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.
Källa: Lantmäteriet

FLYGFOTO CA 1960

Sedan 40-talet har den tvåradiga allén längs med Gamla Stockholmsvägen halverats och endast västra sidan har kvar en enradig allé.

Åtminstone en kraftledningsgata har tillkommit som korsar vinkelrätt Sävjaån i nord-sydlig riktning.

Spår av lertäkt som syns på den triangulära tomten är synliga söder om Vallby.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

EKONOMISKA KARTAN 1980-82

Kartan intill är sammansatt av tre utsnitt av den ekonomiska kartan.

E4:an inklusive omdragning av gamla Stockholmsvägen är de tydligaste tillkommande landskapselementen. (Sträckan mellan Märsta och Uppsala invigdes 1972.)

Den stora kraftledningsgata som delar skogen i Lunsen är nu synlig i kartmaterialet.

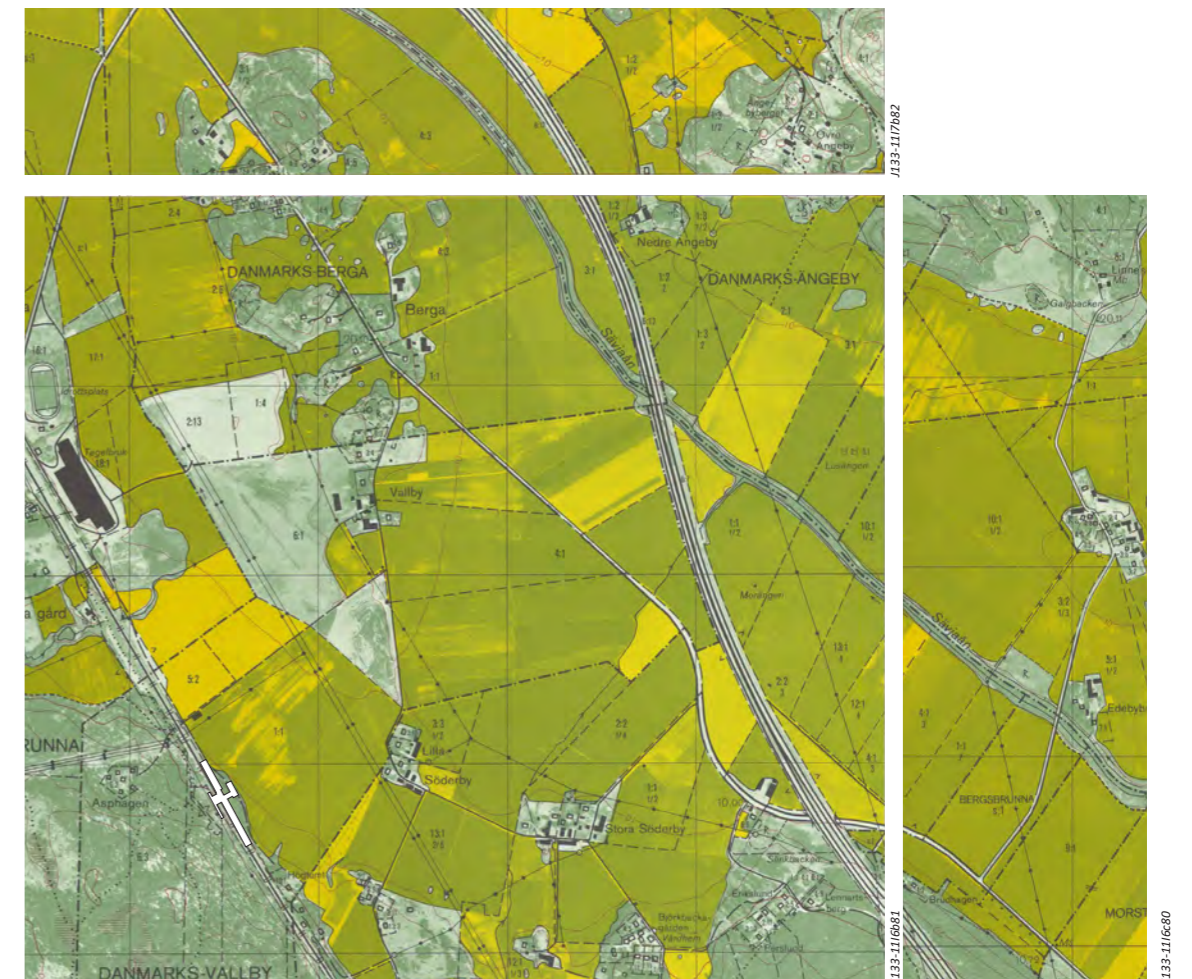
Ett antal träd från den enradiga allén utmed Gamla Stockholmsvägen syns sydöst om E4:an, strax intill den nya kurva som tillkommit i och med E4:ans anläggande. Dessa finns kvar idag.



Återstående träd ur den enradiga allén utmed Gamla Stockholmsvägen. Vy från åker öster om E4.



Återstående träd ur den enradiga allén utmed Gamla Stockholmsvägen. Vy mot Berga.



Beskuret kartutsnitt, ungefärlig utbredning planerad mur, byggnad över spår och perrong i sydvästra hörnet.

Källa: Lantmäteriet

3. LANDSKAPSANALYS OCH VISUELL ANALYS

3.1 LANDSKAPSANALYS

Det öppna slättlandskapet med sin svaga sluttning mot Sävjaån omges av mer höglänta skogsområden på respektive sida vilket definierar landskapsrummet.

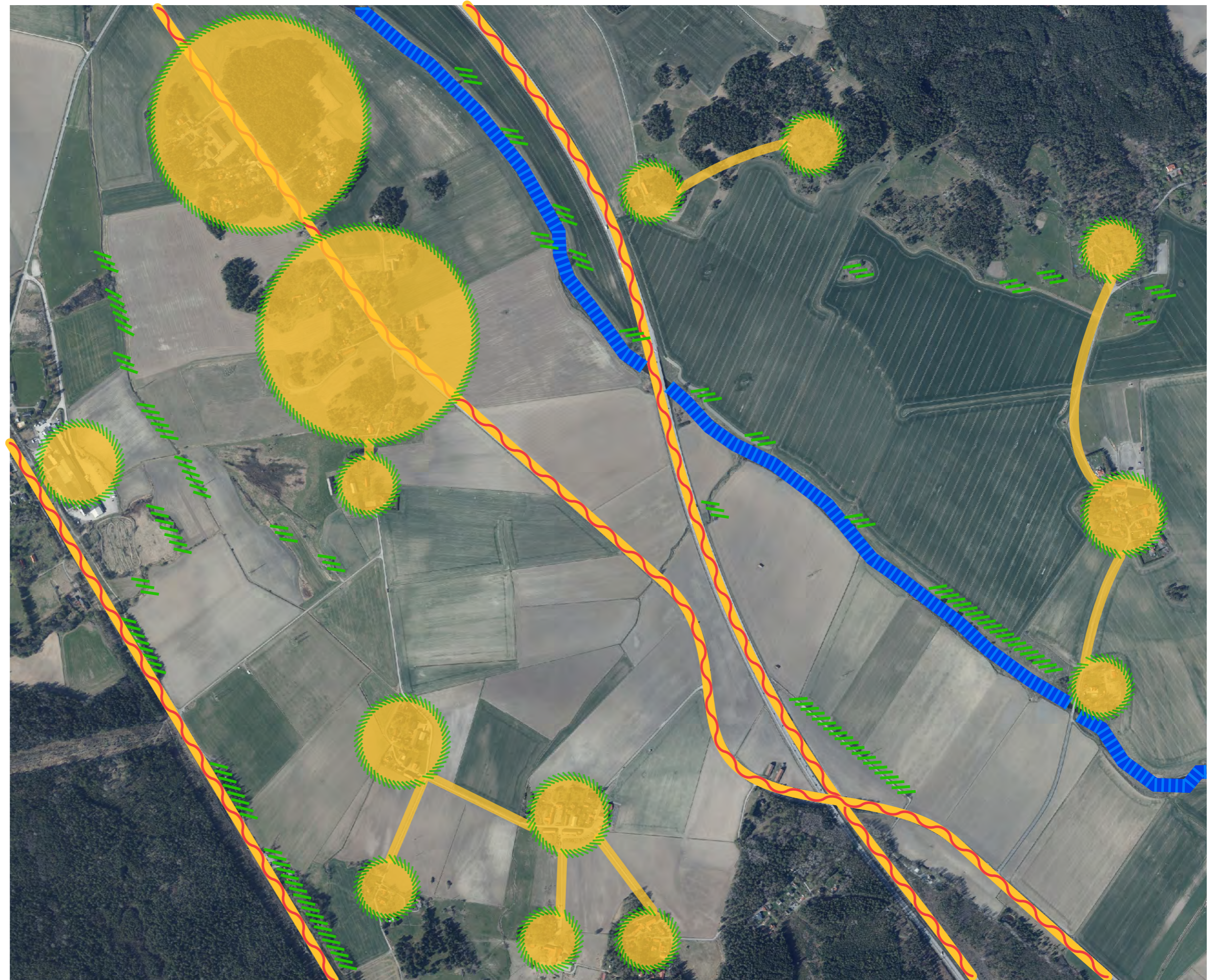
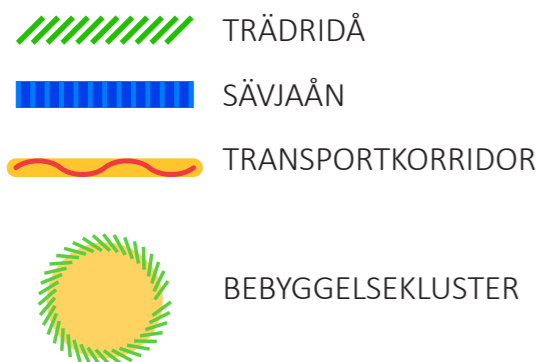
Slätten avgränsas av väl synliga bebyggelsekluster omgivna av vegetation.

Flertalet trädridåer av både planterade och frösådda träd i å- och dikeskanter har alla en riktning parallell med Sävjaån.

De bärande landskapselementen liksom transportkorridorerna i form av järnvägen, Gamla Stockholmsvägen samt E4:an är tydligt orienterade i nordost-sydvästlig riktning medan de mindre vägarna som binder samman bebyggelsen förhåller sig friare i förhållande till den huvudsakliga riktningen.

De tydligaste landskapselementen är:

- Bebyggelse omgärdad av vegetation, och stora öppna åkermarker
- En tydlig nordost-sydvästlig linjering efter Sävjaåns sträckning
- Trädridåer som bryter upp det öppna slättlandskapet.



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet

3.2 VISUELL ANALYS

Siktlinjer och stationens synlighet i landskapet

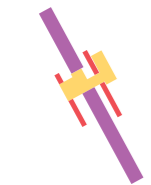
Landskapsbilden kring den planerade västra järnvägsmuren präglas av de öppna vidderna. Bybildningar och vegetation ramar in och bryter upp det öppna landskapet vilket gör att den planerade stationens läge främst ses i sin helhet på Gamla Stockholmsvägen mellan Berga och Lilla Söderby.

Området mellan Linnés Hammarby och Danmark är som mest öppet vilket tillsammans med höjdskillnaden öster om E4:an gör att det är den plats med minst landskapselement som bryter siktlinjen mot Bergsbrunna station.

En befintlig trädridå med blandskog öster om planerad station och stödmurar blockerar idag sikten och döljer järnvägsbanken men kommer att försvinna i och med byggnation.

Kartutsnittet visar även de vypunkter med fotomontage som redovisas på nästkommande sidor. Fotomontagen visar stationen och murarna som ljusgrå volymer utifrån en framtagen 3d-modell. Vypunkterna 1-5 är ett urval av punkter godkända av länsstyrelsen.

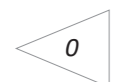
----- DETALJPLANEGRÄNS



STÖDMUR (RÖD)
BYGGNAD ÖVER SPÅR (GUL)
PERRONG (LILA)



OMRÅDE FRÅN VILKET
STATION OCH MUR ÄR SYNLIG



VYPUNKTER,
REDOVISADE PÅ SID 16-19



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet



1. Vy från väg C649

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)



2. Vy från gamla Stockholmsvägen

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)



3. Vy från Söderby

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)

VY 1, 2 OCH 3 - NULÄGE

1. Järnvägen upplevs inte framträdande i landskapet utan underordnas diken, trädridåer och kraftledningsstolpar.
2. Järnvägsbanken knappt synlig i landskapet. Den blockeras delvis av skogspartiet framför och från håll följer den topografin som fortsätter upp på Lunsens skogshöjder.
3. Järnvägsbanken bildar en tydlig gräns mellan åker- och skogsmark.



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet



1. Vy från väg C649

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)



2. Vy från gamla Stockholmsvägen

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)



3. Vy från Söderby

Foto: White 2024-09-04 (beskuren)

VY 1, 2 OCH 3 - VISUELL INVERKAN

1. Stationens placering inordnar och linjerar med befintlig bebyggelsestruktur vid Bergsbrunna tegelbruk.
2. Genom sin tydliga horisontal förstärker den nya stationen gränsen mellan åker- och skogsmark ytterligare.
3. På närmare håll blir kontrasten mellan stationens utformning och omgivande landskap tydligare. Träddungen vid järnvägsbankens västra sida försvinner i och med anläggandet av den nya stationen.



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet



4. Vy mot planerad station från Edeby.

Foto: White 2025-09-19 (beskuren)



5. Vy mot planerad station från Linnés Hammarby.

Foto: White 2025-09-19 (beskuren)

VY 4 OCH 5 - NULÄGE

Järnvägen upplevs inte som ett tydligt landskapselement så länge inte ett tåg passerar. Det är främst E4:an som tar den visuella uppmärksamheten med sin biltrafik. Eftersom vägen ligger så lågt i landskapet är vägbanan knappt synlig, det är främst fordon och buller som gör motorvägen påtaglig. Vegetation vid åkerkanter och längs Sävjaån samt byarna mellan Hammarby och järnvägen gör att dess visuella inverkan upplevs som marginell.



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet



4. Vy mot planerad station från Edeby.

Foto: White 2025-09-19 (beskuren)



5. Vy mot planerad station från Linnés Hammarby.

Foto: White 2025-09-19 (beskuren)

VY 4 OCH 5 - VISUELL INVERKAN

Stationen är placerad i ett sammanhang med många landskapselement så som vägar, vegetation och bybildningar. Detta gör den visuellt underordnad jämfört med vypunkter närmare muren. Stationen läses samtidigt ihop med befintliga horisontaler så som vägar, järnvägsbank och gränsen mellan markanvändning på slätten.



Beskuret kartutsnitt

Källa: Lantmäteriet

4. KULTURHISTORISK VÄRDEBESKRIVNING OCH KONSEKVENSANALYS

4.1 KULTURHISTORISK VÄRDEBESKRIVNING

Här följer en redogörelse av hur vi bedömer utredningsområdets kulturhistoriska värden.

Kunskapsvärde

Med *kunskapsvärde* avses det mätbara vetenskapliga historiska innehållet hos en företeelse eller plats, till exempel hur de historiska skeendena på en plats är tydligt läsbara och påvisbara.

Som analysen i föregående kapitel så tydligt visar har landskapet i Sävjaåns dalgång ett mycket stort kunskapsvärde genom sina ännu bevarade landskapselement, liksom dokumenterade förändring i kartor och andra källor. Det är ett landskap som "ovanligt tydligt speglar områdets historiska utveckling" (Långhundraleden, Riksintresse för kulturmiljövården)

Bybildningar på naturliga höjder, placeringen av huvudsakliga transportvägar i Sävjaåns riktning och åkermarken visar på ett karaktäristiskt sätt hur de geologiska förutsättningarna har format människans användning av landskapet kring Mälardalen från historisk tid fram till idag.

Kunskapsvärdet bedöms inte påverkas på ett avgörande sätt med den nya stationen. Här tillförs något nytt, men där de äldre historiska tilläggen och förändringarna till stor del kan förbli synliga och "läsbara".

Upplevelsevärden

Med *upplevelsevärde* avses här sådant som möjligheten att förstå en plats historiska sammanhang, en plats värde för rekreation eller friluftsliv; skönhet, eller identitetsbärande egenskaper.

Det undersökta landskapet har, som en del av Uppsalas öppna slättbygd, ett stort upplevelsevärde inte minst för resande med bil och tåg. Det bekräftar föreställningen om Uppsala- en stad på slätten. Även de som besöker Linnés Hammarby eller vandrar mellan Hammarby och Danmarks kyrka kan här uppleva delar av ett storslaget landskap som kan ge en känsla av stolthet och tillhörighet.

Bergsbrunna stations placering vid den befintliga järnvägsbanken gör att den förstärker järnvägens plats och tydliggör dess läge i landskapet. Idag blir järnvägen främst påtaglig vid tågpassage. En ny station i detta läge kommer tydliggöra järnvägen ytterligare.

Den gräns mot Lunsen mellan öppen slätt och högre skog, som idag delvis suddats ut av vegetation blir tydligare och en ny länk mellan dem skapas. Det kan påverka upplevelsen av kontrast mellan dessa delar.

Skissmaterial från Trafikverket/Sweco i februari 2026 visar två alternativ för stationens färgsättning. Antingen ljus tegelgul eller en något mörkare och rödare kulör. Den gula kulören kan ses som en referens till Bergsbrunna tegel, känt för sin produktion av gult tegel

(Blent 1985). Med tanke på stationens läge intill en fond av barrskog kan ett mörkare kulörval göra att stationen blir mindre framträdande i landskapet.

Bruksvärden

Med *bruksvärde* avses här vilken nytta en plats eller företeelse kan tillskrivas, till exempel hur den kan användas, dess utvecklingspotential, eller möjlighet att generera intäkter.

För de delar av området som används för rekreation och turism bidrar slättlandskapet till ett kulturhistoriskt bruksvärde. Även boende i området som lever i en landsbygdsmiljö har sina bruksvärden kopplat till kulturmiljön. Påverkan av E4:an och järnvägen som barriärer drar dock ner det befintliga värdet. Med utvecklingen av en ny station kan förstås nya bruksvärden tillkomma utan att för den delen hota befintliga värden på ett betydande sätt.

4.2 KONSEKVENSANALYS

Utbyggnaden av Uppsala södra stadsdelar och den planerade spårutbyggnaden kommer att spänna över lång tid med en gradvis förändring av platsen som inte kan bedömas i den här rapporten. Den här konsekvensanalysen avgränsas till själva stationen och de två murarna. Den kan inte heller gå djupare in på frågan om ändrad markanvändning och början till förändrad stadsstruktur som en ny station kommer att innebära.

Stödmuren och perrongens tak utgör långsträckta landskapselement som underordnar sig skogsbrynet och linjer i landskapet. Stationsbyggnaden markerar däremot en upprest volym med sluttande tak som bryter mot de horisontella linjerna. Den drar till sig blicken och blir ett nytt landmärke såväl som en ny målpunkt: "Där är Bergsbrunna station". Den nya stationen medför en ny användning av platsen som förändrar den lantliga och agrara karaktären på platsen.

Stationen samverkar till att göra järnvägsinfrastrukturen mer framträdande. Tåg som idag rör sig snabbt förbi kommer att sakta in och stanna. På så sätt drar de uppmärksamhet. När Bergsbrunna station finns på plats ändras också rörelsemönstren och vypunkterna i landskapet. Miljön kring stationen kommer då att utgöra en del av resenärernas vardagsmiljö.

Landskapets sårbarhet och känslighet

Det öppna odlingslandskapet är sedan lång tid påverkat av olika transportsystem så som vägar och järnväg men har ändå kvar en tydlig rumslig karaktär ordnat kring andra bärande element i landskapet. Det tyder på att landskapet har varit relativt tåligt för vissa tillägg. Landskapet kan visa sig vara känsligt för nya element som inte kan underordna sig den befintliga strukturen.

Odlingsmarken som har hög känslighet för ändrad markanvändning påverkas inte av den nya stationen.

Kumulativa effekter

Kumulativa effekter på kulturmiljön kan beskrivas som "effekter som samverkar på olika sätt. De kan vara antingen additiva, synergistiska eller motverkande." Synergistisk effekt innebär att kombinationen blir större än summan av de enskilda aktiviteterna. (NVV, Prop 2016/17:200, s 185).

Som ett tillägg till järnvägsinfrastrukturen kan stationen medföra en synergistisk effekt genom att göra den spårbundna trafiken mycket mer märkbar än den är idag eftersom det påverkar tågens rörelser och kommer att etablera en ny trafiknod i en tidigare agrar miljö. Andra kumulativa effekter uppstår efterhand som fler tillägg görs till platsen. Om stationen i framtiden då blir mindre synlig utifrån det öppna landskapet kommer till exempel stationens visuella inverkan att kunna minska eller ersättas av hur andra byggda element relaterar till sin omgivning.

Samlad konsekvensbedömning

Här följer en kortfattad bedömning av konsekvenserna.

Konsekvenser för riksintresse för kulturmiljövården

Den föreslagna åtgärden påverkar visuellt en begränsad del av utredningsområdet inom riksintresset genom att skymmas bakom bebyggelse och vegetation. Stationen ligger på stort avstånd från flera platser där många människor rör sig vilket gör att inverkan inte blir betydande.

Konsekvenser för den visuella upplevelsen av området

Den nya stationen kommer att påverka den visuella upplevelsen genom att tillföra en modern byggnad som drar uppmärksamhet till sig och bryter de annars dominerande horisontella linjerna i landskapet.

Rekommendationer för att minska den visuella påverkan

Beroende på hur området kring järnvägen gestaltas kan olika aspekter av platsens kulturhistoria komma belysas. Materialval som rödmålat trä kan knyta an till bebyggelsen i närliggande byar, och tegel kan belysa närheten till forna tiders tegelindustri. Dovare kulörval kan bidra till att stationens kontrast till bakomvarande skogsmiljö blir mindre. Ny vegetation kring stationen kan belysa kopplingen till skogen och/eller slättmarken.

Med en genomtänkt utformning kan högre vegetation på lämpliga platser bryta upp siktlinjer och minska stationens synlighet i landskapet.

De tydligaste landskapselementen är: bebyggelse omgärdad av vegetation med stora öppna åkermarker; en tydlig nordost-sydvästlig linjering efter Sävjaåns sträckning; och trädridåer som bryter upp det öppna slättlandskapet. Om dessa landskapselement kan bevaras och förstärkas i samband med att framtida tillägg till platsen, finns stora möjligheter att landskapets karaktär kan bestå över tid.

4. KÄLLFÖRTECKNING

Fotografier med vupunkter (sidan 16-19) har tagits av Anders Bobert/White Arkitekter. Övriga fotografier tagna av Erik Hansén/Topia.

3d-modellen med stödmur, station och perrong som använd i fotomontagen har tagits fram av Trafikverket och White Arkitekter.

Blent, K. Upplands fornminnesförening och hembygdsförbund

Årsboken 1985, Bergsbrunna tegelbruk. s. 76 https://aarsbokenuppland.se/arsbocker/1980_tal/1985%20%28061-078%29%20Bergsbrunna%20tegelbruk%20-%20Karin%20Blent.pdf [Hämtad 2026-02-25]

Boverket

Kartor riksintressen 2023-02-23.

Kulturvärden i PBL: www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/teman/kulturvarden/kulturvarden-i-plan---och-bygglagen/ (Hämtad 2025-10-24)

Lantmäteriet

Min karta Flygbild,
Min karta Terrängskuggningskartan,
Min karta Flygbild ca 1960
1763 BERGA STORSKIFTE B13-2_1,
1764 VALLBY STORSKIFTE PÅ INÄGOR B13-31_1, 1764 BERGA STORSKIFTE 03-dak-43,
1859-63 HÄRADSEKONOMISKA KARTAN J112-84-13A,
Generalstabskartan 1943 J243-84-2,

Ekonomiska kartan 1980 J133-1116c80,
Ekonomiska kartan 1981 J133-1116b81,
Ekonomiska kartan 1982 J133-1117b82
(Hämtad 2024-06-24)

Länsstyrelsen

Informationsblad Riksintresse för kulturmiljövården, 2018-12-10.
Långhundraleden (C41) Motivering (beslutad av Riksantikvarieämbetet 2018-11-23)

Naturvårdsverket

”Kumulativa effekter inom specifik miljöbedömning” Granskad: 11 april 2023 [<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/specifik-miljobedomning/kumulativa-effekter/#E-1892491172>] (Hämtad 2024-12-03)

Riksantikvarieämbetet

Fornsök 2024-06-28

Plattform Kulturhistorisk värdering och urval: Grundläggande förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet, publicerad på www.raa.se, 2015-01-19

Sveriges geologiska undersökning

Kartvisaren Jordarter 1:25 000-1:100 000,
Kartvisaren Strandförskjutningsmodell 2024-06-24

Uppsala kommun

Översiktsplan 2016 för Uppsala kommun. Diarienummer: KSN-2014-1327

Fördjupad översiktsplan för de Sydöstra stadsdelarna inklusive Bergsbrunna 2021, Antagandehandling 2021-12-13

Trafikverket

Järnvägsplan ”Samrådshandling - Fyra spår Uppsala, Söder Bergsbrunna-Uppsala central, Markanspråk, Blad 0116-0117” daterad 2023-05-04

White

Utredningsskisser daterade 2023-03-27
Inventeringsfoton (Fotograf Anders Bobert) daterade 2024-09-04 och 2025-09-19