



GESTALTNINGSPROGRAM

Fyra spår Uppsala Norra bron

Söder Bergsbrunna - Uppsala Centralstation
Uppsala kommun, Uppsala län
2025-02-19

Trafikverket

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

E-post: investeringsprojekt@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Gestaltningssprogram Fyra spår Uppsala Norra bron

Författare: Sweco

Dokumentnummer: FSUK003-05-017-1110-56_67-0001

Dokumentdatum: 2025-02-19

Projektnummer: 168592

Version i TRV dokumenthanteringssystem (PDBi): _2

Kontaktperson: Trafikverket, projektledare Malin Blåudd Lingh

Innehåll

1 Inledning4

2 Tidigare framtagna dokument4

 2.1 Trafikverkets gestaltningsavsikter4

 2.2 Trafikverkets gestaltningsprogram4

 2.3 Uppsala kommuns utvecklingsplan5

3 Utformningsprinciper6

 3.1 Gestaltningskoncept6

 3.2 Plattformsförbindelsens entréer 8

 3.3 Fasader9

 3.4 Yttertak9

 3.5 Betongkonstruktioner10

 3.6 Stomme av trä och stål10

 3.7 Undertak11

 3.8 Golv11

 3.9 Trapphus12

 3.10 Belysning14

1 Inledning

Som en följd av den planerade järnvägsutbyggnaden på sträckan mellan Uppsala Centralstation och Söder Bergsbrunna samt den kommande bostadsexploateringen i Uppsala finns planer på att vidareutveckla stationsområdet vid Uppsala Centralstation och resecentrum. Som en del av utvecklingen finns planer på att anlägga en kompletterande plattformsförbindelse i form av en ny gångbro över spår 1–10.

Plattformsförbindelsens utformning har tagits fram i samarbete mellan Uppsala kommun, Trafikverket och Region Uppsala. Parallellt med gestaltungsarbetet har en systemhandling tagits fram.

Syftet med detta gestaltungsprogram är att redogöra för gestaltning av plattformsförbindelsen. De lösningar som redovisas kommer att utgöra underlag för bygghandlingsprojektering och underlag för framtagande av gestaltungskrav som kommer kunna följas upp i kommande projekterings- och byggskede.

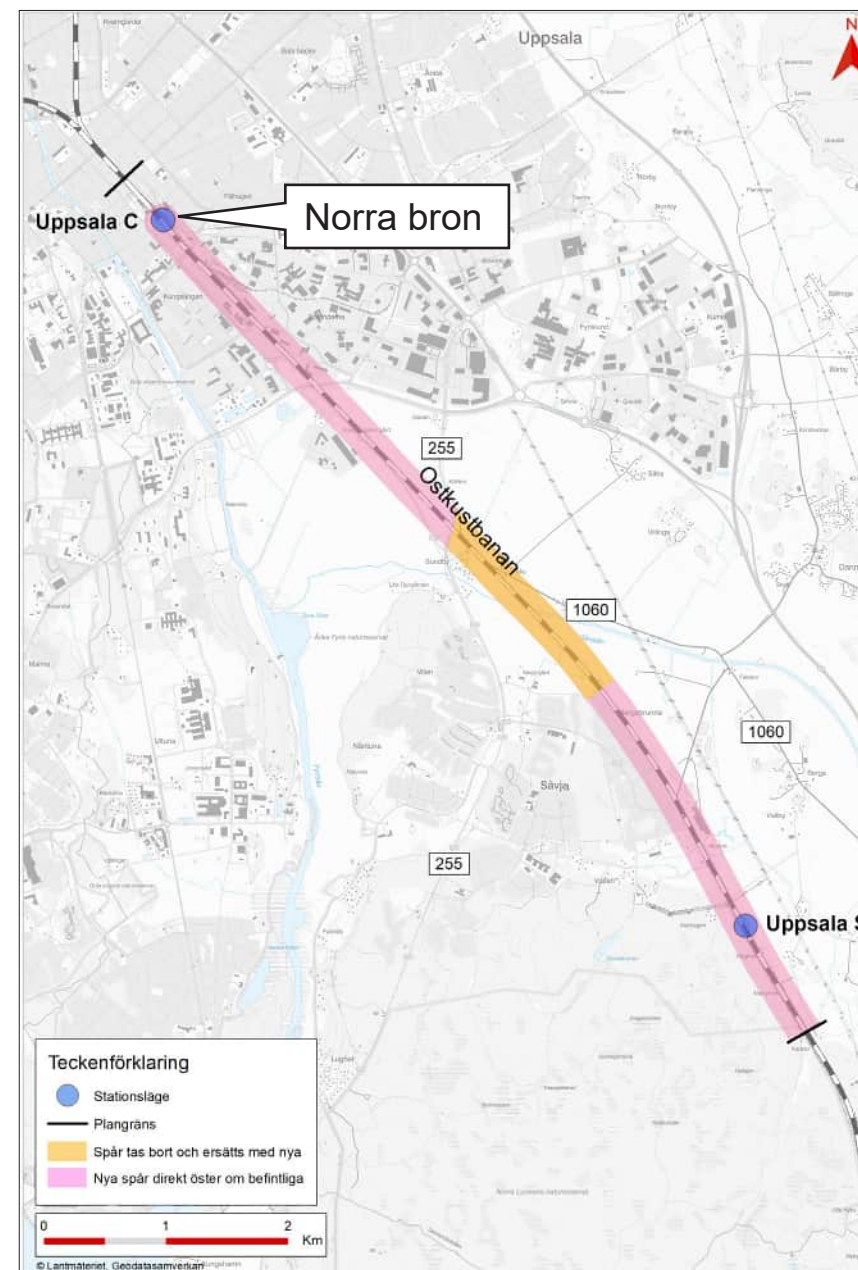
I kommande skede kommer skyltning, tillgänglighetskrav och övriga element som bidrar till en användbar anläggning specificeras, detta illustreras inte i bilder i detta gestaltungsprogram.

2 Tidigare framtagna dokument

2.1 Trafikverkets gestaltungsavsikter

I utdrag ur dokumentet gestaltungsavsikter (FSUK003-05-025-0000-56_67-0001), i *kapitel 6.1.1 Stationsområdet* beskrivs platsspecifik gestaltning för stationen enligt följande:

Inom stationsområdet utformas anläggningen med prioritering av interna kopplingar mellan plattformar och andra målpunkter inom och intill Uppsala Centralstation. Resenärerna ska ha tillgängliga, gena och attraktiva stråk så att resupplevelsen blir så smidig och lättorienterad som möjligt. Vid anpassning av befintliga byggnader



Figur 1. Norra brons placering inom järnvägsutbyggnaden på sträckan mellan Uppsala Centralstation och Söder Bergsbrunna.

och anläggningsdelar prioriteras också kulturmiljöaspekten avseende gamla stationshuset, och det befintliga ställverkshuset när de planerade funktionerna utformas.

Tvärgående stråk under och över stationsområdet och till och från plattformar ges en god utformning som samordnas med Uppsala kommuns planering och vision.

Plattformarna kommer till stora delar vara väderskyddade med plattformstak. Det innebär tillsammans med utbyggnaden av plattformar en stor tillökning av arean med plattformstak. Plattformstakens utformning utreds för bäst anpassning i stations- och stadsmiljön. Omfattningen detaljstuderas och avvägs i förhållande till bland annat de kulturhistoriska intressena, och tillkommande plattformanslutningar som Uppsala kommun planerar över spår.

Belysningen utgår från ett funktionsljus som skapar trygghet, orienterbarhet och tillgänglighet. Mörka prång ska ej finnas.

Samordning med Uppsala kommuns utvecklingsplan för området är en viktig del av arbetet med stationsutformningen.

2.2 Trafikverkets gestaltungsprogram

I gestaltungsprogrammet som tagits fram av Trafikverket inom järnvägsplanen, FSUK003-05-017-0000-56_67-0002, beskrivs områdes- och platsspecifik gestaltning för Uppsala Centralstation, stationsområdet (*Kapitel 5 Områdes- och platsspecifik gestaltning*). Dock redogörs inte för gestaltning av Norra bron eftersom den inte ingår i järnvägsplanen.

2.3 Uppsala kommuns utvecklingsplan

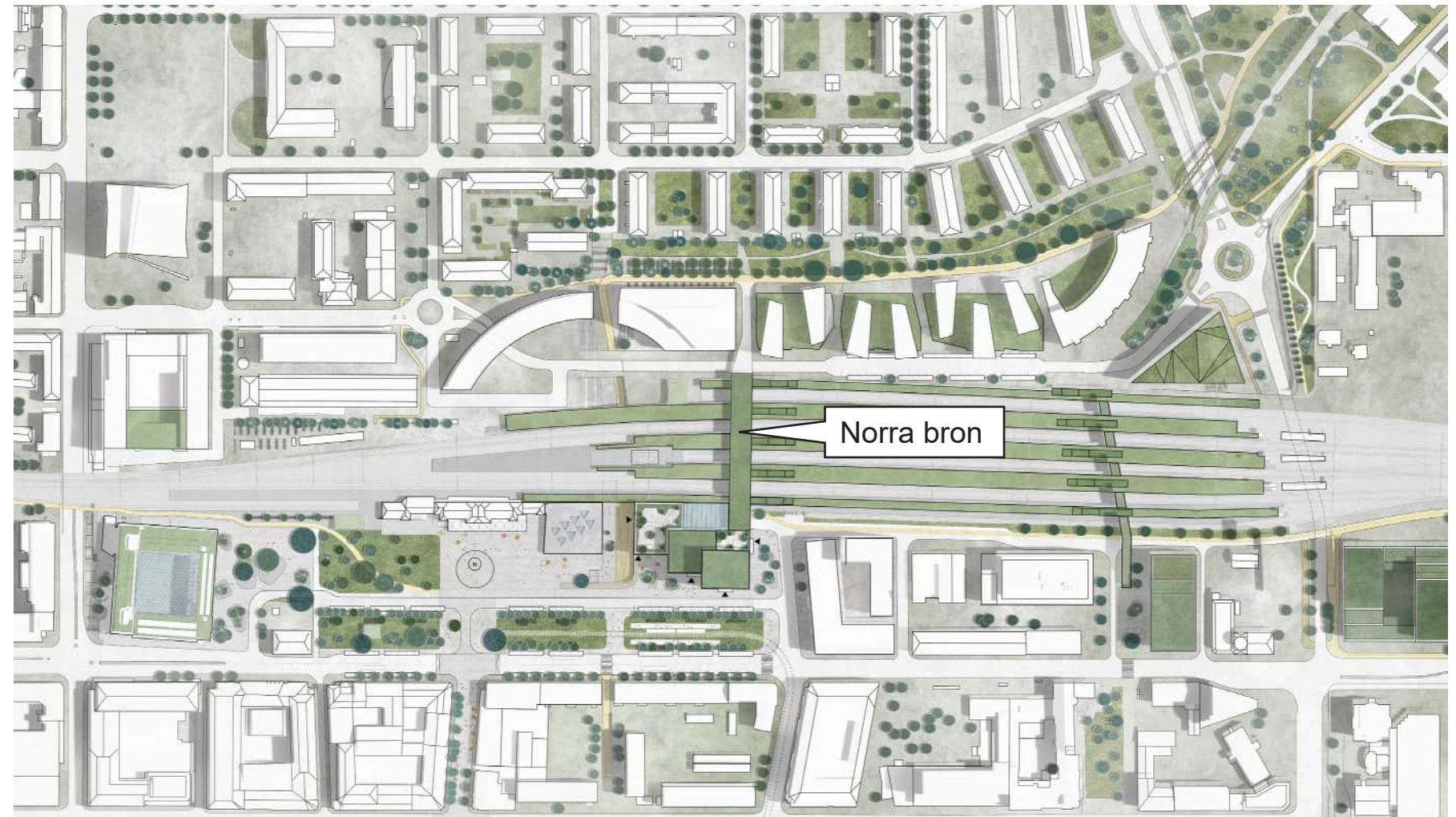
I Utvecklingsplan Uppsala C (2024-04-04) beskrivs Norra bron enligt följande:

Den nya centrala kopplingen i Utvecklingsplan Uppsala C är en ny gångbro som förbinder den nya stationsbyggnaden, på den västra sidan med den östra sidan och till respektive plattform. Kopplingen utformas som en ljus, luftig byggnadsvolym. Lyftpaket förbinder stationsbron med respektive perrong och möjliggör effektiva och säkra kopplingar. Stationsbron som är väderskyddad fungerar också som en vänthall även om den ej är avsedd för stadigvarande vistelse. Eventuella butikslokaler kommer placeras enligt säkerhetsavstånd från Trafikverket.

Stationsbron är i direkt förbindelse med den nya stationsbyggnaden. Här finns faciliteter såsom toaletter och förvaring i direkt anslutning till lyftpaketen som förbinder markplan med broplanet. Stationsbyggnaden huserar också plats för exempelvis cykeluthyrning men också kommersiella ytor för restaurang och handel.

2.4 Uppsala kommuns Förstudie broar|Uppsala C

Förstudie broar|Uppsala C (2023-12-30) är framtagen av Uppsala kommun som en del i kommunens utvecklingen av Uppsala C. I förstudien redovisas en volymstudie och underlag för gestaltungsprinciper för Norra brons utformning. Bland annat anges att det i det fortsatta arbetet ska det säkerställas att ett designmässigt släktskap uppnås med perrongtaken och ”mittskeppet” så att stationsområdet och järnvägsanläggningen framstår som en helhet.



Figur 2. Utvecklingsplan för Uppsala C, Uppsala kommun, Illustrationsplan.

3 Utformningsprinciper

3.1 Gestaltningkoncept

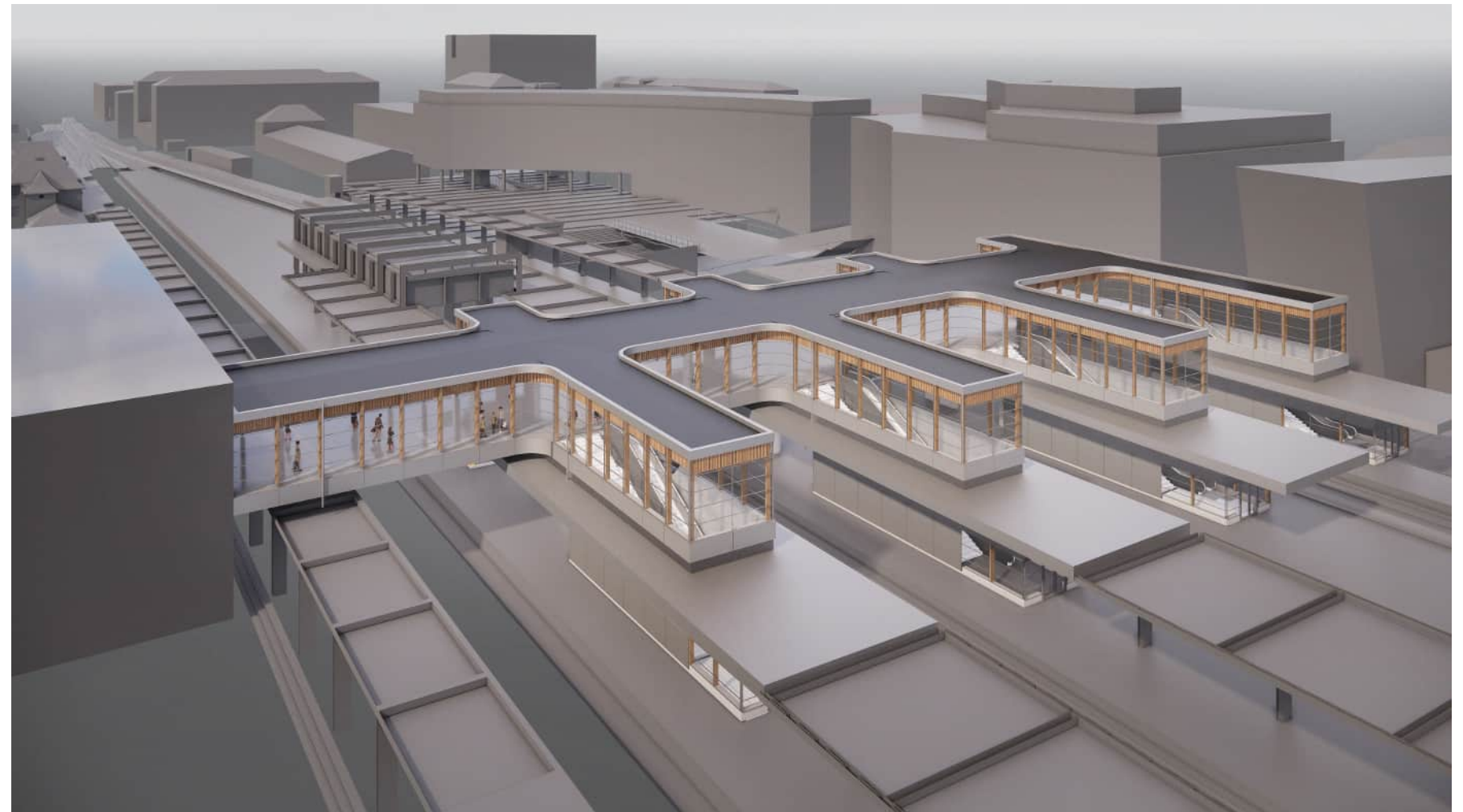
Plattformsförbindelsen Norra bron utgörs av en väderskyddad gångbro med fyra trapphus och fyra hisshus. Bron och dess trapp- och hisshus gestaltas med en sammanhållen arkitektur som innehar ett designmässigt släktskap med stationens plattformstak och med den befintliga stationsbyggnaden "mittskeppet" som är belägen ovan Centralpassagen, se figur 4 och figur 5. Detta bidrar till att stationsområdet och järnvägsanläggningen framstår som en sammanhållen helhet.

Norra bron ansluter sömlöst till plattformarnas plattformstak och förses med plattformstak på dess långsidor och mellan hiss- och trapphus. Fasader utförs till stor del genomsiktliga för att ge resenärerna en tydlig visuell kontakt mellan olika delar av anläggningen och den omgivande staden. God överblick och effektiva siktlinjer bidrar till ökad orienterbarhet och trygghet och minimerar upplevelsen av otrygga och dolda tillhåll.

Plattformsförbindelsens volymhantering utgår från två huvudpunkter:

- Den ena är att infoga sig i den befintliga stationsanläggningens formspråk med syftet att skapa en väl sammanhållen identitet i Uppsala centrals samtliga delar.
- Den andra är att ge resenärer orienterbarhet och trygghet med hjälp av tydliga siktlinjer och överblickbara rum. Resultatet blir en intuitiv och lättanvänd stationsmiljö för såväl vane- som sällanresenärer.

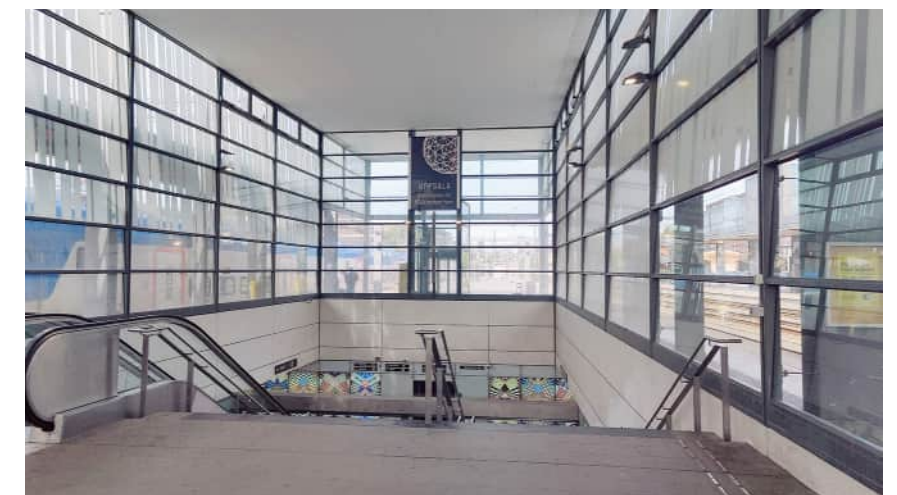
Plattformsförbindelsen gestaltas med den tydliga horisontella takfot som är karaktäristisk inom stationsområdet idag. Takfoten utförs med förhöjd taksarg som döljer det låglutande taket. Även trapphusen är försedda med horisontell takfot vilket skapar luftiga och öppna rum med obruten och orienterande siktlinje i stadsbilden. De generösa rummen lämpar sig väl för en karaktärsfull belysning eller offentlig utsmyckning. Ett sådant tillägg skulle sätta ytterligare prägel på anslutningarna till de olika plattformarna.



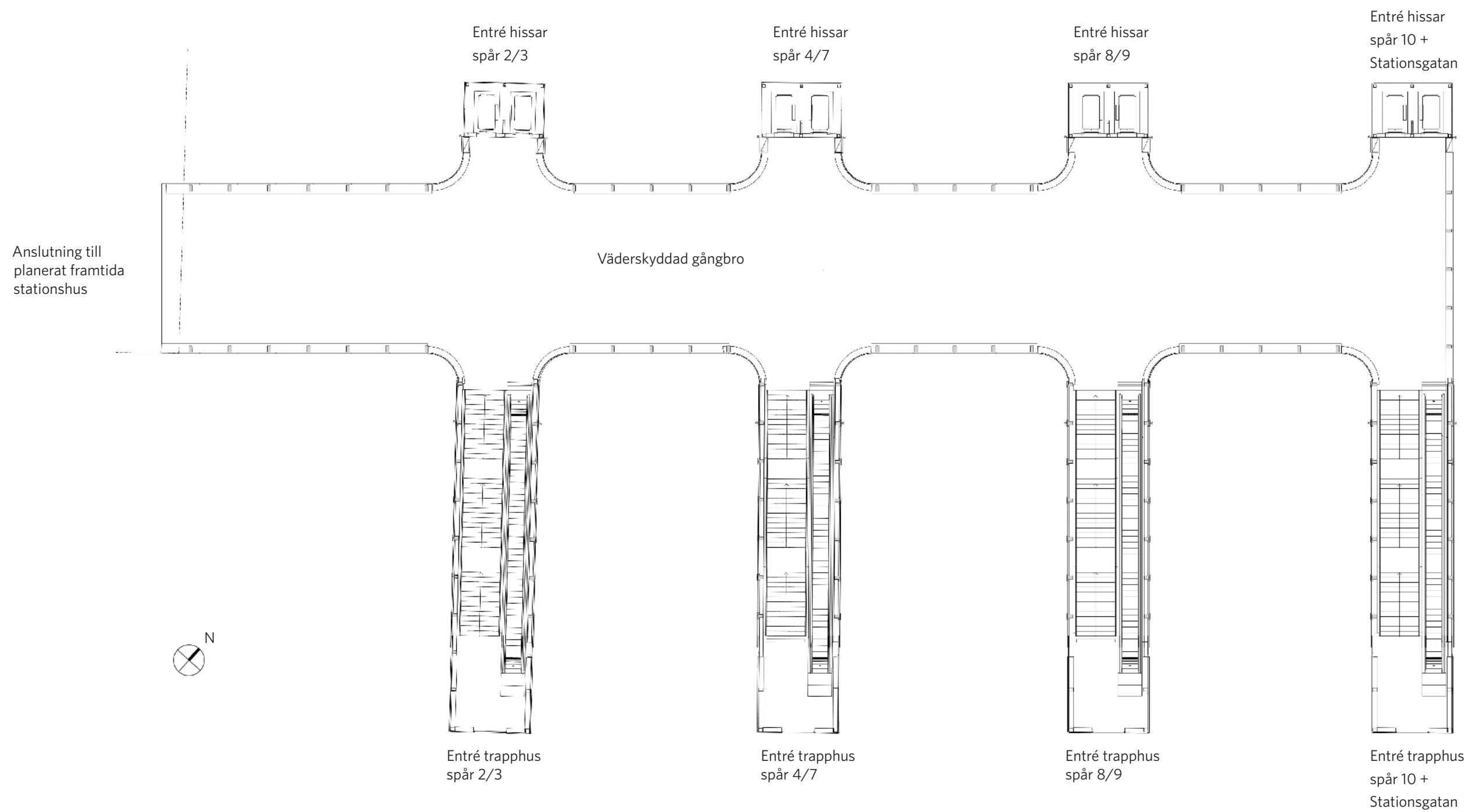
Figur 3. Visualisering av plattformsförbindelsen Norra bron sedd mot norr.



Figur 4. "Mittskeppet" över Centralpassagen sedd mot sydöst.



Figur 5. "Mittskeppet" över Centralpassagen sedd inifrån.



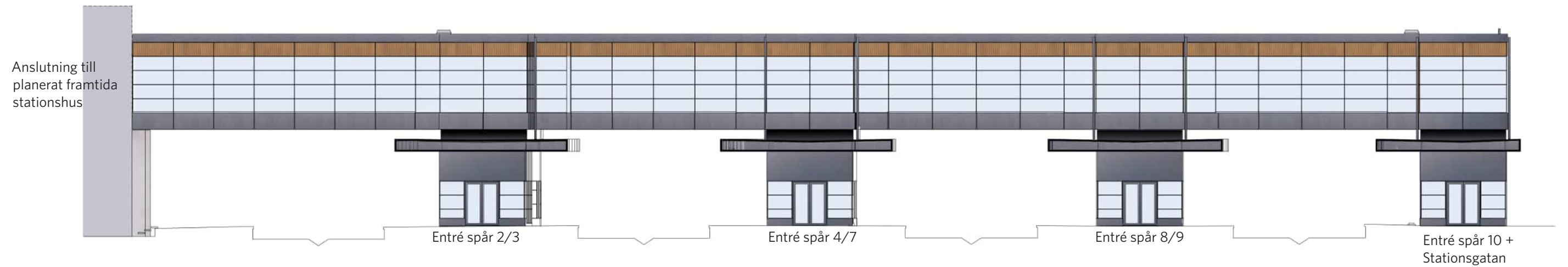
Figur 6. Plan över plattformsförbindelsen.

3.2 Plattformsförbindelsens entréer

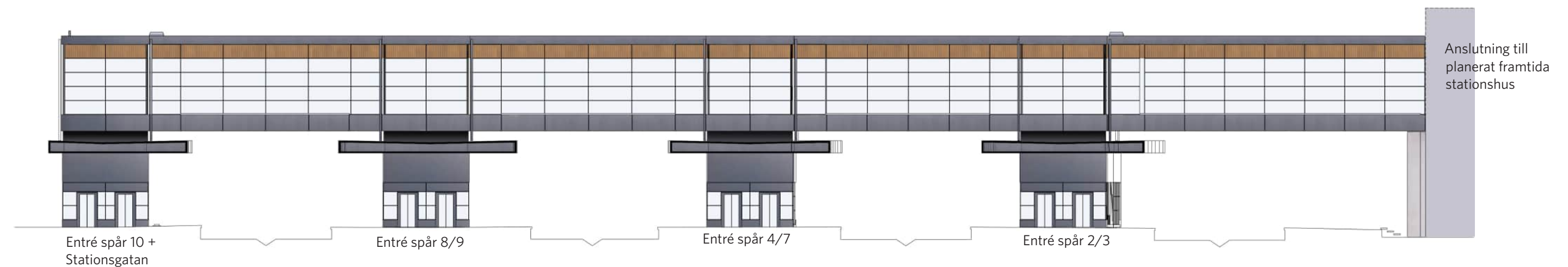
Trapp- och hisshus sammankopplar gångbron med stationens plattformar. På den västra sidan ansluter gångbron till ett planerat framtida stationshus där hissar och rulltrappor anordnas. Trapp- och hisshus på östra sidan vid plattform för spår 10 angör även till Stationsgatan vilket medför att det är möjligt att röra sig över spårområdet via plattformsförbindelsen.

Varje hisshus utformas med dubbla hissar vilket medför att plattformsförbindelsen är tillgänglig även om en hiss tillfälligt behöver stängas för service.

I Utvecklingsplan Uppsala C (2024-04-04) redovisas en förlängd gångbro över Stationsgatan med entré vid Frodeparken på den östra sidan om spårområdet. Gångbron har under detta gestaltungs- och systemhandlingsarbetet utgått och är inte en del av den föreslagna utformningen.



Figur 7. Elevation sedd mot nordväst.



Figur 8. Elevation sedd mot sydöst.

3.3 Fasader

Plattformsförbindelsens fasader utförs till stor del av genomsiktligt glas. Glas ska ha en liggande rektangulär indelning som anspelar på såväl mittskeppets som det nya lyftpaketet vid centralpassagen. Infästning ska i kommande projekteringsskede konstrueras så att glas kan bytas från brons insida.

Vid gångbrons möte med hissar och trapphus ska riktningsförändring utföras med glas i radie. Gångflödet förbättras genom att glasfasaden utförs med rundade hörn, vilket förbättrar orienteringsbarheten. Denna utformning gör det möjligt för personer att se riktningsförändring innan den faktiska 90-graderssvängen, vilket underlättar både förberedelse och navigering.

Glaset ska utföras av ett genomfärgat tonat solskyddsglas, screentryckt eller på annat sätt förses med solskyddsåtgärd för att för att motverka solvärmelast och extremt höga temperaturer vid varma och soliga dagar.

Bjälklagskant och övrig tät ytterfasad kläs med stålplåtkassetter i grå kulör lika kulör på plattformstak och på det befintliga ”mittskeppet”. I övergången mellan plåtkassetterna på överplan/undersidan av bjälklaget och plattformstakets ovasida uppstår ett glapp/öppet utrymme. För att förhindra att fåglar samlas i detta utrymme placeras en täckplåt som täcker glappet och hindrar fåglar från att vistas där. Täckplåten ska ha en mörkare kulör. Täckplåten utförs indragen för att framhäva plattformsförbindelsens övre plan



Figur 9. Elevation sedd mot sydväst.

och tydliggöra skillnaderna mellan byggnadens volymer och dess funktioner.

Trapphuset på östra sidan ska på dess östra fasad som ansluter mot Stationsgatan förses med träbeklädnad som skapar en samhörighet med plattformsförbindelsens innertak, se figur 9 och figur 11. Träbeklädadens omfattning och utformning kommer studeras vidare i kommande projekteringsskede. Även möjlighet att komplettera övriga trapphus med inslag av träbeklädnad kommer att studeras vidare i kommande skede.

3.4 Yttertak

Bron har ett låglutande tak med en förhöjd taksarg. Samtliga takfall löses innanför taksargen. Regnvatten leds mot stuprör via genomföringar i taksargen för att sedan anslutas till plattformstakens dagvattenhantering. Taksargen utföres i samma material som brons övriga täta fasadbeklädnad i stålplåt.

På utsida av trapphus och hiss förses konstruktionen med plattformstak med en likartad utformning som befintliga plattformstak. Takens undersida utförs med träbeklädnad lika befintliga plattformstak, se figur 11 och figur 19.



Figur 10. Illustration av plattformsförbindelsens övre plan.



Figur 11. Illustration av plattformsförbindelsens östra sida mot Stationsgatan.

3.5 Betongkonstruktioner

Gångbron över spåren utförs av prefabricerade balkar i betong som bärs upp av platsgjutna brostöd. Brostöden utformas som skivstöd med rundade kortsidor vars översta del utförs med konsoler som tunnas ut mot brobaneplattan. Konsolerna kommer att döljas av plattformstak med undertak av trä lika övriga plattformstak inom stationsområdet.

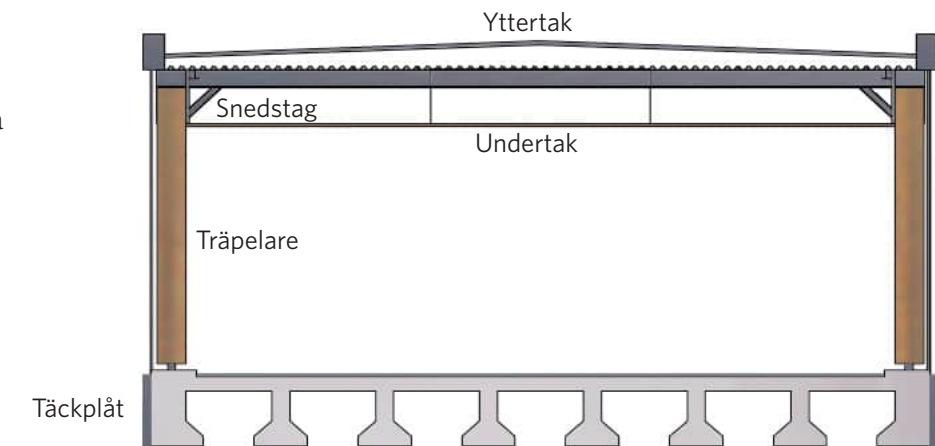
Synliga betongytor ska gutas mot brädform som ger en synlig trästruktur på betongens yta. Brädformen kan anpassas till brostödens rundade former och kan dölja eventuella blåsor och mindre missfärgningar som kan uppstå under gjutningen. Den ger ett liv och en riktning i ytan. Riktningen på brädformen ska samverka med konstruktionsdelens huvudsakliga riktning. Bräder i pelar- och väggform ska monteras stående.



Figur 12. Skivstöd av betong med rundad kortsida.

3.6 Stomme av trä och stål

Plattformsförbindelsens väggar och tak bärs upp av vertikala bärande träpelare och horisontella balkar av stål. Snedstag i konstruktionens överkant utförs dolda i takkonstruktionen.



Figur 13. Sektion, stomme av trä och stål



Figur 14. Exempel på befintlig byggnad med trästomme och glasfasad inom stationsområdet. Byggnaden planeras dock att demonteras och flyttas till ny plats utanför projektet i samband med nyggnation av det nya stationshuset.

3.7 Undertak

Takkonstruktionen kläs invändigt med träpanel som liknar de inklädda plattformstaken. Där undertaket möter glasfasaden viks träpanelen upp så att den exponeras i fasaden. Utformningen ger värme och materialitet åt anläggningen även för de som endast betraktar den på håll. Undertakets sida mot glasfasaden kommer vara synlig sett utifrån och bör utföras med en hög detaljeringsgrad. I undertaket finns plats för takinstallationer och kanalisation. Taket utförs demonterbart för att möjliggöra åtkomst till installationer.

Konstljuslanterninerna placeras vid passagen/gångbron i mötet med uppgångarna från plattformar fälls konstljuslanterniner in i takkonstruktionen. Konstljuslanterninerna markerar och tydliggör riktningssändring mot plattformarna.

I kommande projekteringsskede ska behov av bakomliggande ljudabsorbent utredas med syftet att en god ljudmiljö ska erhållas.

3.8 Golv

Plattformensförbindelsens golvytor på både nedre och övre plan ska utföras med terrazzo. Ytskikt av terrazzo kan antingen utföras som plattor eller platsgjuten. Terrazzo är en tålig golvbeläggning som är slät, lättstädad och hållbar över tid. Golvet föreslås utföras i en mörk kulör. Kulörer kommer utredas vidare i kommande projekteringsskede för att säkerställa en sammanhållen helhetsutformning och att tillgänglighetskrav tillgodoses.

I gångbron på övre plan ska golvet förses med upphöjd kant längs yttersidorna.

Utformning av ledstråk utreds vidare i kommande projekteringsskede. Ledstråk kan antingen utföras naturliga eller konstgjorda. Med naturliga ledstråk avses exempelvis kanter eller väggar i den befintliga konstruktionen. Ett konstgjort ledstråk kan exempelvis utföras av en taktill markering av exempelvis metall som är placerad på golvet.



Figur 15. Golvbeläggning med terrazzo.



Figur 16. Illustration av plattformsförbindelsens övre plan.



Figur 17. Illustration av plattformsförbindelsens entré till hissar på övre plan.

3.9 Trapphus

På gångbrons södra sida finns fyra trapphus med både fasta trappa och rulltrappa. Trapphusen möjliggör förflyttning mellan gångbro och plattform för spår 2/3, 4/7, 8/9 och 10. Trapphusens fasta trappa har en bredd av 2,5 meter och rulltrappan har ett innermått av 1,0 meter.

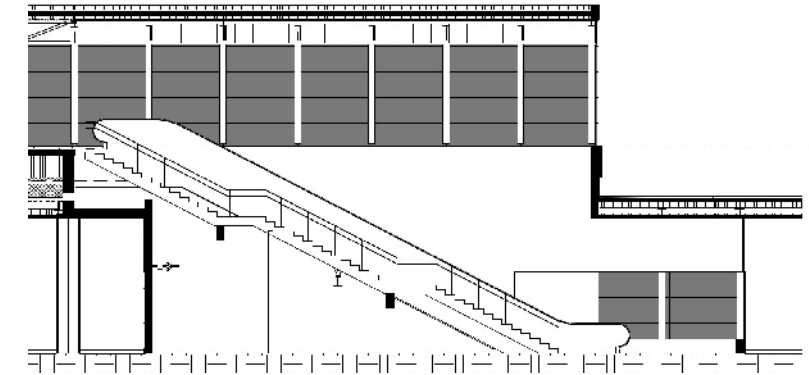
Fasta trappor utförs av betongelement där trappornas plan- och sättsteg bekläs med terrazzo. Beklädnaden ska utföras så att trappa uppfyller krav på kontrastmarkering. Fasta trappor ska på vardera sida förse med en skurränna som är en nedsänkt kant vilket möjliggör att trappsteg kan sopas i sidled utan att skräp fastnar i hörn i trappan.

Den fasta trappan delas upp i tre trapplöp med två viloplan. Trappans trappsteg ska utföras med längd och höjd som resulterar i att trappans handledare ges samma vinkel som rulltrappans vinkel, se figur 18. Trappornas stegdjup och steghöjd ska vara utformade med en måttsättning för utomhustrappor.

Trappan förse med handledare i rostfritt stål.

Under trappor anläggs teknikrum för hiss och rulltrappa samt för övrig teknisk utrustning.

Trapphusets bärande väggar av betong ska utföras med beklädnad på synliga delar. Beklädnaden föreslås på trapphusens insida utföras av terrazzo. Beklädnadens kulör kommer utredas vidare i kommande projekteringsskede.



Figur 18. Sektion trappa och rulltrappa i samma vinkel.



Figur 19. Illustration av plattformsförbindelsens sedd mot norr.



Figur 20. Referensbild beklädnadstrappa vid Kallhäll station.



Figur 21. Illustration av plattformsförbindelsens trapphus.

3.10 Belysning

Belysningen av Norra bron skall tillgodose behovet från de människor som använder byggnaden för att nå sina kommunikationer. Grunden i behovet är den belysning vi behöver för att kunna använda synen att informera oss om vår omgivning när det naturliga ljuset inte räcker till. En väl utformad behovsstyrd belysning skapar bra visuella miljöer för det mänskliga seendet, utan bländning eller störande skuggor och reflektioner. Behovet innefattar även aspekten naturlig variation och behagliga kontraster vilket kan skapa en lugnare kognitiv miljö och främja orienterbarhet, dessutom kan belysningen fylla en viktig identitetsskapande roll för byggnaden kvällstid.

Ofta talar man om interiör och exteriör belysning likt två olika kapitel i en bok – men för Norra bron med dess framträdande glaspartier kommer den interiöra belysningen bli den huvudsakliga exteriöra belysningen kvällstid. Den koppling som finns mellan stationsområdet och bron genom de stora glaspartierna är en kvalitet som också medför en stor utmaning för belysningen. Balansen mellan ljuset på båda sidor behöver vara bra och ljuskällor som speglas i glaset skapar svävande ljuspunkter som kan störa. Att glas reflekterar går inte att undvika men skillnaden mellan en medveten planering med dessa utmaningar i åtanke och en ljussättning utan denna hänsyn kommer bli stor.

Nivåskillnaden mellan bron och den övriga miljön, där betraktare utifrån kommer att titta uppåt mot bron, ställer krav på armatur och placering. Armaturer behöver vara avbländade mot de resenärer som vistas på själva bron men också i förlängningen ner till perrongen.

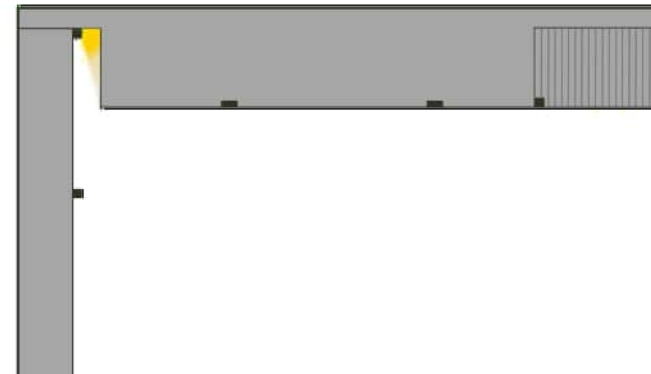
Väger man in dessa aspekter framträder en belysningslösning som bygger på dolda och väl avbländade armaturer infällda i undertaket kompletterade med armaturer på pelare som lättar upp undertaket för att synliggöra det kvällstid. Undertak och armaturer ska utformas och placeras så att belysningslösningen är lätt att underhålla.

Konstljuslanterninerna i undertaket vid varje lyftpaket lyfts fram med ett mjukt släpljus för att bidra till gestaltning och orienterbarhet då taket är en viktig källa till information om rummets utbredning när rummet är fyllt med resenärer i rörelse.

Den exteriöra identiteten stärks genom släpljus på den träbeklädda sidan av undertaket vilket skapar ett varmt band som löper med byggnadens form och ramar in arkitekturen. Tanken med det lysande bandet är att det utökas till att teckna de olika nivåerna och arkitektoniska elementeten i övriga stationsdelar och skapa en koppling mellan Uppsala C och den tillkommande stationen Uppsala S.



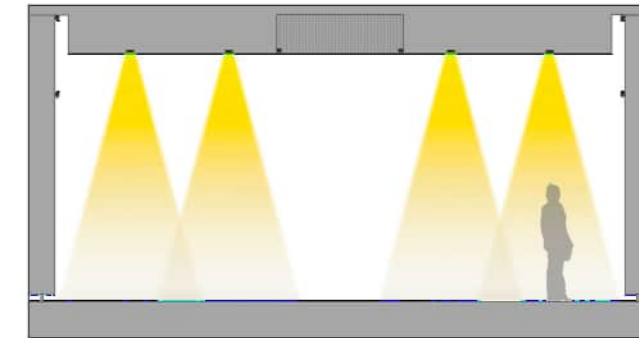
Figur 22. Principskiss för konstljuslanterninerna som placeras i gångbron i mötet med uppgångarna från plattformarna. Kontinuerligt släpljus från nederkant lyser uppåt i konstljuslanterninen och skapar en ljusare kontrast mot övriga undertaket.



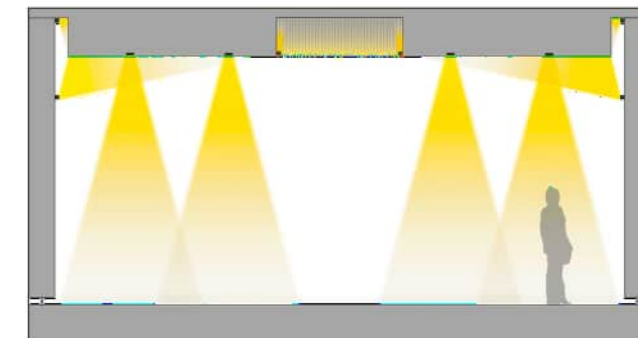
Figur 24. Principskiss för släpljus på undertakets sida som vetter utåt. Denna princip skapar det exteriört synliga lysande band som löper runt om byggnaden. Viktigt att beakta hur ljuset reflektion i glaspartierna påverkar den interiöra miljön.



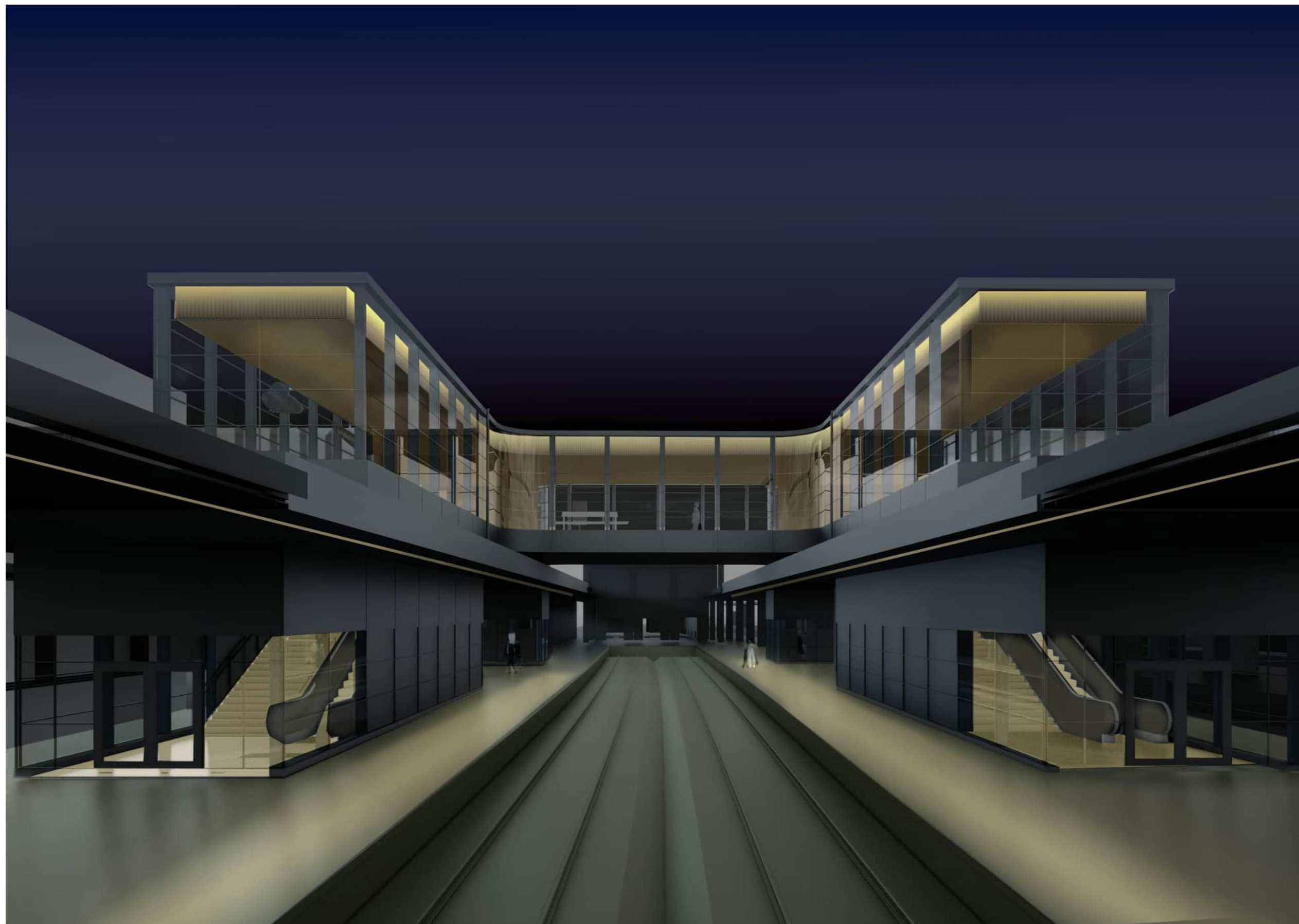
Figur 26. Principskiss för lättad av undertaket. Armaturer monterade på vartannat pelarpar lyser upp undertaket av trä. Detta balanserar rummet och skapar en harmoni med det nedåtriktade ljuset på golvet interiört och mot släpljuset från en exteriör synvinkel. Ställer krav på att det inte slarvas med installationer som syns i undertaket.



Figur 23. Allmänbelysningen i Norra Bron utgörs av armaturer vilka fälls in i mellanrummen i undertaket. Armaturerna är väl avbländade med mörk reflektor för att vara så osynliga som möjligt. Placeringen av armaturer ska ge ett slumpartat intryck för att bryta upp jämnheten i ljusbilden något.



Figur 25. Alla principer tillsammans skapar en behaglig rumslighet med goda visuella kontraster, tydlig identitet och bra orienterbarhet. Med styrning kan upplevelsen av rummet justeras efter exempelvis tid på dygnet och/eller hur många resenärer som rör sig i miljön.



Figur 27. Illustration mot nordväst.

