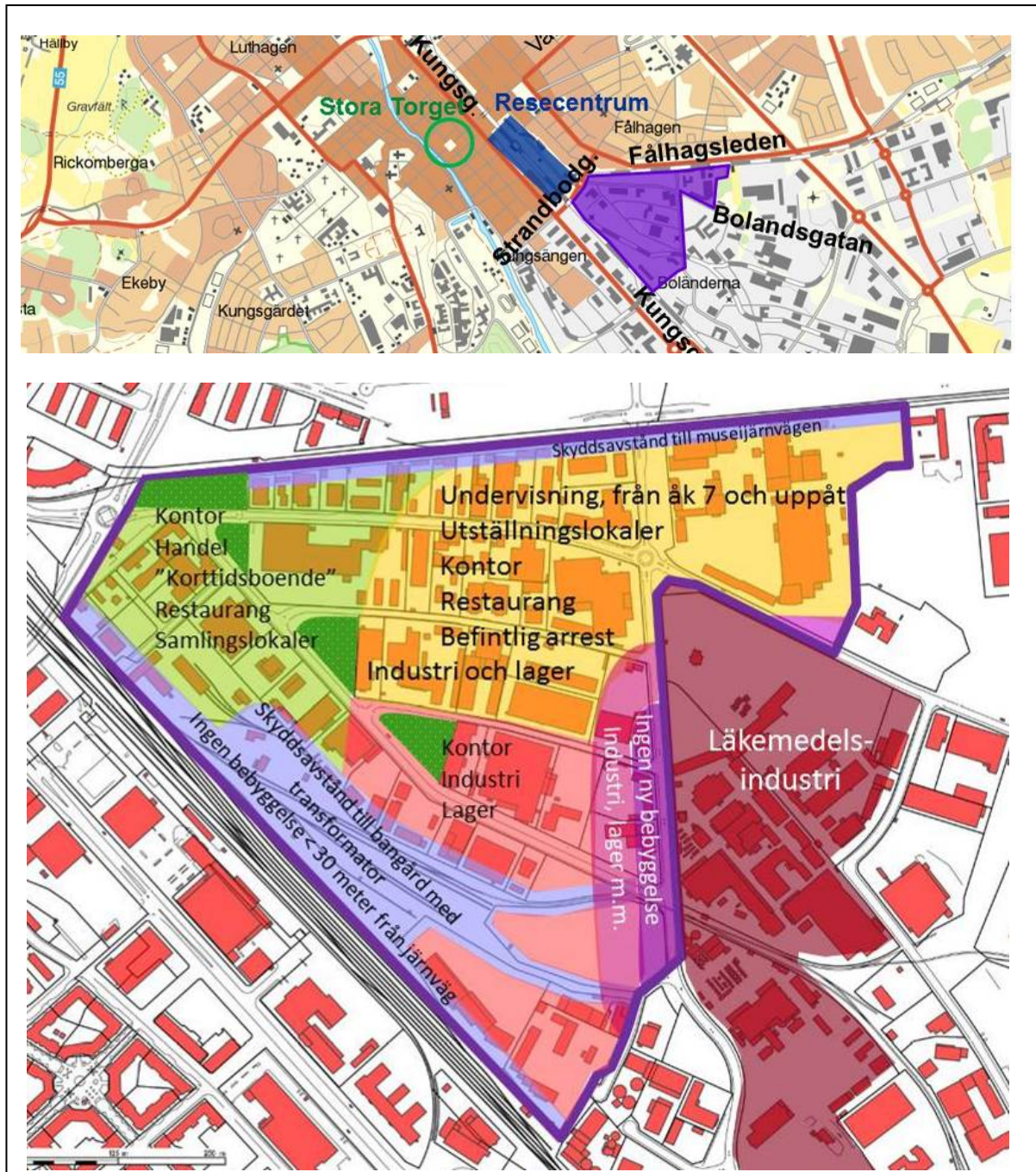


Handläggare:  
Anneli SundinDiarienummer:  
PBN 2015-000620

## Strukturprogram för främre Boländerna Uppsala kommun

SAMRÅDSTID till och med 10 maj 2017



## Innehåll

Uppdrag, bakgrund och syfte.....	3
Gällande program o detaljplaner .....	3
Risker för säkerhet och hälsa samt hänsyn till näringslivet .....	5
Markanvändning .....	6
Struktur .....	8
Kvarterstruktur .....	8
Fördelning allmän plats och kvartersmark .....	9
Stadsliv .....	10
Stadsliv i området idag .....	10
Innerstadsstrategin: .....	10
Bebyggelse.....	11
Exploateringsgrad.....	13
Hushöjder och siktlinjer .....	14
Utnyttja taken .....	15
Levande bottenvåningar .....	15
Stadsdelens entréer .....	16
Rörelse .....	17
Attraktiv gäststad .....	17
Bättre cykelstad .....	17
Bil på stadens villkor .....	17
Tydlig kollektivtrafik.....	18
Smarta parkeringslösningar .....	18
Samordnade leveranser.....	18
Gatunät .....	19
Bergsbrunnagatan .....	20
Bolandsgatan .....	21
Säbygatan .....	22
Björkgatan .....	23
Knivstagatan och Märstagatan .....	24
Alsikegatan, Östunagatan, Odensalagatan, Sofielundsgatan .....	25
Plats och park .....	26
Exploaterings- och genomförandefrågor .....	28
Dagvatten samt vatten- och avlopp .....	29
Vatten- och avloppsnätet .....	29
Riksintressen samt förordnanden och andra skydd enligt miljöbalken .....	30
Strukturprogram .....	31
I programarbetet har följande personer deltagit: .....	31
Underlag .....	31

## Uppdrag, bakgrund och syfte

Med främre Boländerna avses området mellan Strandbodgatan, Museijärnvägen, Björkgatan (samt Bolandsskolan) och rangerbangården. Området som är markerat med lila på framsidan visar omfattningen av strukturprogrammet.

Efter det att Resecentrum och Stationsgatan hade färdigställts började många fastighetsutvecklare visa ett stort intresse för att utveckla Främre Boländerna. Det nyligen antagna programmet för Boländerna (2014) hade inte den detaljeringsgrad som behövs för att klargöra en omvandling av stadsdelen och därför beslutade plan- och byggnadsnämnden 2015-04-30 att upprätta ett strukturprogram för Främre Boländerna. Syftet med strukturprogrammet är att klargöra förutsättningarna för en omvandling till intensivare markanvändning med innerstadskaraktär genom att tydliggöra:

- Principerna för kvarters- och parkstruktur
- Möjligheten till gång- och cykelvägar över Strandbodgatan och järnvägen
- Möjliga bostadslägen med hänsyn till risker för hälsa och säkerhet.
- Möjliga lägen för höga hus, i förhållande till riksintresset för kulturmiljövården.
- Om de i programmet utpekade kulturmiljöerna bör och kan bevaras med stöd av plan- och bygglagen.

## Näringsliv

Stadsdelen har med sitt läge intill Resecentrum mycket goda förutsättningar för nya etableringar. Utbyggnaden längs av Storgatan-Stationsgatan slutförs just nu med uppförandet av kontorshuset "Juvelen". Samtidigt pågår en utbyggnad av området mellan Resecentrum och Kungsgatan. Forskning har visat att många verksamheter är mer beroende av kort promenadavstånd till kollektivtrafik än vad bostäder är.

Parallellt med planarbetet har Uppsala kommun, tillsammans med Handelskammaren och några av fastighetsägarna, drivit ett visionsarbete för stadsdelen. En folder har tagits fram där visionen bland annat formuleras så här: "Den primära målbilden är en stadsdel för företag, både nya och etablerade. Området ska välkomna såväl Early Adopters som internationella kunder och företag. Det är dessutom en levande stadsdel med framåtanda och kunskapsutveckling. En stadsdel som kan främja Uppsala och dess invånare."

## Gällande program o detaljplaner

### Program för Boländerna (KF 2014)

Enligt programmet bör Främre Boländerna utnyttjas till kontorsetableringar eftersom "Närheten till Resecentrum skapar attraktivitet för verksamheter, särskilt företag med stort regionalt upptagningsområde av arbetskraft. I delar av de nordvästra delarna finns även möjlighet att inrymma bostäder."

"Kulturhistoriskt intressant bebyggelse bör bevaras."

I Program för Boländerna reserveras även mark för en planskild korsning mellan järnvägen och en ny väg mellan Björkgatan/Sofielundsgatan och Kungsgatan.

### Teckenförklaring

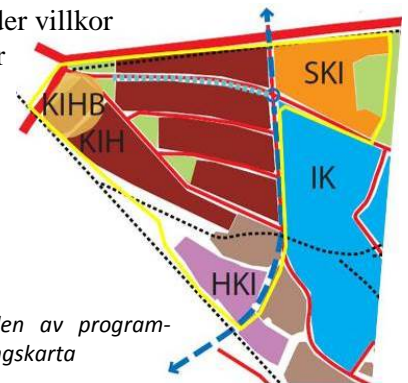
**KI** Kontor med inslag av icke störande industri.

**H** Handel av grossistkaraktär samt som mindre service/närbutiker.

**B** Bostäder, under villkor

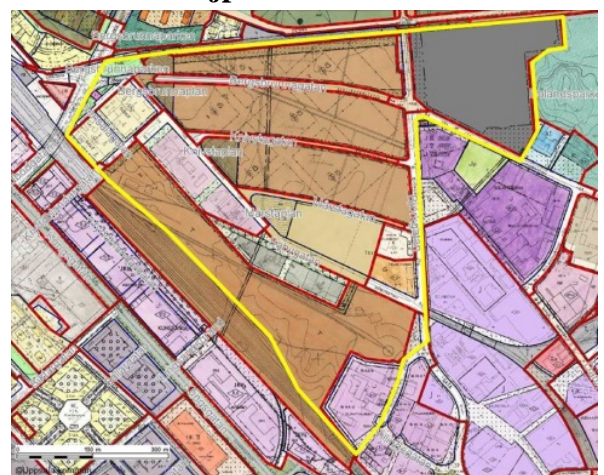
att nya byggnader också inrymmer verksamhetsytor av minst samma omfattning som bostadsytan.

**S** Skola



Den nordvästra delen av programmet's markanvändningskarta

### Gällande detaljplaner



De gällande detaljplanerna är huvudsakligen anpassade för industriverksamhet med stora men låga byggnader. Bolandsskolan är dock ett undantag eftersom den är planlagd för skoländamål. Ingen av detaljplanerna är inte anpassad till den tänkta omvandlingen av främre Boländerna.

# Gällande översiktsplan och innerstadsstrategi

Innerstadsstrategin ska ses som ett komplement till översiktsplanen och antogs samtidigt av kommunfullmäktige i december 2016. Målsättningen är att utöka innerstaden och att strategin ska bidra till visionen om ett hållbart stadsliv i mänsklig skala. Utökningen av innerstaden inkluderar främre Boländerna. Direktcitat från innerstadsstrategin att markeras med citationstecken och gul bakgrund.

## Stadsliv i mänsklig skala

- ”Utveckla centrala staden med attraktiva och flexibla mötesplatser för alla.”
- ”Prioritera centrala staden för gående och vistelse.”
- ”Sammankoppla stadens centrala delar i ett mer finmaskigt nät.”
- ”Förstärk kollektivtrafikens attraktivitet med tydliga stråk och strategiskt lokaliserade knutpunkter.”
- ”Utvidga och utveckla centrala stadens yta för handel och stadsliv.”
- ”Utveckla Uppsalas identitet som en dynamisk och växande universitets- och kulturstad.”

## Strategin i korthet

Inriktningar och riktlinjer redovisas i de tre delområdena ”Rörelse”, ”Plats och park” samt ”Bebyggelse”, se nedan. Dessa rubriker kommer att användas även i strukturprogrammet för att understryka kopplingen till innerstadsstrategin.

Rörelse	Plats och park	Bebyggelse
<b>Attraktiv gäststad</b> Gående ska ha god tillgänglighet i ett gert gatunät med generösa gång- och vistelseytor.	<b>Ett levande ärum</b> Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelse- och rörelsestråk.	<b>Levande bottenvåningar</b> Den långsiktiga stadsutvecklingen ska stärkas genom att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenvåningar.
<b>Bättre cykelstad</b> Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan mer samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.	<b>Flexibla torg</b> Torgen ska få en mer flexibel användning och ge plats för evenemang, kultur, handel och möten.	<b>Utnyttja taken</b> Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner.
<b>Tydlig kollektivtrafik</b> Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till stadskärnan och bidra till att skapa attraktiva stadsmiljöer.	<b>Fler och bättre parker</b> Parkerna ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång och cykel.	<b>Hushöjder och siktlinjer</b> Befintliga hushöjder och värdefulla siktlinjer ska respekteras.
<b>Bilen på stadens villkor</b> Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.	<b>Nya kopplingar</b> Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman på fler platser.	<b>Nya stads kvarter</b> Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.
<b>Smarta parkeringslösningar</b> Parkeringslösningar för bil och cykel på allmän plats ska i första hand regleras för korttidsparkering. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.	<b>Gröna mångfunktionella gator</b> Uppsalas gröna och mångfunktionella gatunät ska säkras och utvecklas.	<b>Berika befintlig bebyggelse</b> Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.
<b>Samordnade leveranser</b> Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan ska samordnas, tidstyras och organiseras för att skapa utrymme och minska köviktiter med stadslivet.	<b>Utveckla kulturstråket</b> Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa flera mötespunkter.	<b>Utveckla kulturmiljön</b> Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande genom ändringar och tillägg.
<b>Levande båthamn</b> Båttorpen ska utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.		<b>Utgå från områdets karaktär</b> Stadens olika karaktärer ger variation. De ska utvecklas utifrån sina egna förutsättningar med stadsliv i fokus.

Bild från sidan 21 i Innerstadsstrategin



Karta sidan 60-61 i Innerstadsstrategin

## Främre Boländerna enligt Innerstadsstrategin

Sidan 86-87

”Främre Boländerna har med tillkomsten av det intilliggande Resecentrum fått en alltmer central placering i staden och ett ökat tryck. Därför planeras en omvandling från ett glest industriområde till en aktiv del av innerstaden med blandad bebyggelse, mycket företagsamhet och nya verksamhetslokaler.”

### Inriktning

”Främre Boländerna omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagsamhet och verksamheter.”

### Riktlinjer

- ”Området planeras för större tillskott av näringslivsverksamhet.”
- ”Området ska utvecklas med en tydlig struktur av kvarter, parker, gator och platser.” ”Arkitektur- och kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader bidrar till variation i volym och verksamheter. De möjliggör ett attraktivt stadsliv. Sådana byggnader ska därför bevaras och utvecklas.”
- ”Vid gestaltning av nya kvarter ska mångfald och variation i det arkitektoniska uttrycket eftersträvas.”

Teckenförklaring	
	Programområdets gräns
	Områdesgräns innerstad
	Nya kvarter i innerstaden
	Parker och grönområden
	Grönstråk
	Järnväg
	Stadsstråk
	Reservat planskild korsning
	Möjlig framtida koppling
	Koppling för gång och cykel
	Ny parkeringsanläggning (möjlig placering)

# Risker för säkerhet och hälsa samt hänsyn till näringslivet

## Risk och säkerhet

I och intill stadsdelen finns verksamheter som vid en plötsligt inträffad olycka kan ge upphov till livshotande konsekvenser för *tredje man*\*. Dessa verksamheter kan därför inte kombineras med mer känslig markanvändning, såsom bostäder och barnverksamhet. Skydd för dem som arbetar inom området beskrivs inte här, eftersom det regleras av annan lagstiftning.

## Läkemedelsindustri, energiproduktion med mera

Det är framför allt läkemedelsindustrin (GE Healthcare) på Björkgatan och Vattenfalls anläggning som står för de stora riskerna i Boländerna. Båda är klassade som Sevesoanläggningar. GE Healthcare använder brom i sina processer och även om risken för en olycka med bromutsläpp är mycket liten, är konsekvenserna av en sådan mycket allvarlig. Det medför ett riskavstånd närmast verksamheten som kraftigt begränsar utvecklingsmöjligheterna längs Björkgatan.

Utöver Läkemedelsindustrin och värmeverket finns verksamheter förekommer även företag som hanterar en mindre mängd brandfarlig vara och liknande. Dessa företag bedöms dock inte vara strukturerande för områdets framtida omvandling och kommer troligen att flytta från stadsdelen på längre sikt.

## Farligt gods på järnväg, bangård och gatunät

Bangården kräver hänsyn till de risker som kan uppstå vid rangering av gods eftersom det alltid är tillåtet att transportera och rangera farligt gods på järnvägsnätet och bangårdarna.

Transporter av farligt gods förekommer sporadiskt på Bolandsgatan väster om Danmarksgatan, vilket är mycket olämpligt. Förbud mot transport av farligt gods bör därför införas på Bolandsgatan mellan Björkgatan och Danmarksgatan. Det är Länsstyrelsen som fattar beslut.

## Hälsa

Flera av verksamheterna i Boländerna medför hälsorisker för den som långvarigt exponeras för buller, t.ex. från järnvägen, bangården och industrifläktar.

Den befintliga pumpstationen för spillvatten invid Strandbodgatan kan ibland ge upphov till luktproblem för närområdet.

\**Tredje man*: Person som inte jobbar där men som ändå kan påverkas av verksamheten

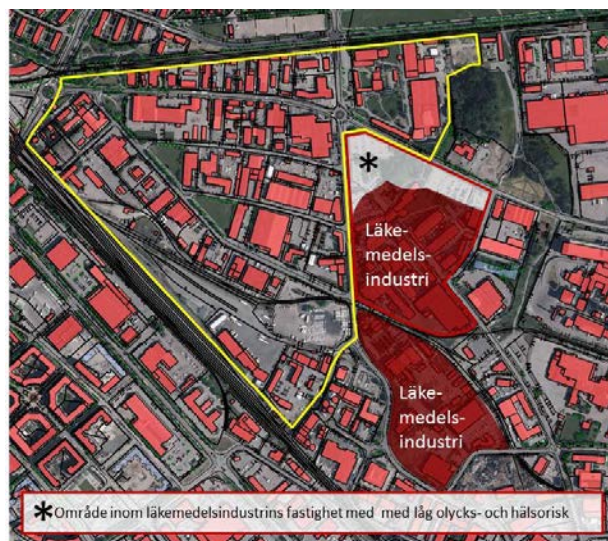
## Hänsyn till näringslivet

### Nya etableringar

Stadsdelens strategiska läge intill Resecentrum har stor betydelse för kommunens framtida näringsliv. Det finns inget annat område i Uppsala som har lika goda förutsättningar för nyetableringar av verksamheter som söker ett läge i den utvidgade innerstaden. Marken bör därför i första hand användas till näringslivets behov.

### Läkemedelsindustrin

Programområdet gränsar till GE Healthcare, som är Uppsala kommuns största privata arbetsgivare med cirka 1 200 anställda och av stor betydelse för Uppsalas näringsliv. Företaget planerar att göra stora investeringar i sin anläggning de närmaste åren. Programmet syftar till att säkerställa att GE Healthcares nuvarande och framtida verksamhet även fortsättningsvis omges av verksamheter som inte är känsliga hälso- och säkerhetsrisker för tredje man. Skyddsavstånden säkerställer möjligheten till framtida investeringar i anläggningen. Den norra delen av Läkemedelsindustrin kommer inte att vara aktuell för investeringar som kan utgöra risker för närområdet.



### Övrig verksamhet inom programområdet

Med undantag för Bolandsskolan är marken inom programområdet detaljplanelagd för industriverksamhet. Under årens lopp har dock mer besöksinriktad verksamhet utvecklats i lokaler som från början var avsedda för industriändamål, t.ex. restauranger, gym och samlingslokaler. En del av dessa verksamheter kan få svårt att utvecklas och expandera med hänsyn till de risker för säkerhet och hälsa som orsakas av de befintliga industriverksamheterna.

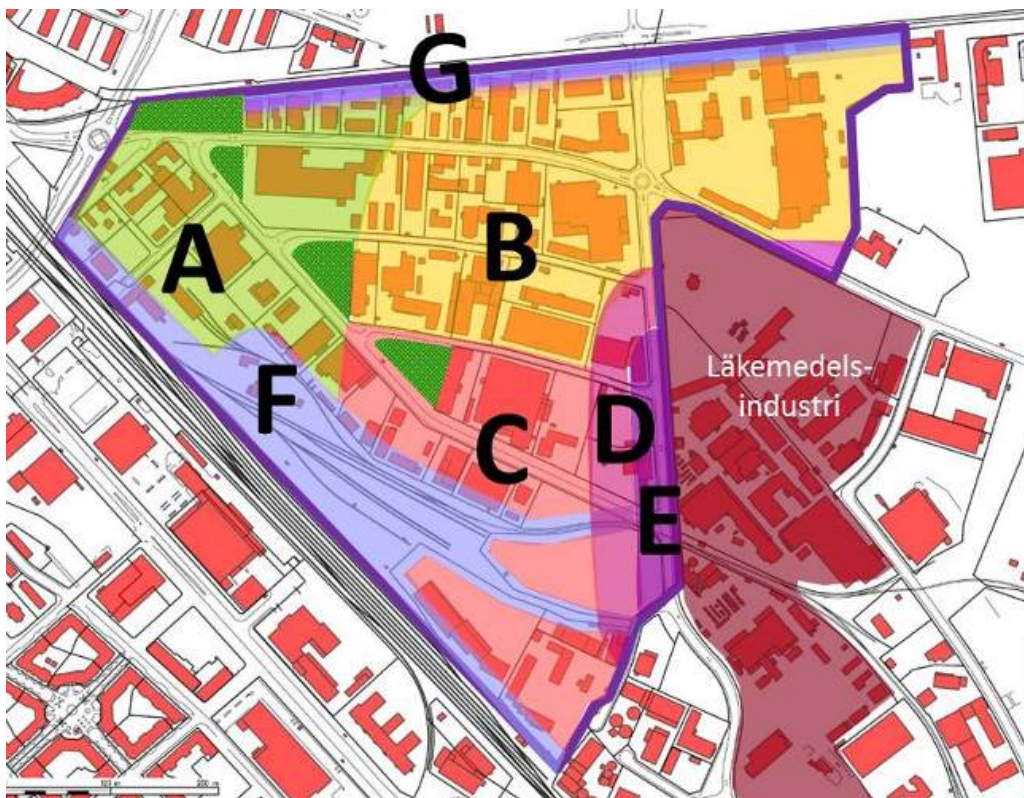
## Markanvändning

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Stora delar av Främre Boländerna domineras fortfarande av småskalig industri- och logistikverksamhet. Men på Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan samt på delar av Säbygatan har ett stort inslag av utåtriktade och besöksintensiva verksamheter vuxit fram, både i de gamla industrilokalerna och i nyare byggnader. Huvuddelen av de befintliga verksamheterna är av sådan karaktär att de behöver finnas i närheten av sina kunder i Uppsala.

Industrierna kommer att successivt flytta till andra stadsdelar och ersätts med en intensivare markanvändning som huvudsakligen innehåller kontor och industri med inslag av forskning.

Kartan nedan visar en möjlig markanvändning som är anpassad både till det befintliga och framtida näringslivets behov samt till de risker för säkerhet och hälsa som begränsar markanvändningen i stadsdelen. Varje delområde beskrivs för sig.



Markanvändningskartan är en avvägning mellan hälsa, säkerhet samt hänsyn till näringslivet. Se även framsidan.

#### **A) Kontor, handel, "korttidsboende", restaurang- och samlingslokaler**

Området närmast Resecentrum får störst möjlighet till ett rikt utbud av verksamheter och att befolkas dygnet runt. Det är därför viktigt att den nya bebyggelsen verkligen inrymmer sådant som ger stadsliv med olika former av handel, restauranger, samlingslokaler och annan service. Området bör även innehålla mötesplaster i offentliga rum; både utomhus och i lokaler. Bostäder tillåts inte eftersom sådana medför omfattande krav på anpassning av omgivningen och begränsar möjligheterna för näringslivsutvecklingen i stadsdelen. Tillfälliga boendeformer såsom hotell och lägenhetshotell är dock välkomna tillskott och möjliga att uppföra.

#### **B) Kontor, undervisning, restaurang, utställningslokaler samt industri och lager\***

Området norr om Märstagatan kan ha en mer varierad markanvändning än området söder om Märstagatan. Det beror främst på att den norra delen av läkemedelsindustrins fastighet inte kommer att bli föremål för investeringar som kan utgöra säkerhets- eller hälsofara för omgivningen.

Bolandsskolan kommer även i fortsättningen att domineras av skolverksamhet.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### C) Kontor, industri och lager\*

Området kan endast få nytillskott av verksamheter som har låg persontäthet och med personer som har god lokalkännedom. Möjligheten till ett blandat stadsliv begränsas. Avgränsningen norrut, mot område B, beror främst på att den norra delen av läkemedelsindustrins fastighet inte kommer att bli föremål för investeringar som kan utgöra säkerhets- eller hälsofara för omgivningen.

Med kontor menas vanliga kontorslokaler i flera våningar. Med låg persontäthet menas ett vanligt kontor, t.ex. ett kontorslandskap.

### D) Ej känslig verksamhet och bebyggelse, t.ex. industri, lager m.m.\*\*

Marken som ligger 50-100 meter från läkemedelsindustrins fastighetsgräns ska inte användas för stadigvarande vistelse, främst med hänsyn de risker som är förknippade med processerna hos läkemedelsindustrin.

### E) Ingen ny bebyggelse\*\*

Marken som ligger mindre än 50 meter från läkemedelsindustrins fastighetsgräns får inte användas till verksamheter som innebär hantering av brandfarlig vara bör undvikas. Marken ska inte användas för stadigvarande vistelse.

Inriktningen innebär att de befintliga husen kan vara kvar och användas som idag men att det blir svårt att få bygglov för en utökning av verksamheten

#### Fotnoter

\* Större mängder brandfarlig vara bör inte tillåtas i detta område utan föregående riskutredning. Tillstånd hanteras av Uppsala brandförsvaret.

\*\*Intill område D och E ska en riskutredning genomföras för att säkerställa att risknivån är godtagbar samt klargöra vilka riskreducerande åtgärder som eventuellt är nödvändiga. Större mängder brandfarlig vara bör inte tillåtas utan föregående riskutredning.

\*\*\*Vid planläggning intill Ostkustbanan och Uppsala bangård ska en riskutredning genomföras för att säkerställa att risknivån är godtagbar samt klargöra vilka riskreducerande åtgärder som eventuellt är nödvändiga.

### F) Ostkustbanan och Uppsala bangård\*\*\*

Ostkustbanan kommer att breddas till fyra spår mellan Uppsala och Solna och därför behöver utrymme reserveras för det på Bolandssidan av järnvägen. (se även sidan 30).

Ostkustbanan har behov av en bebyggelsefri zon som är minst 30 meter bred, mätt från närmaste spårmitt. Det innebär att de befintliga byggnaderna inom den zonen visserligen kan stå kvar men att det blir svårt att bygga något nytt inom zonen.

Uppsala bangård och industrispåret till Vattenfalls anläggning vid Bolandsgatan kommer att vara kvar under överskådlig tid, men det kan bli aktuellt med en ombyggnad. Rängering av farligt gods kan förekomma, vilket kan påverka markanvändningen på intilliggande fastigheter och medför behöva av säkerhetsavstånd m.m.



Bangården från Trafikverkets kontor i nordväst

### G) Museijärnvägen\*

Museijärnvägen i norr har ett genomgående spår och två driftspår som inte är genomgående (se bilden). Hastigheten är mycket låg och spåret trafikeras endast sommartid. Den bebyggelsefria zonen söder om järnvägen bör vara så liten som möjligt för att inte omöjliggöra en utveckling av fastigheterna på Bergsbrunnagatan.



Museijärnvägen västerut från Björkgatan mot driftbangården

## Struktur

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Planområdet domineras av många, förhållandevis små fastigheter med många olika fastighetsägare.

### Kvartersstruktur

#### Förutsättningar

De befintliga kvarteren är mycket långa – upp till 450 meter – och det medför att rörelser inom stadsdelen begränsas kraftigt. Speciellt Märstagatan och Knivstagatan ligger avskurna, trots sin centrala placering i stadsdelen, eftersom kvarteren norr och söder om dem är så långa. Enligt innerstadsstrategin ska Främre Boländerna utvecklas med en tydlig och finmaskig kvartersstruktur och det medför att kvarteren måste öppnas.

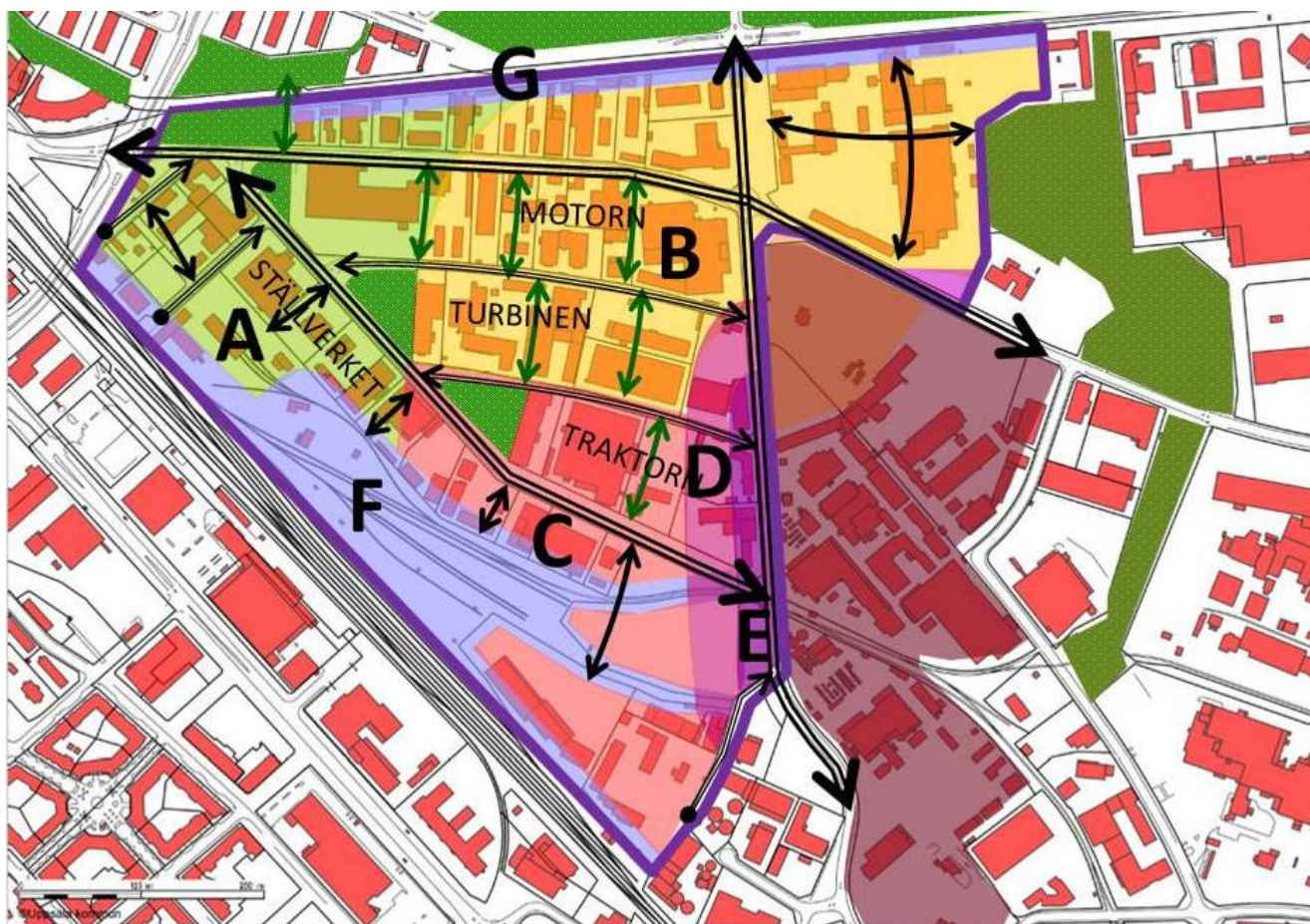
Ostkustbanan och Uppsala bangård i söder, museijärnvägen i norr samt läkemedelsindustrin i öster bidrar också till att skapa långa kvarter. Det blir därför extremt svårt eller omöjligt att öppna upp intilliggande kvarter för att skapa nya kopplingar mot angränsande stadsdelar i Fålhagen, mellersta Boländerna och Kungsängen.

#### Förslag till kvartersindelning

De stora, långsträckta kvarteren delas upp med tvärgående kopplingar, huvudsakligen i nordsydlig riktning. Uppdelningen i kvarter innebär att de tvärgående kopplingarna blir ny allmän plats. De nya kvarteren bör vara minst 70 meter och högst 110 meter långa. Tvärkopplingarna bör vara cirka 10 meter breda. Det innebär följande för de längsta kvarteren:

- **Kv. Motorn** indelas i fyra kvarter
- **Kv. Turbinen** indelas i tre kvarter
- **Kv. Traktorn** indelas i två kvarter
- **Kv. Ställverket** bör indelas i flera kvarter med öppningar mot bangården eftersom bangården på lång sikt kan komma att lokaliseras på en annan plats.

Tvärkopplingarna redovisas även under rubriken *Rörelse* och rubriken *Park och plats*



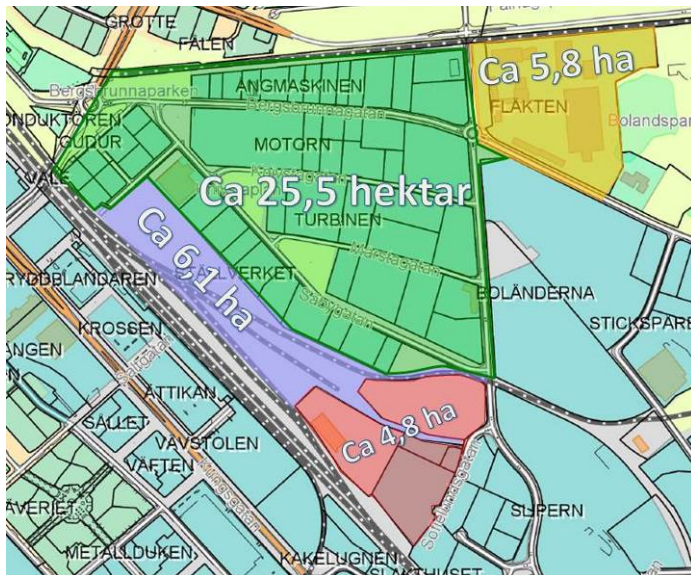
Markanvändningskartan med pilar som visar principer för en kvartersstruktur av innerstadskaraktär



### Fördelning allmän plats och kvartersmark

I innerstadsmiljö uppgår kvartersmarken vanligtvis till cirka 2/3 och allmän plats till cirka 1/3 (33 %) av den totala markytan. Den allmänna platsmarken domineras vanligtvis av gatumark, men även småparker inkluderas. Större parker och naturområden bidrar dock till att hela stadsdelar och staden som helhet har en högre andel allmän plats än 1/3.

Beroende på hur man räknar är andelen allmän plats idag 17-25% av strukturprogrammets område. Hela strukturprogramområdet omfattar cirka 42 hektar (drygt 420 000 kvadratmeter) och området exklusive Uppsala bangård omfattar cirka 36 hektar. Allmän plats utgör cirka sju hektar (drygt 70 000 kvadratmeter) vilket motsvarar cirka 17 % av hela Främre Boländerna och cirka 25 % av stadsdelen när Uppsala bangård räknas bort.



Delområdenas avgränsning och ungefärliga storlek

När främre Boländerna omvandlas till innerstad kommer andelen allmän plats att öka till 1/3. Det sker främst genom de nya tvärkopplingarna i nordsydlig riktning som delar in de långa industri kvarteren i mindre enheter.

### Förändring

#### Uppsala bangård

Området är cirka 6,1 hektar stort och består helt och hållet av kvartersmark. Ny allmän plats är inte aktuell i närtid eftersom bangården behövs och området inte kommer att delas upp i fler kvarter eller bli allmänt tillgängligt. På lång sikt kan dock en gång- och cykelväg längs järnvägen bli aktuell.

#### Delområdet väster om Björkgatan

Hela delområdets yta är cirka 25,5 hektar och då ingår *hela* Björkgatans bredd längs med programområdets östra gräns. Andelen allmän plats är cirka 6,5 hektar, dvs cirka 1/4 (25 %) av ytan. Huvuddelen av den allmänna platsen upptas av gatumark och gång- och cykelbanor, men det ingår även parkmark (cirka 1,5 hektar), gröna slänter mot Strandbodgatan inklusive pumpstationen och nätstationen i dessa slänter.

En ökning av den allmänna platsen till cirka 1/3 (33 %) inom delområdet skulle innebära en ökning med cirka två hektar. Ökningen föreslås dock bli större eftersom den här delen av programområdet har bäst möjlighet till att bidra med en ökning av andelen allmän plats inom *hela* programområdet. Det beror främst på de föreslagna tvärförbindelserna som ska dela upp de långa kvarteren i en mer innerstadsliknande struktur (se föregående sida). Varje ny tvärförbindelse blir cirka 10x100 meter, dvs 1 000 kvadratmeter. Det betyder det att området tillförs minst 6 000 kvadratmeter allmän plats, med de sex ”gröna” tvärförbindelser som markeras på kartan på föregående sida. Ytterligare tvärförbindelser som kan tillkomma är en förbindelse mellan Östunagatan och Alsikegatan samt tvärförbindelser söder om Säbygatan.

#### Bolandsskolan

Den befintliga parkeringen mellan skoltomten och Björkgatan är planlagd som allmän plats. Hela Bolandsgatans bredd utanför Bolandsskolan ingår också i delområdet. Sammantaget medför det att delområdet är cirka 5,8 hektar stort och att allmän plats omfattar cirka 10 % av marken. För närvarande finns inga andra planer än att även i fortsättningen använda Bolandsskolan till skola. Men, om marken skulle planläggas för annat ändamål än skola, bör det finnas utrymme för en indelning i mindre kvarter. Det är särskilt viktigt att möjliggöra minst en gång- och cykelförbindelse längs med järnvägen i östvästlig riktning.

#### Sofielundsgatan

Delområdet omfattar cirka 4,8 hektar (48 000 kvm) och består helt och hållet av kvartersmark. Om en ny planskild järnvägs korsning byggs, medför det att marken skärs av mot den nya tunneln och att en stor del av marken kan komma att omvandlas till allmän plats. Det är dock svårt att i dagsläget veta exakt var planskildheten byggs, eftersom det utpekade vägreservatet omfattar ett stort område för största möjliga flexibilitet.

# Stadsliv

## Stadsliv i området idag

Det finns ett stort antal besöksintensiva verksamheter, särskilt längs de två bussgatorna. Det bidrar till att det är liv och rörelse under dagtid. De gator som saknar busslinjer domineras av verksamheter som inte är lika besöksintensiva och har en stor andel biltrafik i förhållande till gående och cyklister.



Verksamheter och busshållplatser vid Bergsbrunnagatan

På kvällar och ”röda dagar” är det dock liten aktivitet i Främre Boländerna. Verksamheterna är vid dessa tidpunkter koncentrerad till ett fåtal fastigheter (föreningslokaler och träningslokaler) i områdets västra hörn. Det gör dessutom att området blir mindre intressant för den som vill ha en utåtriktad verksamhet utanför kontorstid.



Närheten till Resecentrum är påtaglig vid Bergsbrunnagatan/Alsikegatan.

## Innerstadsstrategin:

Innerstadsstrategin identifierar åtta så kallade fokusområden för stadsliv i Uppsalas utvidgade innerstad och främre Boländerna är ett av dessa:

”Fokusområdena spelar en viktig roll för hur stadskärnan expanderar. De har starka och tydliga kopplingar mot stadskärnan via stomlinjestråk eller stråk för stadsliv. De flesta ligger i stadsutvecklingsområden där omvandlingen av befintlig struktur är omfattande. Att planera för stadsliv i dessa områden möjliggör en expansion av centrala staden. Varje fokusområde har unika förutsättningar för att utveckla stadsliv.”



Del av kartan över fokusområden för stadsliv, sid 22-23

### Fokusområde främre Boländerna

(sidan 25 i Innerstadsstrategin)

- ”Främre Boländerna är ett av de mest utvecklingsbara områdena i centrala Uppsala. En ny aktiv och blandad innerstadsstruktur i området innebär att, framförallt kontor, handel och verksamheter kan utvecklas i detta stationsnära läge. På grund av befintliga industriverksamheter är möjligheten att bygga bostäder mycket begränsade.”
- ”Äldre värdefulla industribyggnader tas till vara för att ge området identitet och variation.”
- ”I området skapas en tydlig entré med torgbildning närmast Resecentrum.”
- ”Nya gång- och cykelstråk längs med järnvägen och Lennakatten kan på sikt knyta ihop området med Resecentrum.”
- ”Parkerna i området utvecklas till gröna mötesplatser.”
- ”En central parkeringsanläggning i anslutning till Resecentrum gör området mer tillgängligt.”

# Bebyggelse

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Innerstadsstrategin, sid 87: Inriktning och riktlinjer för bebyggelse i främre Boländerna

Främre Boländerna omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagssamhet och verksamheter.

- ”Området planeras för större tillskott av näringslivsverksamhet.”
- ”Området ska utvecklas med en tydlig struktur av kvarter, parker, gator och platser.”
- ”Arkitektur- och kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader bidrar till variation i volym och verksamheter. De möjliggör ett attraktivt stadsliv. Sådana byggnader ska därför bevaras och utvecklas.”
- ”Vid gestaltning av nya kvarter ska mångfald och variation i det arkitektoniska uttrycket eftersträvas.”

Innerstadens offentliga rum har ofta trånga mått, men ett rikt stadsliv gynnas inte bara av närhet och täthet: Det behövs även uteplatser med goda sol- och dagsljusförhållanden. Högre hus bör därför placeras så att de inte beskuggar de platser som har bäst förutsättningar att bli attraktiva just med tanke på mikroklimatet.

### Bebyggelsens kännetecken i stadsdelen

Stadsdelen kännetecknas av en mycket stor variation mellan olika typer av bebyggelse och bebyggelsestruktur.

- Stora och små kvarter
- Extremt stora lagerbyggnader och små hus
- Gamla och nya hus
- Nedgångna och välskötta byggnader
- Ostädade och röriga tomter
- Arkitektoniskt värdefulla byggnader
- Billiga, enkla byggnader och skjul
- Kulturhistoriskt intressanta byggnader
- Grafitti på väggar och murar



Bebyggelsestruktur i Främre Boländerna

Nedan och följande sida beskrivs bebyggelsens i stadsdelens delområden.

### Området väster om Björkgatan:

Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av industrilokaler i en våning, men det förekommer även kontorsbyggnader i 2–4 våningar. Husen har varierande kvalitet. Vissa hus har både höga kulturhistoriska värden, är i gott skick och har välstädade tomter. Andra hus kan vara mycket enkla, med eftersatt underhåll och stökiga tomter. I ett industriområde som Främre Boländerna är det inte konstigt att många av verksamhetsutövarna fokuserar på verksamheten och därför kan miljön också uppfattas som spännande med sitt stora inslag av enkla och billiga lokaler.



Stora men låga byggnader längs Märstagatan. Det grå huset till vänster har fasader mot både Säbygatan och Märstagatan. Det röda huset till höger (bortom det gröna) är sammanbyggt hela vägen mellan Märstagatan och Knivstagatan.



Verksamheter vid Märstagatan



Kontorshus vid Knivstagatan.



Kontorshus vid Säbygatan.

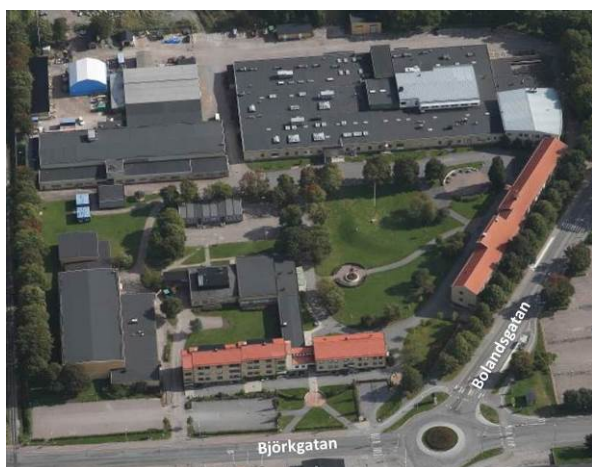
## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Bolandsskolan



*Bolandsskolan från Bergsbrunnagatan*

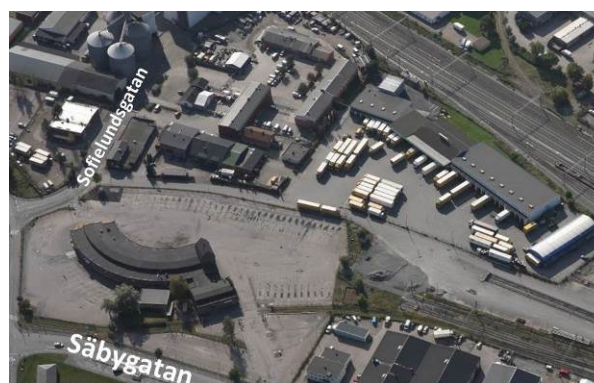
Bolandsskolan är en gymnasieskola som fram till nyligen har använts för praktiska yrkeutbildningar, estetiska program med mera. Den består av ett antal skolbyggnader i gult tegel med en varierande byggandshöjd. Byggnaderna är relativt glest placerade. Skolfastigheten har även stora gröna ytor samt trädplanteringar mot Bolandsgatan och museijärnvägen. Skolan kommer att behövas för skolverksamhet även i framtiden.



*Bolandsskolan från Björkgatan mot öster.*

### Området invid Sofielundsg. och Uppsala bangård

Området är glest bebyggt om används huvudsakligen till logistik med stora ytor för transporter. Marken är hårdgjord med stora ytor för omlastning.



*Sofielundsgatan från Säbygatan söder. Den bågformade byggnaden närmast Säbygatan, lokstallet, har rivits.*



*Stora hårdgjorda ytor på Uppsala Bangård*



*Stora hårdgjorda ytor invid Uppsala Bangård*



*Bebyggelsen längs Säbygatan vänder baksidan mot Uppsala Bangård*

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Exploateringsgrad

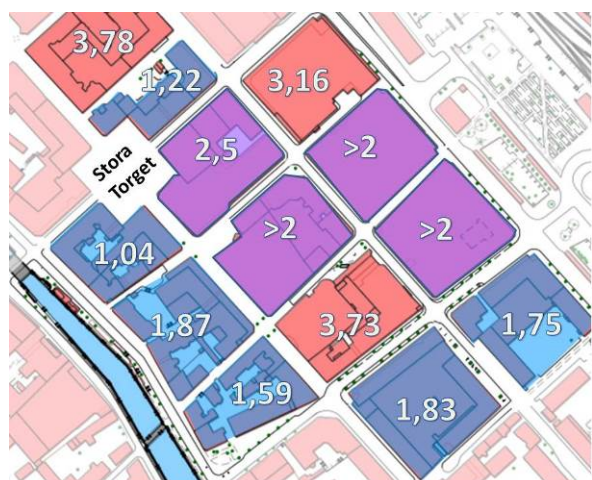
#### Nuläge

Exploateringsgraden är för närvarande låg i stadsdelen. Den varierar huvudsakligen mellan 0,3 och 0,5 (se kartan nedan). Den låga exploateringsgraden beror främst på att bebyggelsen domineras av enplanshus, även om de har en stor utbredning på marken. Vissa fastigheter upptas nästan helt och hållet av stora industrilokaler i en våning och med de karaktäristiska trappade fabriksstaken. Två byggnader har t.ex. en byggnadsarea som överstiger 5 000 kvm, och det finns ett flertal byggnader som har en byggnadsarea över 3 000 kvm.



Exploateringsgraden i Främre Boländerna 2015 enligt Bebyggelseetopologi för Uppsala stad \*.

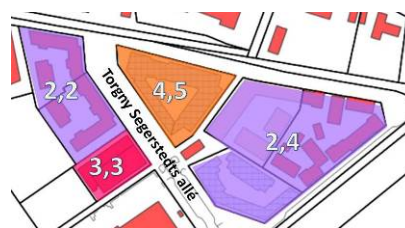
Enligt samma inventering ligger exploateringsgraden i stadskärnan högre, se nedan.



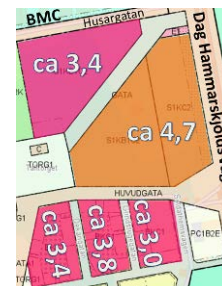
Exploateringsgraden i stadskärnan 2015 enligt Bebyggelseetopologi för Uppsala stad \*

Södra Rosendal är snart färdigställt och där varierar exploateringsgraden mellan 2,2 och 4,5. I den norra delen av detaljplanen för Rosendalsfältet finns inga våningsantal angivna och därför blir en ungefärlig uppskattning att exploateringsgraden ligger mellan 3,0 och 4,7. Se bilder nedan.

Exploateringsgrad i Rosendal



Befintlig bebyggelse och pågående utbyggnad av Södra Rosendal



Norra delen av dp för Rosendalsfältet

#### Teckenförklaring till samtliga bilder

Färg	Exploateringsgrad
Ljusblå	0,3 – 0,9
Mellanblå	1,0 – 1,9
Mörkblå	2,0 – 2,9
Rött	3,0 – 3,9
Orange	4,0 – 4,9

#### Den framtida exploateringsgraden

Exploateringsgraden i det framtida Främre Boländerna ökas till cirka 3,5, vilket är samma exploateringsgrad som de högst exploaterade kvarteren i innerstaden samt en stor del av det som har detaljplanlagts i Rosendalsområdet, se bilder ovan.

Utgångspunkten för ett exploateringsstal på 3,5 är att högst 50 % av varje kvarter får byggas och att bebyggelsen får en genomsnittlig höjd som motsvarar sju våningar.

En utbyggnad enligt ovanstående förslag till exploateringsgrad för kvartersmarken medför att främre Boländerna skulle kunna rymma minst 600 000 kvadratmeter ljus bruttoarea för verksamheter. Obs att området närmast Björkgatan inte kommer att kunna utvecklas på samma sätt som övriga delar av programområdet.

\*Bebyggelseetopologi för Uppsala stad. En inventering av Uppsalas byggsetopologi gjordes 2015 i samband med framtagande av den nya översiktsplanen.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Hushöjder och siktlinjer\*

Byggnaderna i den här delen av Boländerna är så låga att de inte inkräktar på någon av de siktlinjer där Uppsalasiluetten framträder.

Siktlinjerna på gatorna i området varierar väldigt beroende på om fonden är mot öster eller väster. Mot öster syns de stora industrierna med cisterner, maskinhus och skorstenar i metall. Mot väster syns ofta domkyrkan, om man tittar noga.



Höga byggnader bör placeras med omtanke. Om de ska bidra till att marknadsföra området bör de vara väl synliga och utformas så att de signalerar stadsdelens framtida inriktning. Samtidigt måste de placeras på platser som inte blockerar grannfastigheternas utvecklingsmöjligheter. De bör med andra ord placeras på relativt stora fastigheter med ett rejält avstånd till grannfastigheten eller i samförstånd med intilliggande fastighetsägare. De kan även placeras så att de utgör en fond till större offentliga rum såsom parker, platser eller stadsdelsentréerna. Höga byggnader kan ha en kraftigt beskuggande inverkan på omgivningen och de bör därför placeras så att de inte försämrar möjligheten till attraktiva mötesplatser såsom torg och parker.

*De skrafferade ytorna på bilden till höger markerar ungefärligt den yta som berörs av riktlinjerna för siktlinjer enligt översiktsplanen.*

Befintliga hushöjder och värdefulla siktlinjer ska respekteras\*

- ”Uppför inga höga hus som stör stadens siluett inom de värdefulla siktsektorerna.”
- ”Planera nya tillägg i bebyggelsen så att inga hushöjder når över slottets sockel. I främre Boländerna kan undantag göras.”
- ”Planera nya tillägg i bebyggelsen utifrån en väl genomarbetad sikt- och stadsbildstudie där förhållandet mellan nya och befintliga byggnader studeras.”
- ”Värna värdefulla siktvyer i gatumiljöer och årum.”
- ”Se till att nya byggnader och påbyggnader inte försämrar värdefulla sollägen i staden.”

Byggnadens inverkan på siktlinjer och Uppsalasiluetten ska visas för byggnader som avses bli högre än 30 meter ovan mark.



\*Rekommendationer enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Utnyttja taken\*

De befintliga industribyggnaderna är mycket stora och därför bildar taken ofta stora sammanhängande ytor. Taken inom planområdet utnyttjas inte för fler funktioner än att skydda byggnader-

”Taken ska utnyttjas bättre så att de fyller fler funktioner.”

- ”Pröva alltid möjligheten att anlägga gröna tak vid nybyggnad.”
- ”Värna befintliga tak/taklandskap på kulturhistoriskt eller arkitektonisk värdefulla byggnader eller bebyggelsemiljöer.”
- ”Utforma nya tak så att de bidrar med estetiska värden till taklandskapet.”

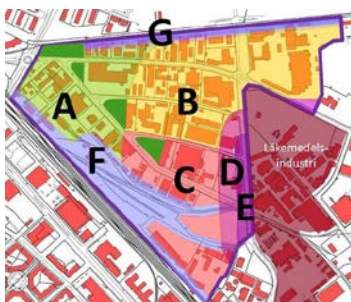
### Levande bottenvåningar\*

På Bergsbrunnagatan finns många verksamheter på små tomter som har sina besöksentréer direkt mot gatan. Knivstagatan, Märstagatan och Säbygatan har visserligen verksamheter med entréer mot gatan, men de är inte utformade för att vara inbjudande.

”Den långsiktiga stadsutvecklingen ska stärkas genom att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenvåningen.”

- ”Använd i huvudsak bottenvåningar för olika typer av verksamheter.”
- ”Utforma bottenvåningar längs med stråk och platser för stadsliv så att de kan användas för verksamheter som gynnar stadsliv.”
- ”Placera nya entréer mot gatan.”
- ”Ge bottenvåningar och entréer hög kvalitet på utformning och material.”

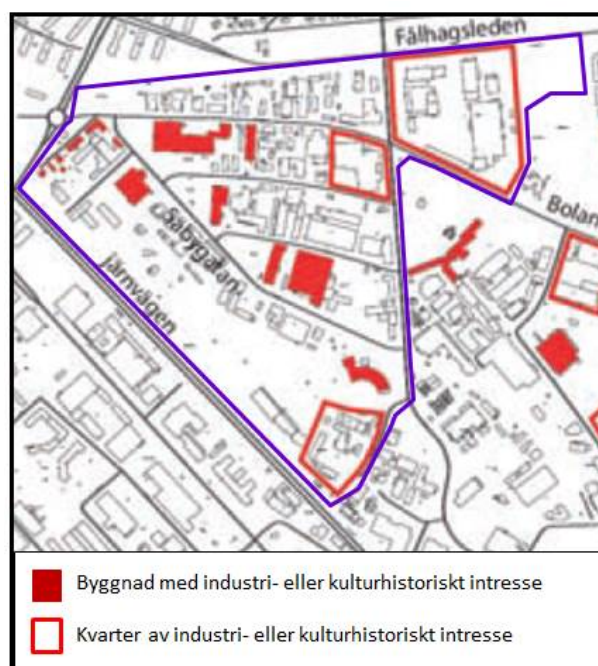
Den nordvästra delen av Främre Boländerna (Område A och B på markanvändningskartan) bör även i framtiden ha ett stort inslag med utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna.



### Utveckla kulturmiljön\*

Stadsdelen har flera industri- och kulturhistoriskt intressanta miljöer. Dessa kan bidra till att stadsdelen blir mer intressant och varierad och man bör därför alltid överväga om byggnaderna eller delar av dem kan återanvändas i det nya främre Boländerna. Samtidigt har flera av byggnaderna en utformning som kan vara svår att bygga på och som skulle kunna blockera den ökning av exploateringsgraden som eftersträvas i stadsdelen.

Nedan visas en karta från program för Boländerna som redovisar byggnader och/eller kvarter av kulturhistoriskt intresse. Samtliga byggnader i längs Alsikegatan och Säbygatan i kvarteren Gudur och Vale. Ett flertal industribyggnader längs Säbygatan samt den stora byggnaden i hörnet Bergsbrunnagatan, Säbygatan, Knivstagatan. Dessutom anses tre miljöer/kvarter vara av särskilt intresse. Det gäller Västra sidan av Sofielundsgatan, den sydöstra sidan av Bergsbrunnagatan samt Bolandskolan. Den bågformade byggnaden i söder, som markerats med rött är det numera rivna lokstallet



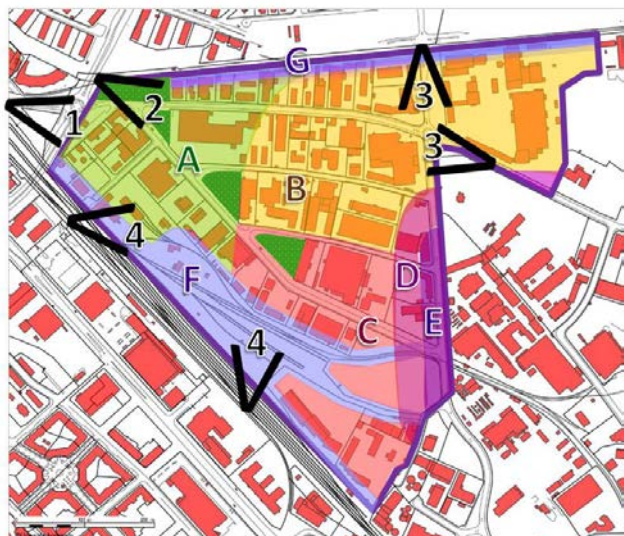
Karta från sidan 7 i Program för Boländerna

\*Rekommendationer enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Stadsdelens entréer

Stadsdelens entréer är viktiga för att annonsera läget. Främre Boländerna möter de omgivande stadsdelarna på många olika sätt:



#### 1. Fronten mot Strandbodgatan och Stationsgatan



Aliskegatan sedd från tomten där "Juvelen" byggs. De tekniska anläggningarna dominerar mot Strandbodgatan.

Främre Boländerna syns dåligt från Strandbodgatan och Stationsgatan. Det beror dels på att Strandbodgatan går ner i en tunnel under järnvägen och dels på att slänten, som skiljer Aliskegatan från Strandbodgatan, används för tekniska anläggningar, ramper, trappor och en busshållplats. Slänten ser helt enkelt väldigt skräpig och bortglömd ut. Byggnaderna på Aliskegatan, som är de äldsta i stadsdelen och har kulturmiljövärden trots att de är i varierande skick försvinner i "bruset" från slänten.

Hela entrézonen mellan Aliskegatan och Strandbodgatan behöver uppgraderas när stadsdelen omvandlas. Det är viktigt att underlätta för gående och cyklister att korsa Strandbodgatan och att göra slänten mer tilltalande. De befintliga, gamla byggnaderna beskrivs under rubriken "Kulturmiljö".

#### 2. Bergsbrunnaplan Bergsbrunnagatan



Bergsbrunnaplan i hörnet av Bergsbrunna- och Säbygatan

Bergsbrunnaplan är entré både för dem som anländer via Bergsbrunnagatan och för gående och cyklister som korsar museijärnvägen från Fålhagen. Parkens strategiska läge mellan Bergsbrunna- och Säbygatan har gjort att den genomkorsas av gång- och cykelvägar samt domineras av en stor skylt som visar företagen i området.

Platsens funktion som entrézon kommer att förstärkas, se även rubriken "Park och plats". Det är viktigt att nya byggnader runt Bergsbrunnaplan utformas för att annonsera stadsdelen och dess nya innerstadskarakter. De befintliga, gamla byggnaderna beskrivs under rubriken "Kulturmiljö".

#### 3. Cirkulationsplatsen Bolandsgatan– Björkgatan



Björkgatan från Fålhagsleden

Stadsdelen annonserar inte alls mot den här korsningen. Vid en utveckling av Främre Boländerna bör fastigheterna utformas för att förstärka entrén till stadsdelen från söder och öster.

#### 4. Från Ostkustbanan



Byggnaderna längs Säbygatan och Sofielundsgatan visar upp sina baksidor mot Uppsala bangård och Ostkustbanan. Logistikföretagen domineras av stora lagerbyggnader och stora hårdgjorda ytor med lastbilar. Småindustrierna längs Säbygatan domineras av enkla byggnader och upplag. Det finns ett stort inslag av graffiti.

När stadsdelen omvandlas blir det viktigt att även annonsera stadsdelen om järnvägstrafikanterna. Område A (grönt) har bäst förutsättningar men ett större inslag av t.ex. kontor i område C (rött) kan innebära att området får fler högklassiga byggnader som även annonserar sig mot Ostkustbanan.



# Rörelse

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

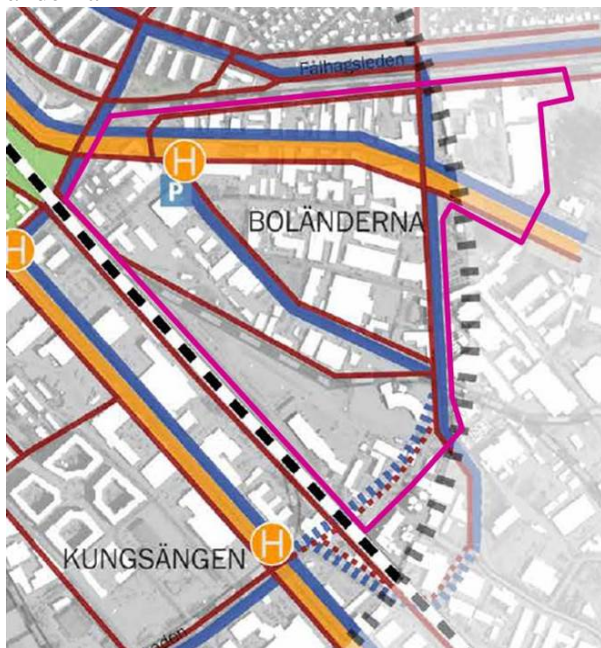
I Främre Boländerna dominerar rörelser i östvästlig riktning. Det beror på att järnvägsområdena norr och söder om stadsdelen förhindrar rörelse i nordsydlig riktning. De östvästliga rörelsemönstren förstärks av de långsträckta kvarteren längs Knivsta- och Märstagan.

De kvarvarande industri- och logistikverksamheterna har fortfarande behov av att klara svängraderna för de tunga lastbilarna. Många använder Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan för att nå de delar av Boländerna som ligger öster om Björkgatan.

Innerstadsstrategin anger några viktiga mål för rörelse i innerstaden:

- 1) Attraktiv gäststad
- 2) Bättre cykelstad
- 3) Bil på stadens villkor
- 4) Tydlig kollektivtrafik
- 5) Smarta parkeringslösningar
- 6) Samordnade leveranser

På följande sidor beskrivs vad det innebär i Boländerna



Innerstadsstrategins karta för Rörelse (sid 32-33)

Teckenförklaring	
Programområdets grän	Järnväg
Områdesgrän innerstad	Stadsstråk
Nya kvarter i innerstaden	Reservat planskild korsning
Parker och grönområden	Möjlig framtida koppling
Grönstråk	Koppling för gång och cykel
	Ny parkeringsanläggning (möjlig placering)

### 1) Attraktiv gäststad och

### 2) Bättre cykelstad\*

Det är långa sträckor att gå för den som rör sig i nordsydlig riktning genom området. De större gatorna har gångbanor med kantsten mot körbarnorna. Gång- och cykelytorna på de kombinerade gång- och cykelbanorna längs huvudgatorna avskiljs med en målad linje. Samtliga kombinerade gång- och cykelbanor är dubbelriktade och ligger endast på gatornas ena sida. De mindre gatorna har inte några separata cykelbanor.

I förslaget till innerstadsstrategi föreslås nya snabbcykelvägar längs med järnvägarna. Det är inget som kan uppnås i en nära framtid men som långsiktigt bör bevakas i samband med planläggning av fastigheterna intill järnvägen.

Cykelparkering kommer att ta plats men gatumarcken kommer inte att ha plats för cykelparkering. Den ska därför rymmas på kvartersmark och leva upp till kommunens antagna parkeringstal för cykelparkeringar.

Finmaskigheten, särskilt i nordsydlig riktning, behöver öka för gående och cyklister. Med en mer innerstadslig struktur kommer det att skapas öppningar i de kvarter som idag är mycket långa. Stadsmiljön ska inbjuda till att stanna upp och dröja kvar och ha en detaljriktighet som ger intryck och upplevelser i ögonhöjd.

### 3) Bil på stadens villkor\*

Se rubriken "Gatunät" på följande sidor.

\*Rekommendationer enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse

#### 4) Tydlig kollektivtrafik\*

Stadsdelen har flera busslinjer med hållplatser på Bergsbrunnagatan, Bolandsgatan, Säbygatan och Björkgatan. Dessutom är det gångavstånd till Resecentrum's södra entré vid Strandbodgatan.

Bergsbrunnaplan bör omvandlas till ett entré- och kollektivtrafiktorg där byte kan ske mellan de linjer som trafikerar Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan. Byte kan även ske på Stationsgatan för resenärer som passerar Resecentrum på dessa busslinjer.

Även fortsättningsvis kommer det att finnas goda kollektivtrafikförbindelser på Bergsbrunnagatan, Bolandsgata och Säbygatan. Linjernas sträckning öster och väster om planområdet blir dock anorlunda från och med hösten 2017, se kartan nedan. På de gator som trafikeras med stomlinjer ska körbanornas bredd vara minst 3,5 + 3,5 meter. Se även respektive gata nedan. Hållplatserna ska placeras strategiskt och separerat från cykelbanor. I Fämre Boländerna får linjenätet samma sträckning som idag.



UL:s förslag till kollektivtrafiklinjer fr.o.m. hösten 2017.

#### 5) Smarta parkeringslösningar\*

Stora delar av kvartersmarken täcks av parkeringsytor. Det finns kantstensparkeringar på kortare sträckor längs alla gator utom Björkgatan och Bolandsgatan. Dessa används i stor utsträckning av personer som inte har verksamheterna längs gatan som målpunkt.

Det finns ett behov av parkeringshus i programområdets västra del för besökare till Resecentrum och stadskärnan. Eftersom kommunen inte äger någon kvartersmark i stadsdelen, pekas ingen speciell plats ut, varken i innerstadsstrategin eller i strukturprogrammet.

Det kommer inte att finnas utrymme för kantstensparkering när området får en högre exploatering och fler personer kommer att röra sig i området. Parkering för besökare och rörelsehindrade måste därför ordnas på kvartersmark. Se även "Gatunät" på följande sidor.

#### 6) Samordnade leveranser\*

Några av de företag som är verksamma inom området använder dagligen lastbilstransporter. De flesta transportfordonen utgörs av mindre lastbilar, men närmast Uppsala bangård finns flera företag som sysslar med logistik och vägtransporter. Det behövs därför utrymme så att stora lastbilar med släp kan köra på gatorna och svänga in på fastigheterna så länge den verksamheten fortgår. Större fastigheter kan skapa egna förutsättningar för bra svängradier på den egna marken.

När stadsdelen har omvandlats mot större andel kontor och service kommer de tunga transporterna av skrymmande gods att ersättas av transporter i mindre skala. Gatunätet behöver inte längre utformas för att lastbilar med släp enkelt och friktionsfritt ska kunna angöra *alla* fastigheter i området. Troligen kommer någon typ av logistikverksamhet att finnas kvar intill Uppsala bangård även i framtiden.

#### Industrispår

Mellan Uppsala bangård och Vattenfall går Uppsalas sista industrispår. Det ägs huvudsakligen av Uppsala kommun och korsar Björkgatan strax söder om korsningen med Säbygatan. Det befintliga industrispåret används av Vattenfall och kommer att behövas även i framtiden.

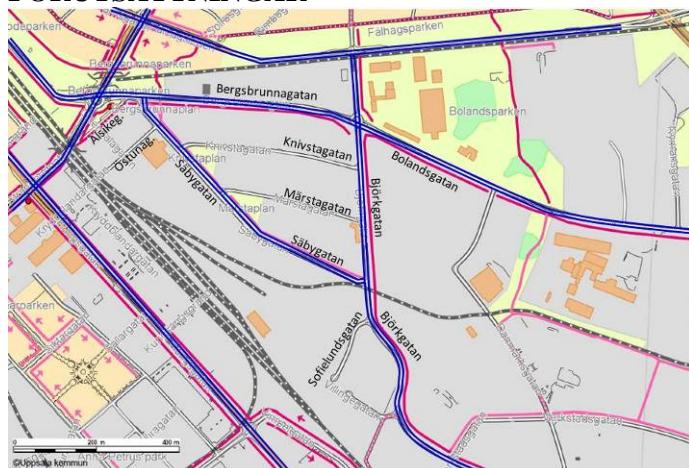
#### Farligt gods

Farligt gods bör alltid levereras från sydost och förbud mot transport av farligt gods bör därför införas på Bolandsgatan mellan Björkgatan och Danmarksgatan. Det är Länsstyrelsen som fattar beslut om transportled för farligt gods.

På järnvägen och bangården kan det alltid förekomma farligt gods.

## Gatunät

### FÖRUTSÄTTNINGAR



Gatunät samt gång- och cykelvägnät

Blå linje = huvudgata, Röd linje = gång- och cykelbana

De flesta gatorna inom planområdet är genomgående med undantag för Östunagatan, Odensalagatan, Alsikegatan och Sofielundsgatan.

Bergsbrunnagatan–Bolandsgatan är en viktig genomfartsgata som förbinder innerstaden med östra Boländerna, Fyrislund och E4:an söderut.

Söbygatan används också för genomfartstrafik, huvudsakligen mellan innerstaden och Södra Boländerna.

Björkgatan går mellan Vaksalagatan och Kungsängsvägen men är avstängd för genomfartstrafik vid Almtunaskolan (norr om Fålhagsleden). Inom Boländerna fungerar gatan främst som en koppling mellan Fålhagsleden, Vimpelgatan och Kungsängsvägen.

### FÖRÄNDRINGAR

Den kommunala gatemarken kommer i huvudsak att behålla sin nuvarande utbredning. Ett ökat tryck på framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt behovet av att fördröja och rena dagvatten på gatorna, medför att övriga funktioner såsom besöksparkering och inlastning måste ske på kvarteretsmark. Nya kopplingar i norrsydlig riktning behöver inte vara bilgator.

Det befintliga gatunätet behålls och bilarna ska ges god framkomlighet på huvudgatorna, dvs Bergsbrunnagatan, Bolandsgatan, Söbygatan och Björkgatan. Kollektivtrafiken ska dock prioriteras före bilen. Varje gata beskrivs på kommande sidor. Gatornas dagvatten ska i första hand fördröjas och renas på gatemark, men på bussgatorna finns inget utrymme för det.

### En ny planskild korsning vid Sofielundsgatan

En ny planskild korsning med järnvägen kommer att aktualiseras i framtiden eftersom plankorsningen vid Vimpelgatan kommer att tas bort, senast när det blir fyra järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm. Den nya planskilda korsningen kan, tillsammans med en ny bro över Fyrisån i Kungsängsesplanadens förlängning, korta ner avståndet mellan Boländerna och Kungsängen, Akademiska sjukhuset och universitetsinstitutionerna. Möjligheten till en ny planskild korsning med järnvägen ska bevakas inom det reservat som pekas ut i Innerstadsstrategin, se kartan till höger.



### Teckenförklaring

Reservat för planskildhet



Karta från sid 41 i Innerstadsstrategin

### Nya tvärkopplingar med rörelsestråk som öppnar kvarteren

Kvarteren kommer att delas upp i flera mindre kvarter som blir minst 70 och högst 110 meter långa. Öppningarna mellan kvarteren är följaktligen till stor del allmän plats och bör utformas för att öka finmaskigheten i gång- och cykelvägnätet. De behöver vara minst 10 meter breda för att fungera som rörelsestråk med prioritering av gång- och cykeltrafik eller som gåfartsgata med utrymme för snöhantering och sittplatser. Stråken bör även utformas med stadsgrönska på allmän plats och/eller på kvarteretsmarken intill. Marken ska kunna rymma fördröjning – och helst även rening – av det dagvatten som uppstår på tvärkopplingarnas hårdgjorda ytor.



Nya tvärkopplingar öppnar upp kvarteren

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Bergsbrunnagatan

Bergsbrunnagatan är en livlig gata med mycket genomfartstrafik och många utåtriktade verksamheter som tar emot besökare som kommer med alla trafikslag. Det finns en gångbana på gatans norra sida och en dubbelriktad gång- och cykelbana på den södra sidan. Eftersom gatan har skrivsalar som används av Uppsala Universitet och Bolandsskolan ligger vid gatans östra ände så rör sig många ungdomar till fots längs gatan.

Det förekommer kantstensparkering på de delsträckor där det varken finns träd eller busshållplatser. De flesta fastigheterna längs gatan är smala, särskilt på den norra sidan. Det medför att många av dessa inte kan rymma backningsrörelser ut från parkeringen på den egna fastigheten och att det är ganska vanligt med backning rakt ut på Bergsbrunnagatan. Nästan alla tomter har dock förgårdsmark vilket underlättar sikten.

### Dagens gatusektion

Gatemarken är 16 meter bred med följande sektion från norr till söder\*:

G 2 m, Kf 7 m, GC/B 5 m, T/KP 2 m på norra eller södra sidan.

Det finns busshållplatser i gatans västra del men ingen yta har reserverats för väderskydd eller av/påstigning. Gatuträden i den västra delen av gatan omfattas troligen av det generella biotopskyddet.



Bergsbrunnagatan söderut

### Förändringar

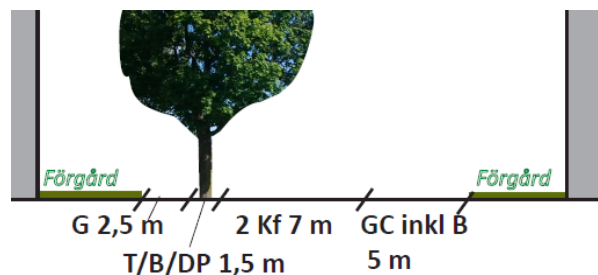
Gatans funktion kommer att behållas och den kommer även i fortsättningen att ha busstrafik, stor andel genomgående trafik och många besökare som går eller cyklar. Det behövs ytor på gatemarken för infiltration av gatans dagvatten.

Gatemarkens utbredning ändras inte, men indelningen ändras så att planteringsytan kan ökas, både för trädens skull och för att möjliggöra omhändertagande av gatans dagvatten. Kantstensparkeringen tas bort så att all parkering, inklusive parkering för rörelsehindrade, sker på kvartersmark eller i parkeringsanläggningar på annat håll.

De nya tvärkopplingar som föreslås i nordsydlig riktning kan medföra nya korsningspunkter på gatans södra sida. Det är dock inte klarlagt om någon av tvärkopplingarna kommer att vara tillgänglig för biltrafik.

### Ny gatusektion

Den nya sektionen föreslås få denna utformning från norr till söder\*:



Träden ska stå i en planteringsyta ovanför ett luftigt förstärkningslager. Gatuträden kan behållas och mark behöver därför inte lösas in från gatan. Gaturummet skulle må väl av ytterligare stadsgrönska men det måste ordnas på kvartersmarken intill. Gatumarkens dagvatten bör infiltreras och renas, de utökade planteringsytorna för gatuträden kan eventuellt användas till det.

### \*Förkortningar

- G = Gångbana
- GC = Dubbelriktad gång- och cykelbana
- Kf = Körfält inklusive utrymme för busshållplats
- T = Träd
- DP = Dagvatten/Plantering
- P = Parkering
- KP = Kantstensparkering
- B = Busshållplats

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Bolandsgatan, delen inom programområdet

Bolandsgatan ligger utanför det område som ska omvandlas till innerstad. Gatan har en busslinje och mycket genomfartstrafik. Det förekommer att lastbilar väljer den här vägen för att angöra verksamheter i Främre Boländerna och i stadskärnan. Även verksamheter på Björkgatans östra sida angörs ibland via Bolandsgatan. Det finns ingen kantstensparkering på den aktuella sträckan.

Längs med gatans södra sida löper en dubbelriktad gång- och cykelbana. En enkelsidig dubbelriktad cykelbana är inte lika säker för cyklister som en enkelriktad, dubbelsidig. Det uppstår därför en osäker situation vid cirkulationsplatsen med Björkgatan och problemen är även stora längre österut på Bolandsgatan eftersom bilar på väg ut från de intilliggande fastigheterna inte är beredda på cyklar som kommer från höger på fel sida.

På samma sida som Bolandsskolan finns en vacker trädrad på skolans mark. Den omfattas troligen av det generella biotopskyddet.



Bolandsgatan söderut från Björkgatan



Bolandsgatan söderut från Björkgatan

### Dagens gatusektion

Gatumarken är 16 meter bred med följande sektion från norr till söder:

G/B 2 m, Kf 8,5 m, GC 3,5 m\*.

Närmast Björkgatan finns en busshållplats på gatans södra sida

Mot Bolandsskolan finns en cirka sex meter bred trädplantering som huvudsakligen ligger på skolfastigheten men cirka två meter tillhör gatufastigheten. Träden är välmående och omfattas troligen av det generella biotopskyddet.

### Förändringar

På grund av den svåra och osäkra trafiksituationen för cyklister vid cirkulationsplatsen Bolandsgatan/Björkgatan så är det önskvärt med en ny gång- och cykelbana på Bolandsgatans norra sida. En förändring av gatusektionen kräver också samordning utanför planområdet för Bolandsgatan på hela sträckan mellan Björkgatan och Stålgatan.

### Ny gatusektion

Gatufastighetens bredd ändras inte. Kantstenen flyttas en och en halv meter in i körbanan så att körbanan minskar från åtta meter till sju meter och gångbanan breddas till en cirka 3,5 meter bred gång- och cykelbana. Det förutsätter dock att gatan fungerar för de transporter som behöver använda den här delen av Bolandsgatan. Sektionen blir då:

GC/B: 3,5 m, Kf: 7 m, GC: 3,5 m.\*

Ett annat alternativ skulle kunna vara att gångbanan breddas så att den ligger närmare de värdefulla träden, men det förutsätter att det kan göras utan att skada trädens rötter.

### \*Förkortningar

- G = Gångbana
- GC = Dubbelriktad gång- och cykelbana
- Kf= Körfält inklusive utrymme för busshållplats
- T = Träd
- DP = Dagvatten/Plantering
- P = Parkering
- KP = Kantstensparkering
- B = Busshållplats

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Säbygatan

Säbygatan förbinder Strandbodgatan med Björkgatan. Den trafikeras av en busslinje och har en hel del genomfartstrafik mellan de södra delarna av Boländerna och Strandbodgatan, både med cykel och med bil. Närmast Uppsala bangård finns bland annat logistikföretag som alstrar lastbilstrafik så länge deras verksamhet pågår. På gatans nordöstra sida ligger en dubbelriktad gång- och cykelbana som förbinder Bergsbrunnagatan med Björkgatan.

#### Dagens gatusektion

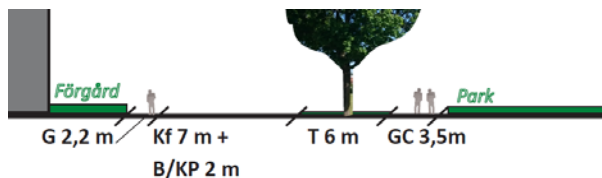
Gatan har olika sektioner mellan Bergsbrunnagatan och Björkgatan.

#### Sträckan Bergsbrunnagatan – Märstaplan



Säbygatan sedd från Bergsbrunnaplan, Knivstagatan t.v.

Gatusektionen varierar mellan 11,2 och 20,7 meter beroende på om den dubbelriktade gång- och cykelbanan sida ligger intill körbanan eller nordost om träden i de triangelformade parkerna. Sektion med trädrad, från sydväst mot nordost:



#### Sträckan Märstaplan-Björkgatan



Säbygatan söderut. Resterna av järnvägsspår på gatumark syns till vänster.

Gatusektionen varierar mellan 13 och 15 meter, från sydväst mot nordost:

G 2,2, Kf 9 m (inkl. KP/B), GC 4 – 4,5 m\*.

Hela gatufastigheten är egentligen 22 meter bred eftersom det järnvägsspår som tidigare låg på gatumarken har tagits bort och numera används som parkering av de angränsande fastigheterna.

### Förändring

Det är troligt att en del av fastigheterna närmast Uppsala bangård även i framtiden kommer att ha behov av dagliga lastbilstransporter. Det medför både ett behov av att säkra gatumiljön för de oskyddade trafikanterna samtidigt som framkomligheten för de tunga fordonen inte ska omöjliggöras, t.ex. genom alltför snäva svängradier.

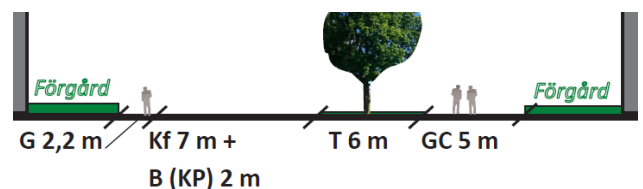
Hela gatufastigheten bör användas som allmän plats, dvs det den är planlagd för. Nya planteringsytter för gatuträd kan skapas mellan Märstaplan och Björkgatan om gång- och cykelbanan flyttas längre mot nordost (på parkeringarna) och ger plats för gatuträd, ungefär där gång- och cykelbanan ligger idag.

Gatufastighetens bredd behålls men antalet kantstensparkeringar kan komma att minska. Den föreslagna tvärkopplingen som tillkommer mellan Märstaplan och Säbygatan behöver inte nödvändigtvis vara öppen för allmän biltrafik, vilket förenklar anslutningen över den långsgående gång- och cykelbanan.

#### Ny gatusektion – Bergsbrunnaplan-Björkgatan

Gatusektionen ändras inte men på längre sikt tas kantstensparkeringarna troligen bort.

#### Ny gatusektion Märstaplan-Björkgatan\*



#### \*Förkortningar

- G = Gångbana
- GC = Dubbelriktad gång- och cykelbana
- Kf = Körfält inklusive utrymme för busshållplats
- T = Träd
- DP = Dagvatten/Plantering
- P = Parkering
- KP = Kantstensparkering
- B = Busshållplats

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Knivstagatan och Märstagatan

Gatorna är smala och genomgående, men genomfartstrafiken är väldigt liten eftersom både Säby- och Bergsbrunnagatan är bredare och genare för de som passerar Främre Boländerna. Stadsgrönskan består huvudsakligen av Märsta- och Knivstaplan. Huvuddelen av gatumarken upptas av körbanor för bilar men de flesta verksamheter längs gatorna har inte något behov av *dagliga* transporter med *tunga* lastbilar. Övergången mellan kvartersmark och allmän plats har ofta en flytande gräns och det är mycket vanligt med tvärrättade parkeringsplatser som medför backning ut över gångbanan.

### Knivstagatan

Gatumarken är 9 meter bred med följande sektion från norr till söder:

Opreciserad yta mellan fastighetsgräns och kantsten: 0,5 m, Kf/KP 7m, G: 1,5 m.\*



Knivstagatan från väster

### Märstagatan

Gatumarken är 9 meter bred med följande sektion från norr till söder:

Opreciserad yta mellan fastighetsgräns och kantsten: ca 1 m, Kf/KP 6,3 m, G: 1,5 m.\* Längs gatans norra sida finns stor en ledningsrätt under mark.



Märstagatan från väster, värmeverkets skorsten i fonden.



Märstagatan från väster, Märstaplan till höger

\*För teckenförklaring, se förgående och följande sidor

### Förändringar för Knivsta- och Märstagatan

- Gatornas bredd behålls tills vidare för att underlätta ett stegvis genomförande som inte är beroende av att hela gatan byggs om samtidigt.
- Gaturummen behöver dock vara bredare än nio meter och de breddas därför genom att nytillkommande bebyggelse uppförs med förgårdsmark mot gatan.
- Av utrymmesskäl kan parkering inte ordnas på gatumark.
- Gatugrönskan skapas i första hand med planteringar på kvartersmark samt med en utveckling av de intilliggande parkerna Bergsbrunna-, Knivsta- och Märstaplan.
- Gatumarken bör rymma nedsänkta vegetationsytor för rening och fördröjning av gatans dagvatten.
- De befintliga företagen längs gatan, som fortsätter sin verksamhet vid gatan, måste tills vidare kunna nås av lastbilar som behöver svänga in på fastigheten.
- Nya etableringar med behov av lastbilstransporter måste ordna det nödvändiga svängutrymmet på den egna fastigheten.

### Nya gatusektioner

För att förbättra framkomligheten för gående och cyklister finns ett par olika alternativ:

- Skapa ett gåfartsområde (Shared space) genom att ta bort kantstenen och enkelriktad trafik på en cirka fyra meter bred "körbana" ungefär i mitten. Gatan kan då rymma ytor för gång-, cykel- och biltrafik samt trädplanteringar och dagvattenytor.



- Flytta kantstenen på båda sidor av gatan och skapa en ny sektion: Kf 7m + G 2 m\*. En sådan lösning innebär att endast en gångbana ryms och den bör ligga på södra sidan av gatan (som idag). Cykling sker i så fall i blandtrafik. Sektionen likar då Knivstagatans befintliga, se bilden längst upp till vänster.

## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Björkgatan

Gatan är viktig för transporter *inom* Boländerna eftersom den knyter samman Fålhagsleden med Kungsängsvägen. Den har däremot mindre betydelse för genomgående trafik mellan stadsdelarna i nordsydlig riktning eftersom den är avstängd för genomfartstrafik vid Celsiusskolan i norr och det saknas möjlighet att korsa Ostkustbanan i söder. Läkemedelsindustrin är instängslad och upptar hela den östra sidan mellan Bolandsgatan och Verkstadsgatan. På den fastigheten finns även stora träd som ger ett viktigt bidrag till gatugrönskan. Det finns viktiga ledningar i gatan.

### Förändring

Björkgatan kommer även i framtiden att vara viktig för transporter inom stadsdelen. Gatan kommer att få större betydelse för genomgående trafik om/när det byggs en planskild korsning med järnvägen och om/när en bro byggs över Fyrisån i Kungsängsesplanadens förlängning. Fastigheterna längs gatan kommer av säkerhetsskäl inte att ha många verksamheter som riktar sig mot Björkgatan och det medför att den även i framtiden främst kommer att användas för genomfart.

### Sträckan Fålhagsleden – Bergsbrunnagatan

Sträckan korsar museijärnvägen och är nyligen ombyggd med nya filer. Bolandsskolans parkering ligger på gatufastigheten. I dagsläget finns ingen anledning att bygga om gatans sektion.



Björkgatan mot norr från Bolandsgatan, Bolansskolan t.h.

### \*Förkortningar

- G = Gångbana
- GC = Dubbelriktad gång- och cykelbana
- Kf= Körfält inklusive utrymme för busshållplats
- T = Träd
- DP = Dagvatten/Plantering
- P = Parkering
- KP = Kantstensparkering
- B = Busshållplats

### Korsningen Björkgatan/ Bergsbrunnagatan

Korsningen med Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan är en viktig entré till Främre Boländerna men är komplicerad för gående och cyklister.

Cirkulationsplatsen bör förbättras för de oskyddade trafikanterna, se även "Bolandsgatan".

### Sträckan Bergsbrunnagatan – Säbygatan

Gatunoden är 18,5 meter bred med följande sektion från väster till öster: G: 3,4 m, Kf: ca 9,2 m, GC: ca 5,9 m\*. Det förekommer parkeringsplatser på förgårdsmarken, vilket medför backningsrörelse direkt ut på gatan. Det finns stora ledningsstråk på gatans västra sida.



Björkgatan mot norr, från Märstagatan

### Förändring och ny gatusektion

Mellan Knivstagatan och Säbygatan tillkommer inga nya besöksintensiva verksamheter med entréer om Björkgatan med hänsyn till hälso- och säkerhetsrisken. För att möjliggöra en dubbelriktad gång- och cykelbana på gatans västra sida kan kantstenen flyttas. Gatusektionen från väster till öster blir då: GC: 5 m, Kf: 7,6 m, GC 5,9 m\*.

Det stora ledningstråket gör det svårt att ordna gatuträd på gatunoden. **Sträckan Säbygatan – Sofielundsgatan**

Gatunoden är 16 meter bred inklusive en dubbelriktad gång- och cykelbana på den östra sidan. Längs GE Healthcares fastighetsgräns löper en hög tegelmur. Sträckan trafikeras av ett stort antal lastbilar med målpunkten i de stora logistikläggningsarna intill bangården.



Björkgatan mot norr från Sofielundsgatan

### Förändring och nygatusektion

Kantstenen flyttas på gatans västra sida, men inga ytterligare åtgärder föreslås för att möjliggöra en ny gång- och cykelbana. Den nya sektionen från väster till öster blir då: GC: 4,0 m, Kf: 7,8 m, GC: 4,2 m\*.



## FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Alsikegatan

Gatan är stadsdelens front mot Resecentrum och stadskärnan, men är också en återvändsgränd mellan Bergsbrunnagatan och järnvägen, som för en anonym tillvaro några meter ovanför den Strandbodgatan.

#### Dagens gatusektion

Gatumarken är 9 meter bred med följande sektion från nordväst till sydost: G:1 m, Kf: 6 m, G: 2 m\*. Närmast Bergsbrunnagatan är Alsikegatan bredare med ett tjugotal tväreställda besöksparkeringar. En snedställd gång- och cykelramp förbinder Alsikegatan med Strandbodgatan. Partiet närmast järnvägen avgränsas från Strandbodgatan med en stödmur.



Alsikegatan från järnvägen

#### Ny gatusektion

Gatan görs mer tillgänglig för gående och cyklar. Parkeringsplatserna kan tas bort för att möjliggöra uteserveringar och annat som kan öka stadslivet på platsen. Gatan kan på lång sikt förbindas med andra gator, t.ex. Östunagatan, via kopplingar parallellt med järnvägsspåren.

### Östunagatan



Östunagatan från järnvägen

Gatan är en återvändsgränd mellan Säbygatan och järnvägen. Trafikverket är en viktig målpunkt med många besökare. Gatumarken är 12 meter bred med följande sektion från nordväst till sydost:

G: 3 m, Kf/KP: 7 m, G; 2 m\*.

#### Ny gatusektion

Gatan kommer även fortsättningsvis att vara en återvändsgränd intill järnvägen men kan på lång sikt förbindas med andra gator, t.ex. Alsikegatan, via kopplingar parallellt med järnvägsspåren. Det kan då bli aktuellt att ändra gatans indelning.

### Odensalagatan

Gatan planlades 1934 men är endast byggd på halva sträckan. Det förbinder således *inte* Alsikegatan och Östunagatan. Den norra delen av Odensalagatan blev aldrig inlöst av kommunen och används idag som tomtmark.

#### Ny gatusektion

Det behövs en förbindelse mellan Östunagatan och Alsikegatan för att klara angöring, avfallshämtning och tillgängligheten i övrigt. Eftersom kommunen troligen inte kommer att genomdriva ett genomförande av den 80 år gamla stadsplanen, måste förbindelsen lösas på annat sätt. Troligen som en del av en exploatering på Boländerna 7:2. Eventuellt kan förbindelsen tillgodogöras på kvartersmark. Med tanke på en framtida ökning av befolkningen och aktiviteter i stadsdelen så bör det åtminstone finnas möjlighet till allmän gång- och cykeltrafik i förbindelsen.

### Sofielundsgatan

Sofielundsgatan är en återvändsgata som främst försörjer logistikverksamheterna vid Uppsala bangård. Gatan är cirka 14 meter bred och har följande sektion, från väster till öster: G: 2,5 m, Kf: ca 9 m. G: ca 2,5 m\*



Sofielundsgatan från söder mot GE Healthcare

### Förändringar

En omvandling av närområdet måste anpassas till att en planskild korsning med järnvägen ska kunna få plats. Läget för korsningen är inte bestämt och därför har ett stort område reserverats i översiktsplanen.

#### \*Förkortningar

- G = Gångbana
- GC = Dubbelriktad gång- och cykelbana
- Kf= Körväg inklusive utrymme för busshållplats
- T = Träd
- DP = Dagvatten/Plantering
- P = Parkering
- KP = Kantstensparkering
- B = Busshållplats

## Plats och park

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Stadsdelen har få parker och liten andel parkyta. Inslaget av stadsgrönska på gatu- och kvartersmark är också litet. När stadsdelen utvecklas till innerstad kommer byggnadshöjden att öka. Gaturummen kommer dock att vara smala även i fortsättningen. Relationen mellan gaturum och byggnadshöjd har stor betydelse för hur stadsdelen kommer att upplevas av den som rör sig inom området.

Det är viktigt att den attraktiva eftermiddags- och kvällssolen i de offentliga rummen inte skuggas alltför mycket av byggnader, eftersom mötesplatser utomhus är starkt beroende av tillgång på solljus för att bli attraktiva.

#### Innerstadsstrategi 2016 – Plats och park:

##### Flexibla torg\*

Torgen ska få mer flexibel användning och ge plats för evenemang, kultur, handel och möten.

Bergsbrunnaplan kommer att fungera som en viktig bytesplats för kollektivtrafiken och ett entrétorg till stadsdelen. Det är viktigt att de träd som finns på Bergsbrunnaplan kan fortsätta att bidra med stadsgrönska.

##### Nya kopplingar\*

Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman på fler platser.

De föreslagna stråken som öppnar upp de befintliga långa kvarteren bör utformas så att de fungerar som mötesplatser.

##### Gröna mångfunktionella gator

Stadens gator och mångfunktionella gatunät ska säkras och utvecklas.

Några av gatorna i Boländerna kantas av stora träd men man kan inte säga att gatorna är mångfunktionella.

De föreslagna tvärkopplingarna som ska öppna upp kvarteren bör utformas som gröna rörelsetråk med plats för både stadsgrönska och dagvattenhantering.

*\*Rekommendationer enligt Innerstadsstrategi 2016 – Plats och park*

#### Fler och bättre parker\*

Parkerna ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång- och cykel

Det finns stora sammanhängande parker och grönsåk norr och öster om programområdet. Det är viktigt att behålla och stärka de gröna kopplingar som finns till dessa, både som parkstråk men även som övrig stadsgrönska på gatu- och kvartersmark.



*Parkstruktur och grönsåk i och intill programområdet*

Det är stor brist på stadsgrönska i den östra delen av programområdet och när stadsdelen omvandlas är det viktigt att tillföra ytterligare träd och gröna platser. De fyra befintliga parkerna är koncentrerade till den nordvästra delen. Det behövs inga ytterligare, nya parker men de befintliga bör rustas upp. Se kommande sidor.



*Befintliga parker inom programområdet*

## Programområdets parker -FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

### Södra Bergsbrunnaparken

Bergsbrunnaparken ligger på båda sidor av museijärnvägen och innehåller gräsytor med träd och blommande buskar. Parken är delvis mycket bullerstörd av vägtrafiken på de omgivande gatorna.



Södra Bergsbrunnaparken från Bergsbrunnagatan

### De tre triangelparkerna längs Säbygatan

Det är endast trädraden längs Säbygatan som håller samman parkerna, eftersom de i markplan åtskiljs av Knivstagatan och Märstagatan. Parkerna bildar en rytmisk enhet av grönska på gatans norra sida och har potential att utvecklas med större variation och innehåll.

Parkerna ska fortsatt utgöra en enhetlig struktur som ska bidra med grönska i den nya bebyggelsestrukturen. Särskilt viktiga blir parkerna under byggtiden när olika fastigheter utvecklas under olika tider. Parkerna blir viktiga mötesplatser i området och måste få en spännande och inbjudande gestaltning.

### 1. Bergsbrunnaplan



Bergsbrunnaplan från Säbygatan

Parken är splittrad och genomkorsas av gång- och cykelbanor samt har en stor orienteringsskylt. Platsen utgör en entré för den som anländer till stadsdelen från Resecentrum.

Bergsbrunnaplan utvecklas som en attraktiv och välkomnande entré till området. Gång- och cykelrörelser bör lokaliseras till parkens sidor. En mindre del av parken utformas som en torgyta med utrymme för torghandel, men huvuddelen av parken ska vara grön. Busshållsplatsen längs Bergsbrunnagatan bör flyttas hit för att förstärka området som mötesplats. Ny belysning och nya sittplatser skapas.

### 2. Knivstaplan

Knivstaplan består av en gräsyta som kantas med trädrader på dess norra och södra sida.



Knivstaplan med en kulturhistoriskt intressant byggnad i fonden.

Parken ska utvecklas som en lugn och grön lunga och dess centrala öppna yta bevaras. Nya planteringar och sittplatser tillkommer. Den nya, högre bebyggelse som kommer att omge parken bör placeras både med tanke på solintrålning och på parkens lugna karaktär samt parkens möjlighet att skapa ett attraktivt läge för byggnaden om med huset som fondmotiv.

### 3. Märstaplan

Parken består av en gräsyta som kantas med trädrader på dess norra och södra sida. En del av parken rymmer en krigsbranddamm i form av ett slutet vattenmagasin.



Märstaplan med en kulturhistoriskt intressant byggnad i fonden.

Delar av parken bör utformas så att den även kan fördröja och rena dagvatten. Märstaplan utvecklas liksom Knivstaplan som en lugn och grön lunga bland den nya högre bebyggelsen med nya sittplatser och planteringar. Parkens sydvästra delar utformas som en sänka för att kunna fånga upp och infiltrera dagvatten.

## Exploaterings- och genomförandefrågor

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

#### Kvartersmarkens olika fastighetsägare

Områdets utveckling kräver stora investeringar i upprustning av den allmänna platsen såsom gator, parker, torg och kollektivtrafikstråk. Utöver upp- rustning för att klara nya behov tillkommer an- läggningen av de nya tvärkopplingarna som ska dela upp de befintliga kvarteren i flera mindre. I samband med områdets omvandling behöver både VA- och dagvattenledningar i området bytas ut och dimensioneras för fler användare.

Områdets etappvisa utveckling av kvartersmarken behöver samordnas med behovet av nya ledningar och utveckling av allmän plats samt anpassas efter tekniska förutsättningar för utbyggnad och eko- nomiska faktorer. En ekonomisk faktor är exem- pelvis att det är mer kostnadseffektivt att bygga ut hela längden av en gata eller en huvudledning i en och samma etapp.

Omvandlingen av Främre Boländerna sker mitt i ett verkande industriområde i ett centralt läge i staden. I genomförandet behöver nyttor i den framtida utvecklingen hela tiden ställas mot kon- sekvenser för det befintliga.

De befintliga gatorna behöver byggas om för att klara den förväntade trafikökningen samt för att möjliggöra trygga gång- och cykelvägar, gatu- grönska och dagvattenfördröjning med mera. Ga- torna ska inrymmas i den befintliga gatufastighet- en, för att så långt som möjligt undvika intrång i de privata fastigheterna. Kommunal gatumark, som idag används för kantstensparkering, kommer i anspråkstas för gatans övriga funktioner.

I samband med att delområdena detaljplanläggs kommer delar av den befintliga kvartersmarken att lösas in för att skapa allmän plats där de före- slagna tvärkopplingarna kan bilda nya innerstads- kvarter. Ersättning för sådan markinlösen regleras genom bestämmelserna i expropriationslagen.

#### Etappvis utbyggnad

Utbyggnaden kommer sannolikt ske över lång tid och genom flera nya detaljplaner. Större detalj- planeområden med flera ingående fastigheter kommer att prioriteras eftersom de möjliggör en mer effektiv utbyggnad av den allmänna infra- strukturen och ger större möjlighet att hitta rätt lägen för de nya tvärkopplingarna.

Exploateringssamverkan mellan fastighetsägare är önskvärt, särskilt för de mindre fastigheterna.

Målsättningen är en organisk utveckling av områ- det som baseras på fastighetsägares initiativ istäl- let för en etappvis utbyggnad reglerad av kommu- nen. Dvs en utbyggnad liknande den som pågår i Kungsängen och i Börjetull/Libroback. En orga- nisk utveckling där fastighetsägaren själv eller tillsammans med andra initierar planläggning ger fastighetsägaren möjligheten att själv anpassa utvecklingen utifrån egna investeringsbehov, hy- reskontrakt etc. För att en sådan utveckling ska kunna samordnas med en effektiv utbyggnad av allmän plats och VA behöver dock varje planom- råde omfatta minst ett helt nytt innerstadskvarter – och helst flera – i ett geografiskt sammanhång- ande område.

#### Markägare och finansiering

Området består i huvudsak av privata fastighetsä- gare. Kommunen är ägare av allmän plats som idag består av gator och parker. Bolandsskolan ägs av Skolfastigheter, som är ett helägt kommu- nalt bolag. Kostnader för genomförande av allmän plats kommer att belasta de fastigheter som i kommande detaljplaner ges ändrad användning och/eller utökad byggrätt.

Redan tidigare har kommunen föreslagit att Vim- pelgatans plankorsning med järnvägen bör ersättas med en ny planskild korsning närmare Sofi- elundsgatan. Anläggningen ger nytta för fler än brukarna i främre Boländerna och därför bör dess finansiering delas av såväl Trafikverket och kommunen samt till viss del fastighetsägarna i Kungsängen och Boländerna.

#### Exploateringsavtal

Kostnaderna fördelas skäligt och rättvist mellan fastighetsägare i främre Boländerna och regleras via exploateringsavtal. Avtalet tecknas mellan kommun och fastighetsägare i samband med anta- gandet av detaljplanen.

#### Ramavtal

Kommunen avser att upprätta ramavtal inför på- börjad planläggning inom främre Boländerna där principer kring kostnadsfördelning och genomfö- rande av exploateringen regleras i ett tidigt skede.

#### VA-taxa

Utbyggnaden av VA och dagvattenledningar fi- nansieras genom den beslutade VA-taxan.

## Dagvatten samt vatten- och avlopp

### FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Dagvattennätet i främre Boländerna är överbelastat och översvämningar förekommer vid kraftiga regn. Orsaken till översvämningarna är dels att nästan all kvartersmark är hårdgjord och dels att dagvatten från de östra stadsdelarna ackumuleras längre upp i systemet för att ledas genom programområdet och vidare under järnvägen innan det släpps ut i Fyrisån.

Det finns ett flertal lågpunkter på kvartersmarken där vattnet kan bli instängt och stillastående. Kartan nedan visar instängda områden och sekundära avrinningsvägar. Avrinningsvägarna måste säkerställas så att vattnet kan nå Märstaplan för ytterligare fördröjning där. De föreslagna, nya tvärkopplingarna i nordsydlig riktning kan samordnas med dessa. Tidpunkten för tillskapandet av de nya tvärkopplingarna är osäker och kommer att variera eftersom Stadsdelens omvandling kommer att ske etappvis och på initiativ från fastighetsägarna. Det betyder att dagvattenhanteringen måste fungera även utan dessa tvärkopplingar.

Kartan nedan har tagits fram av Uppsala Vatten och Avfall AB.



*Instängda områden och sekundära avrinningsvägar*

1. Området måste utformas så att översvämningar inte uppstår i instängda områden i samband med skyfall.
2. De sekundära avrinningsvägarna måste säkerställas, så att vattnet når det fördröjningsmagasin som behövs i Märstaplan.
3. De nya tvärkopplingarna i nordsydlig riktning bör samordnas med de sekundära avrinningsvägarna.
4. Märstaplan bör utvecklas för att inrymma ett underjordiskt dagvattenmagasin bredvid den befintliga, underjordiska krigsbranddammen.

### Dagvatten från gatemark

Tidigare utredningar på andra platser i Uppsala har visat att det räcker med ytor motsvarande fyra procent av gatumarken för att fördröja och rena 20 mm regn. Dessa ytor bör utformas som 1,5 meter breda så kallade "rain gardens" och ligga på gatornas lågpunkter. Smala gator får endast ett körfält på de korta sträckor där det skapas "rain gardens".

### Dagvatten från kvartersmark

Dagvatten bör renas och fördröjas på varje fastighet, till exempel i planteringsytor som även tillför stadsgrönka. Om det inte är möjligt måste kvartersmark avsättas för kommunalt ägda dagvattenanläggningar. Vegetationsklädda tak kan halvera behovet av infiltrationsytor.

### Vatten- och avloppsnätet

VA-nätet kommer att behöva förstärkas, vilket i sin tur påverkar den etappvisa utbyggnaden i stadsdelen.

Den befintliga pumpstationen för spillvatten, som ligger vid Strandbodgatan, kommer även fortsättningsvis att behövas.

### Följande utredningar kommer att behövas i nästa skede:

- En utredning av det befintliga VA-ledningsnätet
- Dagvattenutredning

# Riksintressen samt förordnanden och andra skydd enligt miljöbalken

## Riksintresse för järnvägstrafik

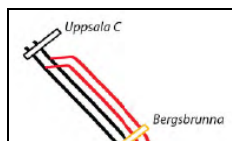
### Ostkustbanan

Ostkustbanan ingår i det strategiska godsnätet och är central för långväga persontransporter till och från Norra Sverige. Ett område om 30 meter ifrån järnvägen bör vara fritt från bebyggelse.

### Utrymme för fler järnvägsspår mellan Uppsala och Arlanda-Stockholm

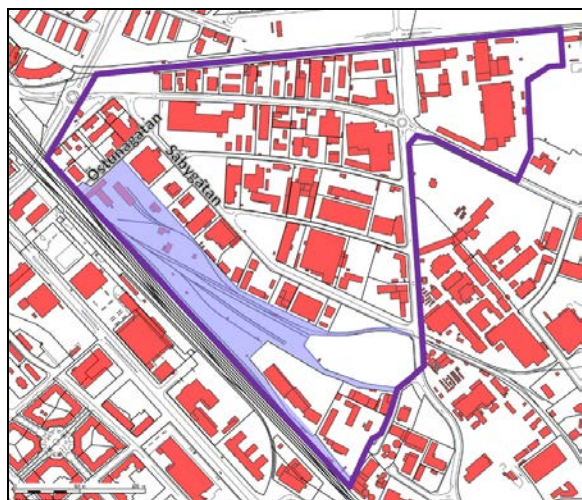
Trafikverket har tagit fram en geografisk precisering av riksintresset för Ostkustbanan på sträckan Solna – Uppsala (Uppsala Resecentrum ingår inte i utredningen). Det finns inga beslut om att två nya järnvägsspår ska byggas på sträckan, men det har genomförts en spårstudie som ett första underlag för att titta på *var* två spår skulle kunna förläggas. Preciseringsen utgår från att spåren placeras på järnvägens nordöstra sida (se bilden nedan) samt redovisar det framtida markanvändningsbehovet för två spår samt det översiktliga influensområdet. I spårutformningen har hänsyn tagits till en eventuell framtida station i Bergsbrunna. De röda spåren visar åt vilket håll en utbredning av spårområdet sker, inte spårens dragning.

Bilden t.h. är en schematisk figur över läge för framtida spår (röda) utmed befintligt dubbelspår (svarta).  
Källa: Riksintresseprecisering Ostkustbanan, delen Solna-Uppsala.



### Uppsala bangård

Bangården utgör idag växlingsbangård för styckning av godståg med plats för omlastning för gods till andra transportmedel. Ny bebyggelse, anläggningar eller åtgärder som kan förhindra eller fördröja utbyggnad av bangården kan inte medges.



Uppsala bangårds utbredning inom programområdet markeras med lila fyllningsfärg.

## Riksintresse för totalförsvaret samt

### Stoppområde för höga objekt

#### Uppsala övningsflygplats och Ärna flygplats

Riksintresset omfattar bland annat stora hänsynsområden för radar och flygbuller. Det som har störst inverkan på Boländerna är det stoppområde för höga objekt som begränsar totalhöjden på byggnader och anläggningar till 45 meter ovan mark. Hos försvarsmakten pågår ett arbete med översyn av stoppområdet för höga objekt i Uppsala. Om något område tas bort kommer det istället att ske en individuell och restriktiv prövning i varje enskilt fall. Nuvarande tidplan är att översynen kommer att vara klar innan februaris utgång. Stoppområde för höga objekt gäller därför i Boländerna tills det (eventuellt) finns ett annat beslut.

## Riksintresse för kulturmiljön

### Uppsala stad

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

### Siktsektorer mot Uppsalasiluetten

Programområdet ligger inte inom riksintresset men höga byggnader och anläggningar inom främre Boländerna kan ändå påverka riksintresset genom att värdefulla siktlinjer och stadens välkända siluett påverkas. Siktsektorerna beskrivs i översiktsplanen samt i Innerstadsstrategin.



Bilden ovan t.h. visar siktsektorer som kommer in från stadens ytterområden i riktning mot slottet, domkyrkan och Carolina Rediviva. (Bild: Sidan 67, Innerstadsstrategin)

## Vattenskydd enligt Miljöbalken, 7 kap

Hela programområdet ligger inom yttre vattenskyddsområde.

### Miljökvalitetsnormer för ytvatten

Fyrisån är dagvattenrecipient för planområdet och omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Det betyder att dagvatten som uppkommer i programområdet inte får bidra till en försämrad ekologisk och kemisk status i Fyrisån samt att åtgärder ska bidra till att förbättra statusen i Fyrisån.

## **Strukturprogram**

Strukturprogrammet blir en fördjupning av Program för Boländerna (KF 2014).

Strukturprogrammet kommer att kompletteras med en volymstudie som påbörjas våren 2017 och avslutas hösten 2017.

### **I programarbetet har följande personer deltagit:**

Anneli Sundin, SBF detaljplan

Anders Håkman, SBF Strategisk planering/Trafik

Kristina Sandberg, SBF Exploatering

Henrik Ljungman, SBF Gata Park Natur samt Uppsala kommuns Innerstadsstrategi

Johan Svebrandt, Brandförsvaret

Jessica Berg, Uppsala Vatten och Avfall AB

Parallellt med framtagande av strukturprogrammet har stadsbyggnadsförvaltningen samt kommunledningskorntoets näringslivsenhet samverkat med Handelskammaren. Under hösten 2015 genomfördes gemensamt två workshoppar med fokus på en vision för Främre Boländerna. Samtliga fastighetsägare i stadsdelen inbjöds att delta. Under 2016 genomfördes ett antal möten med Handelskammarens grupp av fastighetsutvecklare i främre Boländerna.

Kommunens representanter har kontinuerligt träffat GE Healthcare för att diskutera företagets nutida och framtida behov av skyddsavstånd med hänsyn till hälsa och säkerhet.

### **Underlag**

En riskutredning upphandlades sommaren 2015. WSP fick uppdraget och har tagit fram olika underlag som kommunen har använt i sina kontakter med GE Healthcare och i kommunens sammanvägda markanvändningskarta. Någon färdigställd riskutredning finns dock inte.

En gatukostnadsutredning genomfördes 2016 av NAI Svefa på uppdrag av Uppsala kommun.

Program för Boländerna, KF 2014

Uppsala kommuns Innerstadsstrategi, KF 2016

Datum  
2017-01-26Diarienummer  
PBN 2015-000620

## Strukturprogram för främre Boländerna, Uppsala kommun

### SAMRÅDSLISTA / GRANSKNINGSLISTA

---

#### Myndigheter

Kommunala lantmäterimyndigheten  
Länsstyrelsen  
Försvarsmakten

#### Sakägare och boende inom och utanför planområdet

Enligt fastighetsförteckning

#### Hyresgästföreningar

Hyresgästföreningen i Uppsala Knivsta

#### Kommunala nämnder, förvaltningar m fl

Gatu- och samhällsmiljönämnden  
Kulturnämnden  
Miljö och hälsoskyddsnämnden  
Räddningsnämnden  
Utbildningsnämnden

#### Intresseföreningar och sammanslutningar

Uppsala Handelsförening  
Uppsala Handelskammaren  
Föreningen Vårda Uppsala  
Sveriges Fastighetsägare Mellansverige

#### Ledningsägare

Telia Sonera Skanova Access AB  
Uppsala Vatten och Avfall AB  
Vattenfall Eldistribution AB  
Vattenfall Värme Uppsala AB



**Trafik**

Museiföreningen, Stockholm Roslagens Järnvägar

Trafikverket Region Öst

Luftfartsverket

Kollektivtrafikförvaltningen ULS

Parkeringsbolaget

**Övrigt**

Uppsala kommun skolfastigheter AB

Upplandsmuseet

**För allmänhetens kännedom**

Kommuninformation

Stadsbiblioteket

**För kännedom**

Kommunstyrelsen

**Kommunalråd:**

Erik Pelling

Marlene Burwick,

**Politiska partier**

Miljöpartiet

Moderata samlingspartiet,

Vänsterpartiet,

Centerpartiet

**Stadsbyggnadsförvaltningen,**

Namngevingsnämnden