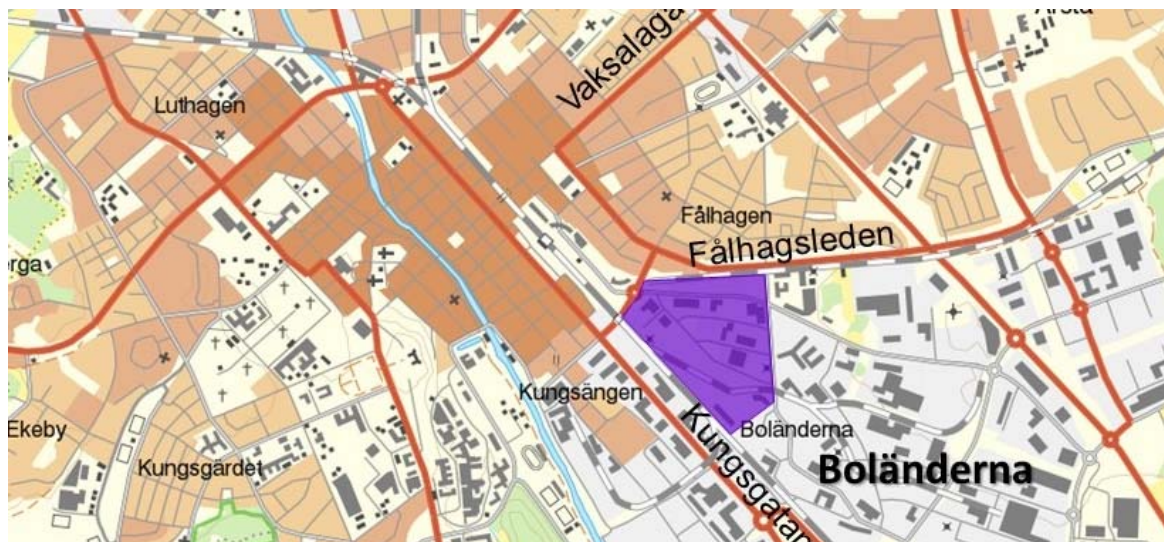


Handläggare:
Anneli Sundin

Diarienummer:
PBN 2015-000620

Strukturprogram för främre Boländerna Uppsala kommun

GODKÄNNANDEHANDLING



Innehåll

Uppdrag, bakgrund och syfte.....	3
Näringsliv	3
Fastigheter	3
Omgivningar	5
Gällande planer och program.....	6
Stadsliv	8
Bebyggelse.....	9
Miljö och hälsa	15
Risk och säkerhet samt hänsyn till näringslivet.....	16
Markanvändning	17
Persontäthet och exploateringsgrad	20
Struktur	25
Rörelse	28
Plats och park.....	37
Dagvatten samt vatten- och avlopp.....	39
Riksintressen samt förordnanden och andra skydd enligt miljöbalken	40
Fastighetsstruktur och ägande.....	42
Strukturprogram.....	43

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 2015-04-23 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.

Fastigheter

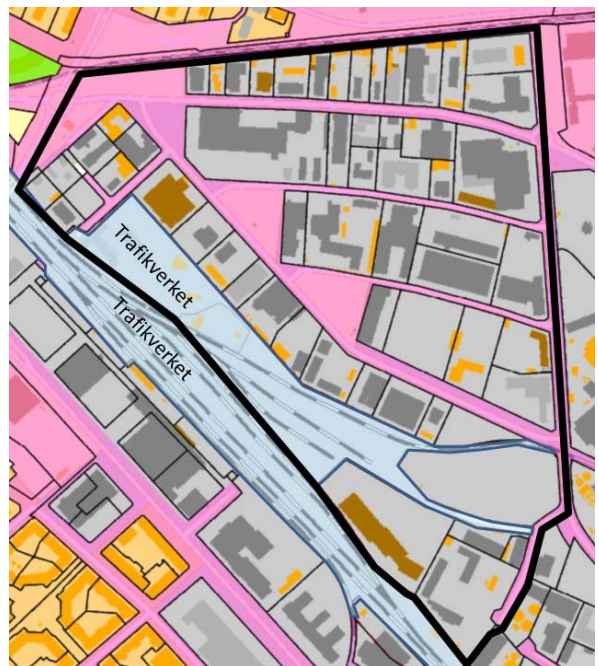
Främre Boländerna utmärks av det stora antalet fastigheter med ett spritt ägande på ett trettio-tal olika, privata fastighetsägare. Några av fastighetsägarna är fastighetsutvecklare som förvärvat sina fastigheter på senare år och några fastighetsägare är förvaltare med ett relativt långvarigt ägande och förvaltande. Slutligen finns även en kategori av fastighetsägare som huvudsakligen är verksamhetsutövare och som äger fastigheten enbart för att utöva sin verksamhet. Utöver de privata fastighetsägarna finns även Trafikverket, som äger järnvägen, bangården och en del kontorshus. Kommunen äger enbart allmän plats i form av gator och parker.

Det spridda ägandet medför ett stort behov av att samordna stadsdelens omvandling. Frågan kommer att hanteras i ett separat projekt för genomförandet.

Näringsliv

Stadsdelen har med sitt läge intill Resecentrum mycket goda förutsättningar för nya etableringar. Utbyggnaden längs Stationsgatan slutförs just nu med uppförandet av kontorshuset "Juvelen". 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."*



På kartan intill är den kommunalt ägda marken rosa och Trafikverkets mark ljusblå. Fastighetsgränserna är svarta och den privata kvartersmarken är grå.

Omgivningar

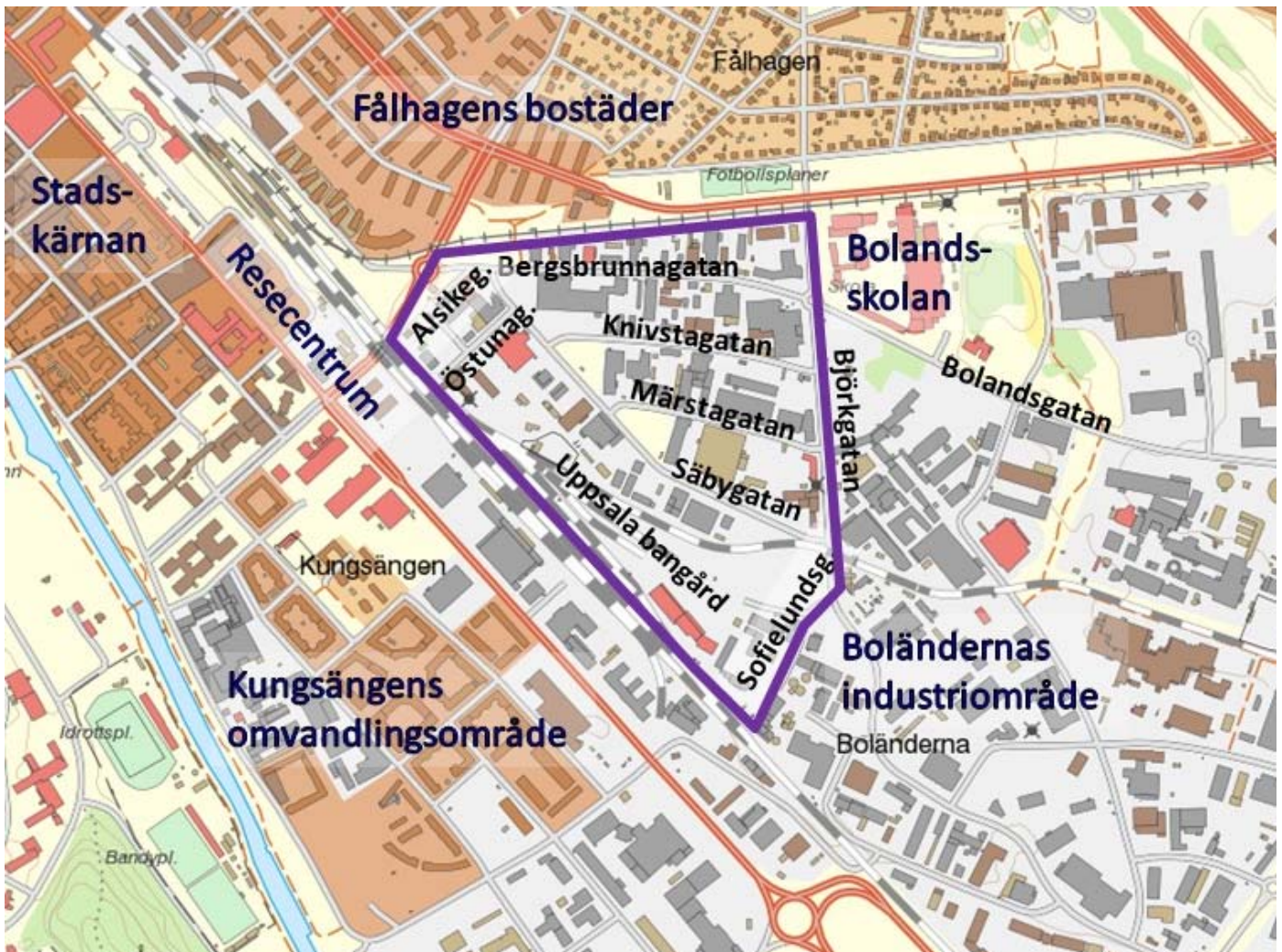
Området ligger i en skärningspunkt mellan många olika typer av stadsbygd och verksamheter. Det är med andra ord nära det mesta, även om det inte rymmer inom programområdet:

På den västra sidan av Strandbodgatan ligger Resecentrum och väster därom Uppsala historiska och kommersiella stadskärna. Nordväst om Strandbodgatan dominerar bostäderna i Fålhagen.

Museijärnvägen är gränsen i norr. Norr därom ligger Fålhagsleden, Fålhagsparken samt Fålhagens bostadsområde.

På östra sidan Björkgatan finns dels Boländernas industriområde med bl.a. GE Healthcare och Bolandsskolan (båda beskrivas mer detaljerat längre fram i dokumentet). Längre österut finns områden som även i framtiden kommer att domineras av industriell verksamhet.

Planområdet avgränsas av järnvägsområdet. Sydväst därom pågår en omvandling av industriområdet Kungsängen till en tät innerstadsmiljö med ett stort inslag av bostäder.



Innerstadsstrategin är en del av den gällande översiktsplanen

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 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
Attraktivt gästad Gående ska ha god tillgänglighet i ett gert gatunät med generisk gång- och vilstesyte.	Ett levande ärum Ärummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vilsterum och rörelsestråk.	Levande bottenplaner Den långsiktiga stadsutvecklingen ska stärkas genom att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenplaner.
Bättre cykelstad Cykeln ska få en god framkomlighet till stadskärnan men samspela med övriga trafikarter och anpassas till stadsmiljön.	Flexibla torg Torgen ska få en mer flexibel användning och ge plats för evenemang, kultur, handel och möten.	Utnyttja taken Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner.
Tydlig kollektivtrafik Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till stadskärnan och bidra till att skapa attraktiva stadsmiljöer.	Fler och bättre parker Parker ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång och cykel.	Hushöjder och siktlinjer Befintliga hushöjder och värdefulla siktlinjer ska respekteras.
Bilen på stadens villkor Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.	Nya kopplingar Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman på fler platser.	Nya stads kvarter Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.
Smarta parkeringslösningar Parkeringsplatser för bil och cykel på allmän plats ska i första hand regleras för korttidsparkering. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.	Gröna mångfunktionella gator Uppsalas gröna och mångfunktionella gatunät ska säkras och utvecklas.	Berika befintlig bebyggelse Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.
Samordnade leveranser Logistiken och leveransen av varor i stadskärnan ska samordnas, tidstyras och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.	Utveckla kulturstråket Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa flera möten.	Utveckla kulturmiljön Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande genom ändringar och tillägg.
Levande bätthamn Båttrafiken ska utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.		Utgå från områdets karaktär 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	
	Programrådets 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)

Stadsliv

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

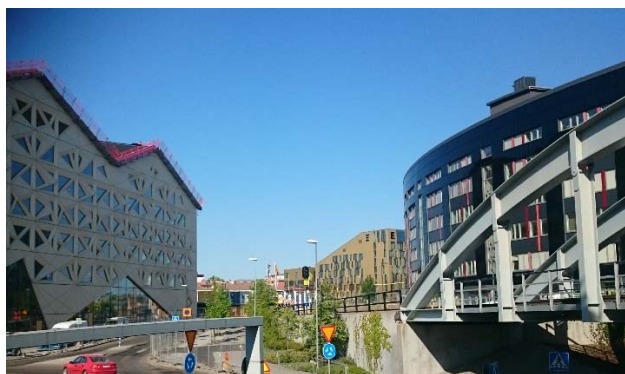
Stadsliv i området idag

Det finns ett stort antal besöksintensiva verksamheter, särskilt längs de två bussgatorna Bergsbrunna- och Säbygatan. 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 cyklist.



Verksamheter och busshållplatser vid Bergsbrunnagatan

På kvällar och ”röda dagar” är det dock liten aktivitet i Främre Boländerna. Verksamheterna är vid dessa tidpunkter koncentrerade 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.

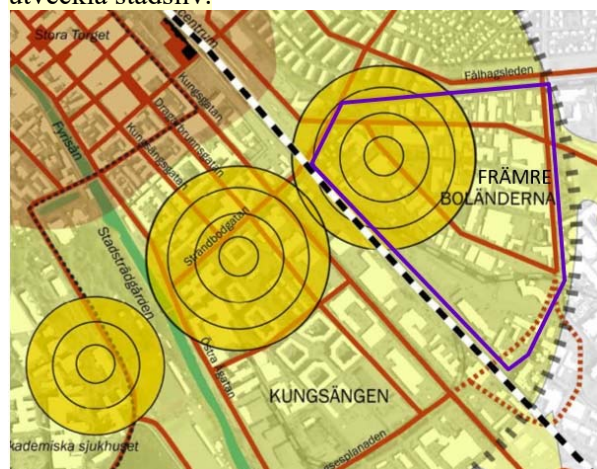


Närheten till Resecentrum är påtaglig vid Alsikegatan.

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

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 fabriktaken. 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

Teckenförklaring exploateringsgrad

0,3 – 0,9	2,0 – 2,9
1,0 – 1,9	3,0 – 3,9

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



Exploateringsgraden i stadskärnan 2015 enligt Bebyggelseetopologi för Uppsala stad

Innerstadsstrategin om stadsdelen

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

Fotnoter

*För strukturprogrammets förslag till exploateringsgrad: Se rubriken "Persontäthet och exploateringsgrad"

FÖRUTSÄTTNINGAR

Delområdenas bebyggelsekaraktär

Norr om industrispåret

Bebyggelsen utgörs huvudsakligen av industri-lokaler i en våning, men det förekommer även kontorsbyggnader i 2–4 våningar. Husen har varierande kvalitet. Vissa hus har både höga kulturhistoriska värden och är i gott skick med 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 Märstagan. Det grå huset till vänster har fasader mot både Säbygatan och Märstagan. Det röda huset till höger (bortom det gröna) är sammanbyggt hela vägen mellan Märstagan och Knivstagan.



Verksamheter vid Märstagan



Kontorshus vid Knivstagan.



Kontorshus vid Säbygatan.

Området söder om industrispåret

—invid Sofielundsgatan

Området är glest bebyggt och 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



Direktcitat från innerstadsstrategin markeras med citat-
ionstecken och gul bakgrund.

Utveckla kulturmiljön*

Programområdet innehåller inte några skyddade kulturmiljöer men det innehåller flera byggnader och kvarter som är kulturhistoriskt värdefulla och som speglar viktiga delar av 1900-talets industrihistoria i Uppsala. 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 när området omvandlas. 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.

Kartan visar var det enligt Program för Boländerna (2014) finns kulturmiljövärden enligt en inventering som gjordes 2003. Kartan är inte ett ställningstagande om bevarande och därför bör det, i samband med kommande detaljplaner, göras kulturmiljöanalyser för de utpekade miljöerna. Det kan t.ex. vara en bebyggelseinventering med avseende på industrihistoriskt kulturvårdsperspektiv.



Karta från sidan 7 i Program för Boländerna (2014)

Fotnot

*Rubrik enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse

Kvarteren Gudur och Vale

Kvarteren ligger längst i väster mot Alsikegatan och utgör idag en fond mot Strandbodgatan. En kulturmiljöutredning togs fram 2015 i samband med detaljplanearbetet för några av fastigheterna i kvarteren. Där beskrivs:

- Bryggeriet Holmen, Säbygatan 3, se bilden nedan
- Nylunds Pianofabrik, Säbyg 1/Alsikegatan 2, skymtar till höger i bilden nedan.
- Weilands tryckeri, Alsikeg. 4
- Bostadshusen på Alsikegatan 6–8



Säbygatan

Längs Säbygatan markeras flera nyare byggnader med industri- eller kulturhistoriskt intresse. De flesta är uppförda i mitten av 1900-talet.



Märstaplan/Säbygatan 4/Märstagatan 1

Sofielundsgatan

Den västra sidan av Sofielundsgatan hyser en blandad miljö av industrihistoriskt intresse.

Två utpekade miljöer har rivits sedan 2003:

- Lokstallet, dvs den bågformade byggnaden vid Björkgatan/Sofielundsgatan
- Bergsbrunnag. 15 / Björkg. 61 / Knivstag. 16

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 vattentornet eller de stora industrierna med metallcisterner och skorstenar. Mot väster syns ofta domkyrkan, om man tittar noga, se bilden nedan.



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.

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.

*Rubrik enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse
Direktcitrat från innerstadsstrategin markeras med citat-
ionstecken och gul bakgrund.



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

Utnyttja taken*

De befintliga industribyggnaderna är mycket stora och därför bildar taken ofta stora sammanhängande ytor.

”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*

I stadsdelen finns redan idag många verksamheter som har sina besöksentréer direkt mot gatan.

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

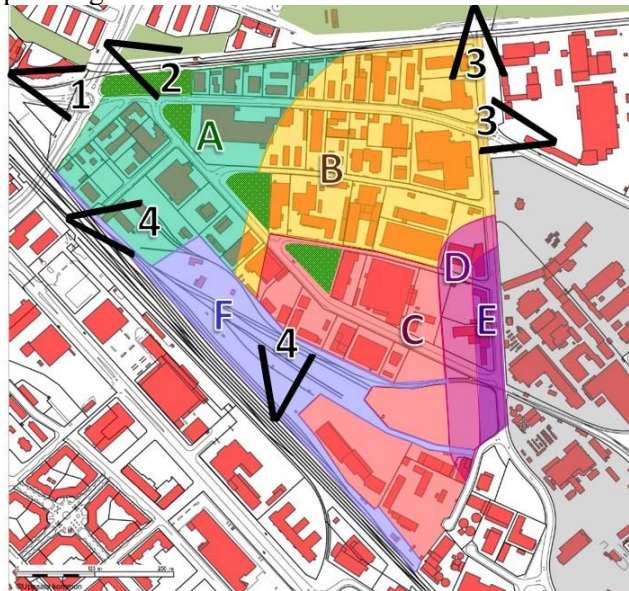
- ”Använd i huvudsak bottenvåningar för olika typer av verksamheter.”
- ”Utforma bottenvåningar längs med stråk och platser för stadsliv så att de kan användas för verksamheter som gynnar stadsliv.”
- ”Placera nya entréer mot gatan.”
- ”Ge bottenvåningar och entréer hög kvalitet på utformning och material.”

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.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Stadsdelens entréer

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



Viktiga entrépunkter

1. Fronten mot Strandbodgatan och Stationsgatan



Alisvegatan 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 Alsikegatan från Strandbodgatan, används för tekniska anläggningar, ramper, trappor och en busshållplats, vilket gör att den verkar skräpig och bortglömd. Byggnaderna på Alsikegatan, som är de äldsta i stadsdelen och har kulturmiljövärden är inte lika synliga mot Strandbodgatan.

Hela entrézonen mellan Alsikegatan 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 och Bergsbrunna-/Säbygatan



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 innerstadskaraktär. (De befintliga, gamla byggnaderna beskrivs under rubriken "Kulturmiljö".)

3. Cirkulationsplatsen Bolandsgatan–Björkgatan



Björkgatan från Fålhagsleden

Stadsdelen annonserar sig 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 för 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.

Risk och säkerhet samt hänsyn till näringslivet

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

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 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 gatunätet och ska, enligt lag, så långt möjligt transporteras på utpekad "primär transportled för farligt gods". För Främre Boländerna innebär det att farligt gods så långt möjligt ska transporteras via Kungsängsleden, vilket medför att leveranser till läkemedelsindustrin på Björkgatan fraktas söderifrån via Stålgatan.

För att minska risken för tredje man* bör kommande detaljplaner:

- Innehålla en bestämmelse om avstängningsbar ventilation.
- Initiera att riskutredningar görs i tidigt skede.
- Kompletteras med en riskanalys för järnvägen om planområdet ligger <150 meter från bangården och järnvägen.

*Tredje man: Person som inte jobbar på den plats, vars verksamhet medför olycksrisker, men som ändå kan påverkas av verksamheten. Tredje man kan vara helt omedveten om både risker och utrymning till skillnad från en person som arbetar med farlig verksamhet.

Övrig verksamhet inom programområdet

Med undantag för Bolandsskolan är marken inom programområdet detaljplanlagd 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.

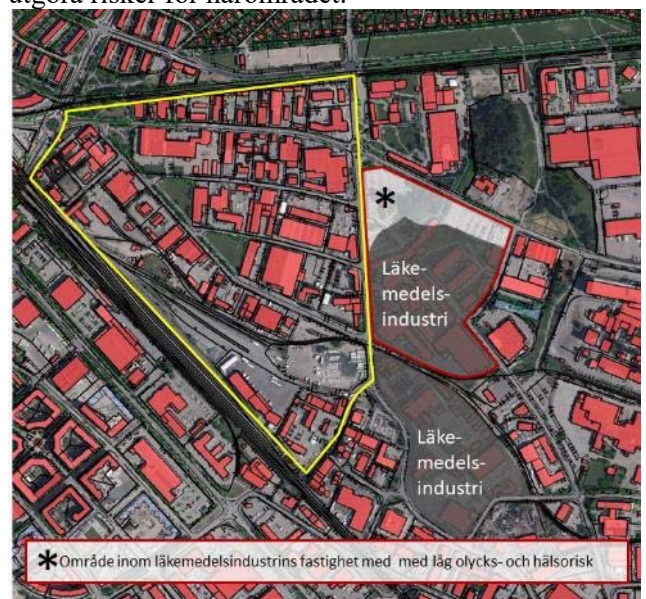
Hänsyn till näringslivet

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 kommer 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.



Markanvändning

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

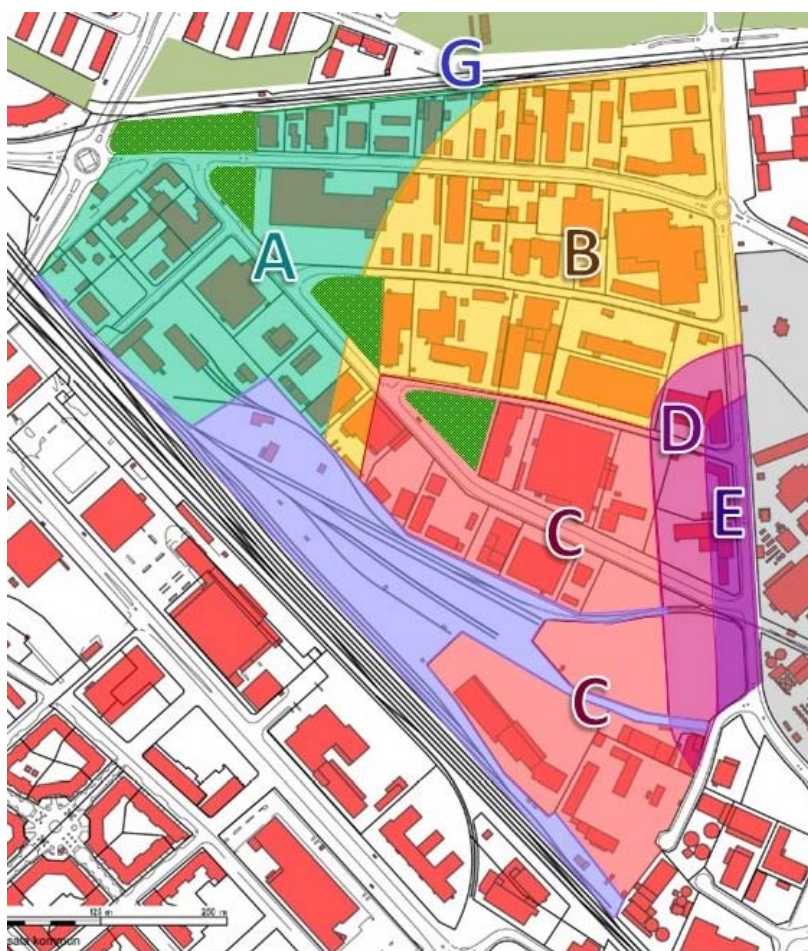
Stora delar av Främre Boländerna domineras fortfarande av småskalig industri- och logistikverksamhet. Men på Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan samt på delar av Säbygatan har ett stort inslag av utåtriktade och besöksintensiva verksamheter vuxit fram, både i de gamla industrilokalerna och i nyare byggnader.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

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.

Hänsyn till risk, säkerhet och hälsa samt till näringslivets behov är sammanvägda och kan inte delas upp i mindre beståndsdelar. Det beror på att allt hänger samman och att näringsverksamheterna, särskilt läkemedelsindustrin, behöver marginal så att framtida investeringar inte förhindras av riskhänsyn till nytillkommande, känsliga eller persontäta verksamheter.

MARKANVÄNDNINGSKARTA



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

Avstånd från Björkg. /GE Healthcare

Se mer detaljerade beskrivningar på följande sidor.

A >380 m	Kontor, handel, restauranger, samlingslokaler, "korttidsboende", samlingslokaler, undervisning, vård
B 100–380 m	Gymnasieskola och vuxenutbildning, kontor, små restauranger, befintlig arrest, utställningar, industri, lager o.dyl.
C 100–380 m	Industri, lager, vanliga kontor, bilservice o.dyl.
D 50–100 m	Ej stadigvarande vistelse Industri, lager
E 0–50 m	Ej stadigvarande vistelse Ingen ny bebyggelse.
F och G	Järnvägsområden: Bangården, stambanan och museijärnvägen

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

A) Kontor, handel, "korttidsboende", restaurang- och samlingslokaler, undervisning och vård

Gäller >380 meter väster om GE Healthcares fastighetsgräns. Området närmast Resecentrum får störst möjlighet till ett rikt utbud av verksamheter och att befolkas dygnet runt.



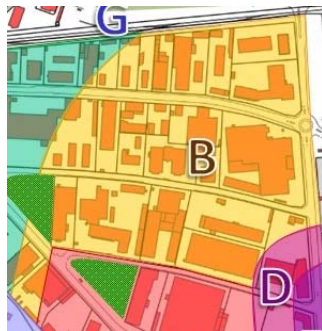
Det är därför viktigt att den nya bebyggelsen verkligen inrymmer sådant som ger stadsliv med olika former av handel, restauranger, samlingslokaler och annan service. Området bör även innehålla mötesplatser i offentliga rum; både utomhus och i lokaler. Bostäder tillåts inte eftersom sådana medför omfattande 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.

Med vård avses i första hand läkarmottagning och andra former av öppenvård, inte sjukhus eller vårdboende.

En riskanalys bör tas fram för planläggning inom 150 meter från järnvägen och bangården. Se även område F.

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

Gäller 100–380 meter väster och norr om GE Healthcares parkering. Avgränsningen i förhållande till område C (se nedan) 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. Området norr om Märstagatan kan ha en mer varierad markanvändning än området söder om Märstagatan.

C) Kontor, industri och lager

Gäller 100–380 meter från GE Healthcares fastighetsgräns. Området kan endast få nytillskott av verksamheter som har låg persontäthet och med personer som har god lokalkännedom. Möjligheten till ett blandat stadsliv begränsas. Med kontor menas kontorslokaler i flera våningar.

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

Gäller 50–100 meter från läkemedelsindustrins fastighetsgräns söder om Bergsbrunnagatan. Marken ska inte användas för stadigvarande vistelse***, främst med hänsyn de risker som är förknippade med processerna hos läkemedelsindustrin. En riskanalys bör tas fram för planläggning inom 150 meter från järnvägen och bangården. Se även område F.

**E) Ingen ny bebyggelse****

Gäller 0–50 meter från läkemedelsindustrins fastighetsgräns söder om Bergsbrunnagatan. Marken ska inte användas för stadigvarande vistelse, främst med hänsyn till de risker som är förknippade med processerna hos läkemedelsindustrin. Marken bör inte användas till verksamheter som innebär hantering av brandfarlig vara.

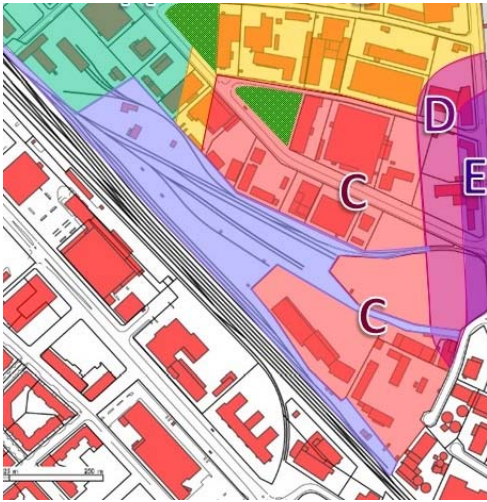
Inriktningen innebär att de befintliga husen kan vara kvar och användas som idag men att det blir svårt att få bygglov för en utökning av verksamheten.

Fotnoter

Se fotnoterna på nästa sida

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

F) Ostkustbanan och Uppsala bangård***



Ostkustbanan kommer att breddas till fyra spår mellan Uppsala och Solna och därför behöver utrymme reserveras för det i Boländerna.

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 eller att få igenom ändrad verksamhet i befintliga byggnader.

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



Bangården från Trafikverkets kontor i nordväst

En annan användning på delar av Uppsala bangård, kan vara aktuell först när Trafikverket bedömer att det är önskvärt och möjligt.

G) Museijärnvägen*

Museijärnvägen i norr har ett genomgående spår samt två driftspår (se bilden). Hastigheten är låg på driftspåren och det genomgående spåret trafikeras med högst 50 km/timme. Järnvägen trafikeras huvudsakligen sommartid, även om det kan förekomma tåg under hela året och dygnets alla timmar. Enligt gällande stadsplaner råder byggnadsförbud ("prickmark") 17 meter från fastighetsgränsen mot järnvägsområdet och 22 meter från närmaste räl. Den bebyggelsefria zonen söder om järnvägen bör inte utökas till att bli så bred att den omöjliggör en utveckling av fastigheterna på Bergsbrunnagatan.



Museijärnvägen västerut från Björkgatan mot driftbangården

Fotnoter

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

** 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.

Persontäthet och exploateringsgrad

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Persontäthet

Persontäthet är ett begrepp som används i samband med riskutredningar. För att säkerställa en fortsatt god utveckling av Uppsalas näringsliv, bl.a. inom Biosciences, och med hänsyn till de nuvarande olycksriskerna i och intill programområdet, behöver persontätheten begränsas. Ju fler personer som vistas inom ett område, desto större är risken att någon individ skadas eller omkommer om det skulle ske en olycka. Det kan finnas behov av ytterligare hänsyn till potentiella olycksrisker, bland annat vid Uppsala bangård, men de riskerna är inte lika strukturerande för strukturprogrammet. Kompletterande riskutredningar kommer dock att behövas i detaljplaneskedet.

10 000 personer att fördela

De aktuella riskberäkningar som tagits fram på uppdrag av GE Healthcare i samverkan med stadsbyggnadsförvaltningen, visar att en persontäthet på högst 30 000 personer per kvadratkilometer är acceptabel med hänsyn till verksamheten vid GE Healthcare. Den del av Uppsala bangård som saknar bebyggelse ingår inte i underlaget för riskberäkningarna.

Eftersom Bolandsskolan* inte ingår i strukturprogramområdet återstår cirka 10 000 personer att fördela inom Strukturprogramområdet. Det är inte önskvärt med en helt jämn fördelning av de 10 000 personerna eftersom delområdena har olika förutsättningar. Persontätheten bör vara högst närmast Resecentrum, både med hänsyn till de risker som förekommer inom läkemedelsindustrin vid Björkgatan men även med hänsyn till att det är det mest attraktiva läget för persontät markanvändning.

Plan- och bygglagen kan dock inte reglera persontäthet eller antal personer som får vistas inom ett planområde. Det är istället *exploateringsgraden* och *markanvändningen* som är verktygen för att *indirekt* reglera persontätheten via detaljplanen. Eftersom strukturprogramområdet medger många olika typer av markanvändning, går det därför inte att i förväg exakt ange hur hög exploateringsgraden kan vara inom varje projekt, fastighet, kvarter eller delområde. Frågan måste prövas och utredas i detalj inför varje detaljplan. Det kan även finnas andra faktorer som påverkar, såsom hänsyn till eventuella andra risker, t.ex. vid Uppsala bangård.

Fördelning och samverkan

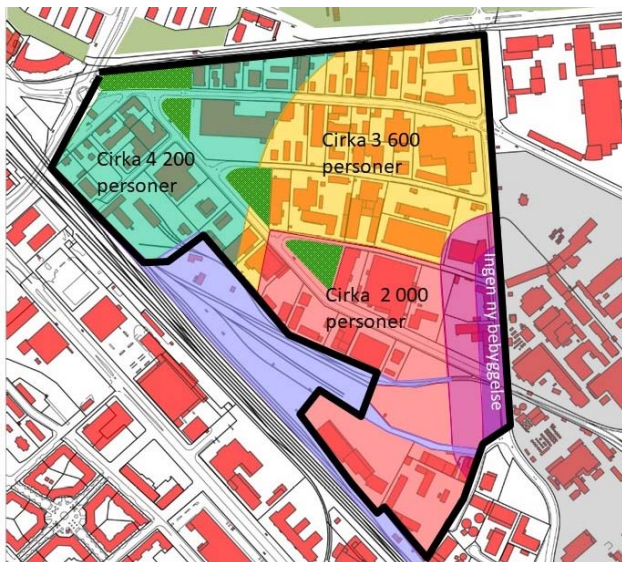
Om ett delområde ska ha hög persontäthet medför det att andra delområden automatiskt får lägre persontäthet eftersom summan för hela området aldrig får bli högre än 10 000 personer. Fördelningen av 10 000 personer inom strukturprogrammet innebär att både kommunen och fastighetsägarna måste ta ansvar för fördelningen:

Kommunen måste via strukturprogrammet

- Ge en tydlig inriktning om lämplig gradering av persontätheten, dvs högst täthet i väster.
- Ge fastighetsägarna samma utvecklingsmöjligheter inom områden med samma persontäthet

Fastighetsägarna

- Måste samverka för att uppnå tillräckligt stora detaljplaneområden, särskilt om de vill att persontätheten ska fördelas ojämnt mellan intilliggande fastigheter.



Exempel med ungefärlig fördelning av personer inom planområdet, exklusive personer i befintlig verksamhet intill Björkgatan

Fotnot

*Persontätheten vid Bolandsskolan

Skolan ligger i korsningen Björkgatan/Bolandsgatan och har fram till nyligen använts för gymnasiets yrkespraktiska utbildningar med mera. Skolan kommer att behövas för kommunala verksamheter även i framtiden och för närvarande utreds möjligheten att bedriva vuxenutbildning där.

Bolandsskolan har ingått i riskberäkningarna men ingår inte längre i strukturprogrammet. Riskberäkningarna visar att cirka 11 500 personer sammantaget kan vistas stadigvarande i ett område som omfattar både Främre Boländerna och Bolandsskolan. För Bolandsskolans verksamhet reserveras därför 1 500 personer ($\approx$ tätheten 30 000 personer/km²). Verksamheten bör, med hänsyn till risk och näringsliv, inte riktas till barn i lägre åldrar än årskurs 7.

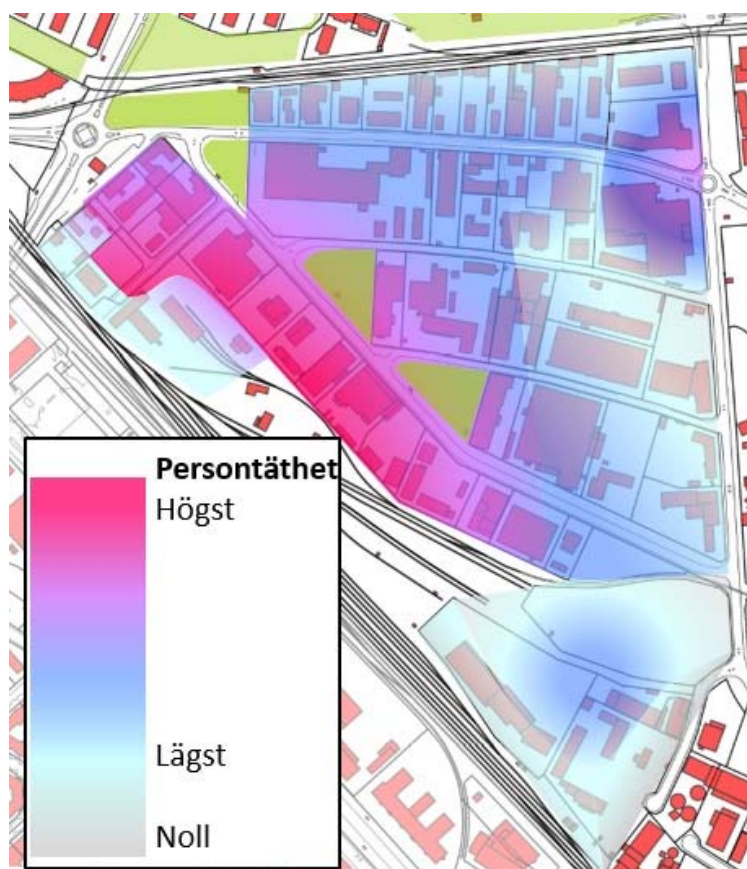
FÖRÄNDRINGAR

10 000 personer att fördela, forts

Exploateringsgraden* i det framtida Främre Boländerna kommer att öka när området omvandlas till innerstad. Det går dock inte att med exakthet bestämma exploateringsgraden för alla delområden redan i strukturprogrammet, eftersom det är *kombinationen* av markanvändning och exploateringsgrad som påverkar persontätheten. Exploateringsgraden kan regleras först i detaljplaneskedet, då man avgränsar och reglerar markanvändningen.

Kartan nedan visar exempel på *graderingen av persontäthet*, vilket inte ska förväxlas med exploateringsgraden. Det framgår av tabellen längre ner att en relativt hög exploatering även kan vara möjlig om markanvändningen ger en relativt låg persontäthet, till exempel laboratorium eller verkstäder. Om marken bebyggs med en parkeringsanläggning kan exploateringsgraden bli hög eftersom det i princip inte finns någon som visas stadigvarande där.

Gradering av persontätheten



Områdena närmast Resecentrum samt Säbygatan med "Triangelparkerna" har de bästa förutsättningarna för hög persontäthet. Området mot Resecentrum kan fungera som annonsläge för hela stadsdelen, och fastigheterna längs Säbygatan har god tillgänglighet. Parkerna möjliggör både en god exponering för nya byggnader och en attraktiv stadsmiljö.

Entrézonerna vid Bolandsgatan bör markeras.

Bergsbrunnagatan bör ha utåtriktade verksamheter, men både tomterna och gatan är smala och dessutom begränsas utbyggnadsmöjligheterna av museijärnvägen.

De centrala delarna av området vid Sofielundsgatan kan få en lite högre koncentration av ytterkanterna.

Fastigheterna längs Knivsta- och Märstagatan får en lägre persontäthet för att möjliggöra högre täthet på ovan nämnda delområden.

Marken närmast Björkgatan, söder om Knivstagatan, kan inte ha stadigvarande vistelse.

Gradering av persontätheten

Fotnot

*För beskrivning av nuvarande exploateringsgrad: Se rubriken "Bebyggelse/ Förutsättningar/ Exploateringsgrad Nuläge".

Persontäthet och exploateringsgrad, forts

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

10 000 personer att fördela, forts

Tabellen nedan visar exempel på:

- Hur markanvändningen påverkar *persontätheten*.
- Hur exploateringsgraden påverkar *antal personer* inom olika typer av markanvändning.

Tabellen är inte exakt eftersom varje projekt är unikt och dessutom förändras över tid. Man har t.ex. länge räknat med att det för kontor åtgår cirka 20–25 kvadratmeter bruttoarea (kvm BTA) per person som arbetar där. I moderna kontor är den siffran halverad.

Tabellen visar även att exploateringsgraden kan vara relativt hög när markanvändningen alstrar låg eller ingen persontäthet.

Av praktiska skäl visas exempel med persontäthet inom 10 000 kvadratmeter, vilket motsvarar ungefär ett vanligt innerstadskvarter inklusive omgivande gator. Persontätheten kan dock variera inom ett och samma kvarter, till exempel genom att ett lite högre kontorshus placeras närmast gatan och ett litet laboratorium på baksidan. Se mer under rubriken ”Bruttoarea, byggnadshöjd och byggnadsarea” nedan.

Tabellen visar *exempel* på sambandet mellan markanvändning, exploateringsgrad och persontäthet

Markanvändningen		+Exploateringsgrad (e)				=Antal personer
Påverkar persontätheten, dvs bruttoarea (BTA) per person		e ≥ 3	e = 2–3	e = 1–2	e < 1	
Restaurang Butik Konferens-, undervisnings- och samlingslokaler Kontor	Högsta persontäthet	Personer per 10 000 kvm (1 hektar)				
	≤ 10 kvm BTA/person	≥ 3 000*	≥ 2 000*	≥ 1 000	≤ 1 000	
	10–20 kvm BTA/person	> 1 500*	> 1 000	> 500	> 500	
Hälsö-, frisk- och skönhetsvård Hotell Utställningar Laboratorium	Medelhög persontäthet 20–50 kvm BTA/person	< 3 000*	< 3 000	< 2 000	< 1 000	
		> 600	> 400	> 200–	> 200	
		< 1 500	< 1 500	< 1 000	< 500	
Industri och verkstäder Lager och logistik	Låg persontäthet > 50 kvm BTA/person	> 600	< 600	< 400	< 200	
Parkering och trafik Tekniska anläggningar	Ingen vistas stadigvarande	0	0	0	0	
Summa personer						≤ 10 000

*Täthet med >1 500 personer föreslås inte på så stora ytor som 10 000 kvm eftersom det skulle medföra en alltför stor koncentration av personer på ett delområde med följden att andra delområden måste glesas ut ytterligare. Se även ”Fördelning och samverkan”

Exploateringsgrad, byggnadshöjd och byggnadsarea

Tabellen visar exempel på sambandet mellan byggnadshöjd, byggnadsarea, markanvändning och persontäthet.

	Stor byggnadsarea	Liten byggnadsarea
Höga byggnader	Exploateringsgrad, 2–2,5 (–3), t.ex: -Höga kontorshus med betydligt högre persontäthet än 30 000/km ² , vilket medför att personer ”tas” från andra delar av programområdet. -Parkeringshus, lager etc. med låg persontäthet	Exploateringsgrad, >1,5, t. ex: -Höga kontorshus som betydligt högre persontäthet än 30 000/km ² , vilket medför att personer ”tas” från andra delar av programområdet, alternativt att andra delar av fastigheten/delområdet inte bebyggs eller bebyggs med lokaler för markanvändning med låg persontäthet.
Låga byggnader	Exploateringsgrad >1,5, t. ex: -Laboratorier, verkstäder, lager som har betydligt lägre persontäthet än 30 000/km ² , vilket medför att personer ”ges” till andra delar av programområdet. -Låga kontorshus med högre persontäthet än 30 000/km ² , vilket medför att personer ”tas” från andra delar av programområdet.	Låg exploateringsgrad t. ex: -Laboratorier, verkstäder, lager och tekniska anläggningar som har betydligt lägre persontäthet än 30 000/km ² eller ingen stadigvarande vistelse, vilket medför att personer ”ges” till andra delar av programområdet.

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.

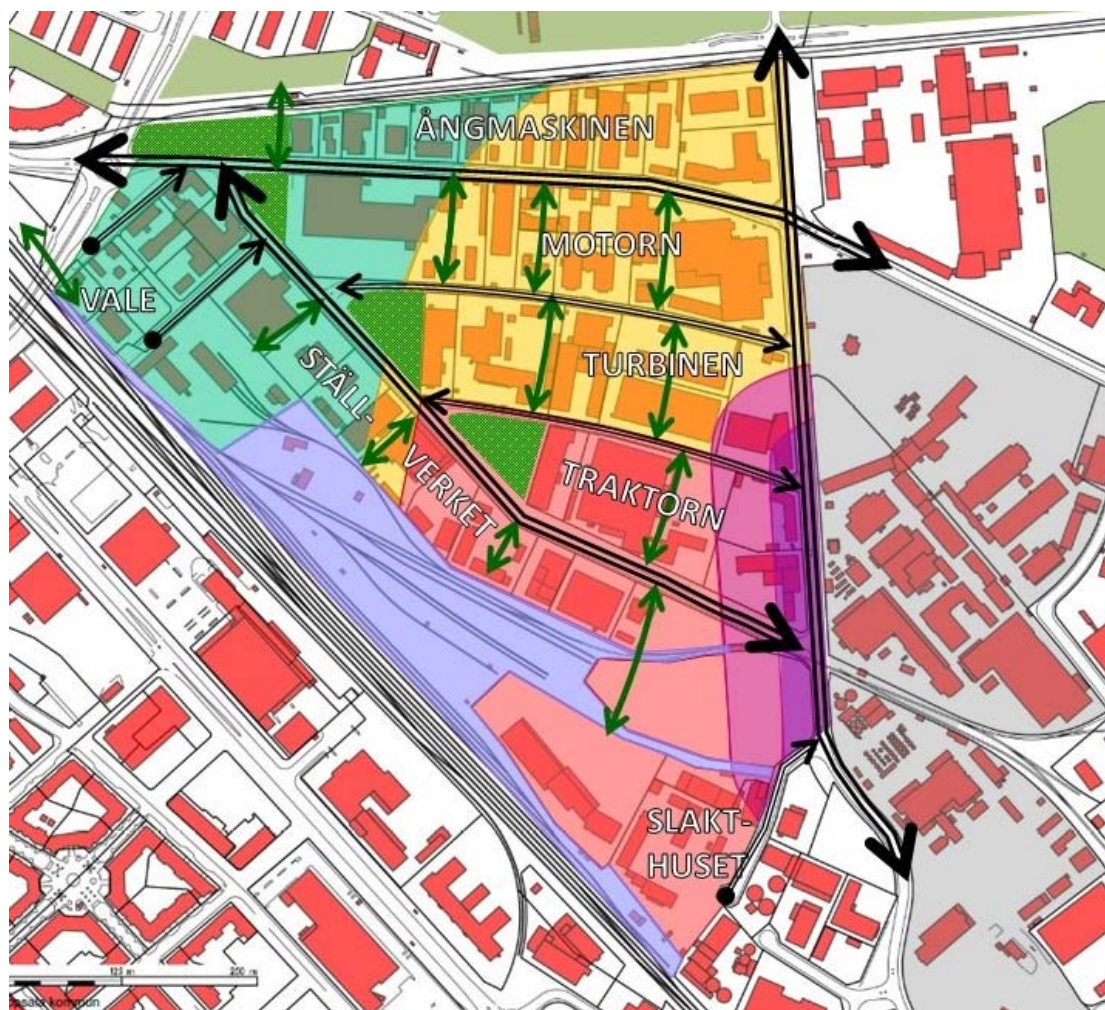
Ostkustbanan och Uppsala bangård i söder, museijärnvägen i norr samt läkemedelsindustrin i öster bidrar också till att skapa långa kvarter. Det blir därför extremt svårt eller omöjligt att öppna upp intilliggande kvarter för att skapa nya kopplingar mot angränsande stadsdelar i Fålhagen, mellersta Boländerna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

Tvärskopplingarna redovisas även under rubriken *Rörelse* och rubriken *Park och plats*.



Markanvändningskartan med pilar som visar principer för en kvartersstruktur av innerstadskaraktär

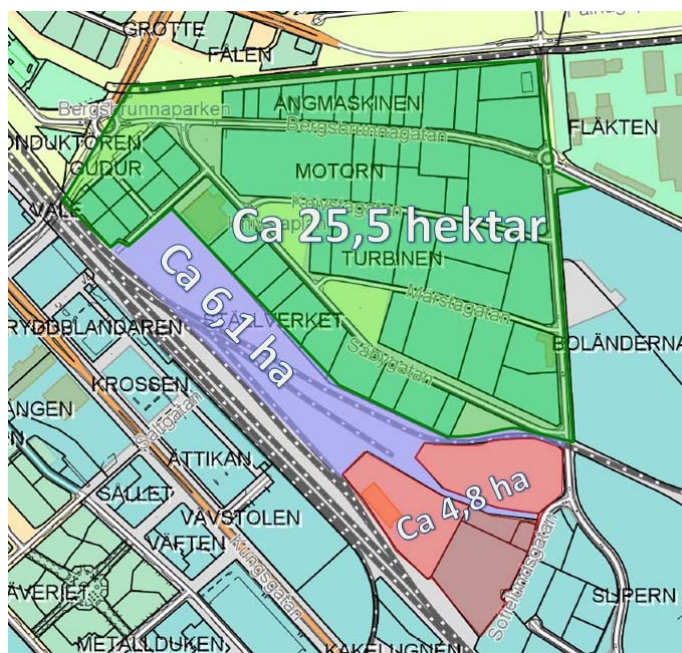
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

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 mark som utgör allmän plats 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 36 hektar (drygt 360 000 kvadratmeter) och området exklusive Uppsala bangård omfattar cirka 30 hektar. Allmän plats utgör cirka 6,5 hektar, vilket motsvarar cirka 17 % av hela Främre Boländerna och cirka 21 % av stadsdelen när Uppsala bangård räknas bort.

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.



Delområdenas avgränsning och ungefärliga storlek

Förändring

Delområdena som beskrivs nedan redovisas på kartan nere till vänster.

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.

Norr om Uppsala bangård

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 $\frac{1}{4}$ (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 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.

Väster om Sofielundsgatan

Delområdet omfattar cirka 4,8 hektar (48 000 kvm) och består helt och hållet av kvartermark.

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.

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 Märstagatan.

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 gåstad
- 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



Teckenförklaring	
Programområdets gräns	Järnväg
Områdesgräns 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)

Innerstadsstrategins karta för Rörelse (sid 32–33)

1) Attraktiv gåstad 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 körbanorna. 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.

Bättre framkomlighet längs järnvägen

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. Nya gång- och cykelbroar parallellt med järnvägen över Strandbodgatan skulle öka tillgängligheten och bör bevakas i samband med att kommunen och trafikverket utreder utbygganden av järnvägen mellan Uppsala och Stockholm.

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 detaljrikedom som ger intryck och upplevelser i ögonhöjd.

Cykelparkering kommer att ta plats men rymms inte på gatumarken. Cykelparkering ska därför rymmas på kvartermark och leva upp till kommunens antagna parkeringstal för cykelparkeringar.

3) Bil på stadens villkor*

Se rubriken "Gatunät" längre fram.

*Rubrik enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse
Direktcitrat från innerstadsstrategin markeras med citationstecken och gul bakgrund.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

4) Tydlig kollektivtrafik*

Stadsdelen har flera busslinjer med hållplatser på Bergsbrunnagatan, Bolandsgatan, Säbygatan och Björkgatan. Dessutom är det gångavstånd till Resecentrumets 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, Bolandsgatan och Säbygatan. På de gator som trafikeras med stomlinjer ska körbanornas bredd vara minst 3,5 + 3,5 meter. Se även respektive gata under rubriken "Gatunätet". Hållplatserna ska placeras strategiskt och separerat från cykelbanor. I Främre Boländerna får linjenätet samma sträckning som idag.

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. Det blir särskilt viktigt om verksamheterna är utåtriktade med huvudentréer mot gatorna. 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.

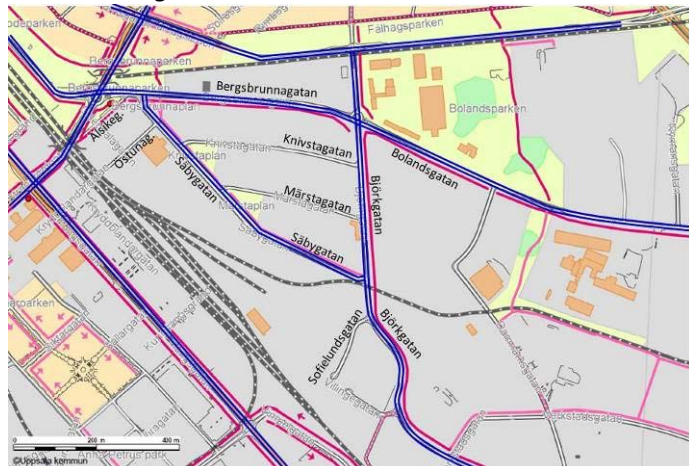
Farligt gods

Farligt gods bör alltid levereras från sydost. se även rubriken "Ris och säkerhet" – "Farligt gods" på sidan 13.

På järnvägen och bangården kan det alltid förekomma farligt gods.

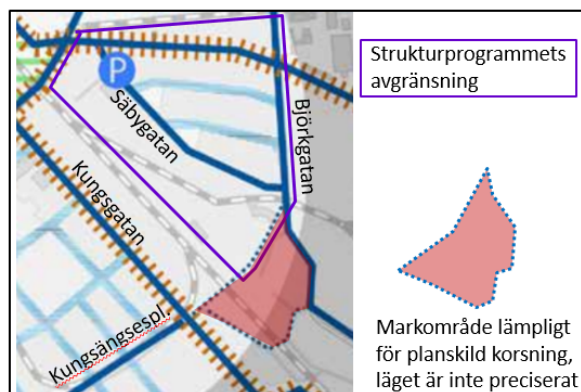
*Rubrik enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse

Förutsättningar



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.

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 intill.



30 (43)

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Nya tvärkopplingar med rörelsestråk som öppnar kvarteren

Syfte

Tvärskopplingarna syftar till att skapa den innerstadsstruktur som Främre Boländerna ska utvecklas till enligt innerstadsstrategin, och ska bidra till att öka finmaskigheten i gång- och cykelvägnätet.

Placering

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.

Tvärskopplingarna:

- Behöver inte placeras mitt emot varandra för genomgående stråk.
- Behöver inte mynna i en park. Läget avgörs från fall till fall.
- Kan planeras i detalj först i samband med detaljplanläggning, inte tidigare. Kommunen kommer inte att tvångsinlösa mark för att riva byggnader inom pågående verksamheter.
- Förutsätter samarbete över fastighetsgränserna för att påbörja detaljplanläggning.

Storlek

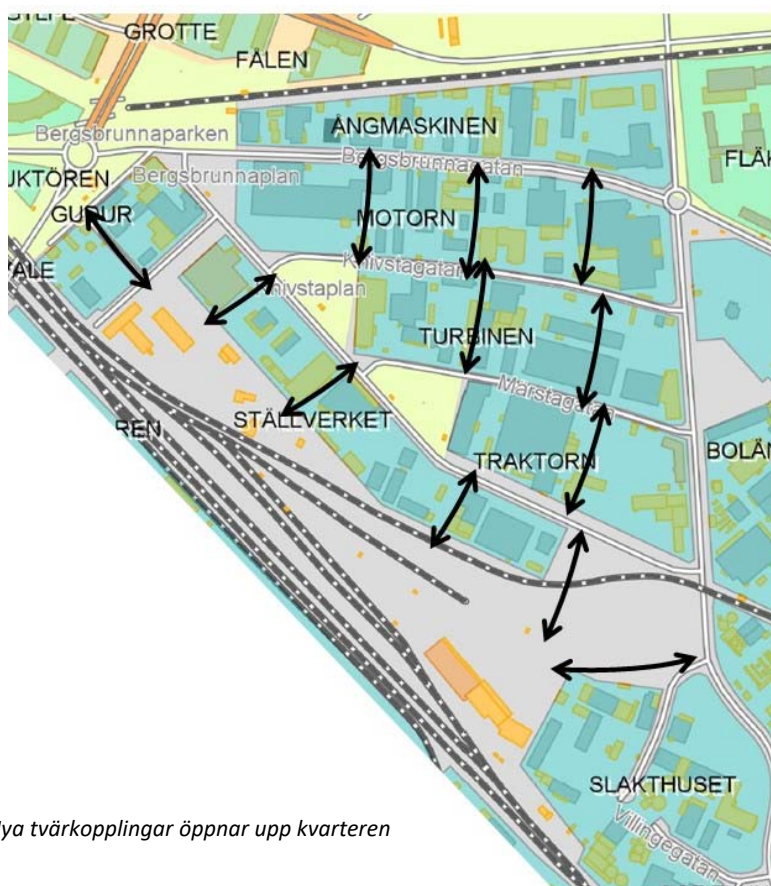
Tvärskopplingarna behöver vara cirka 10 meter breda.

Funktion

- Bredden 10 meter behövs för att fungera som rörelsestråk med prioritering av gång- och cykeltrafik eller som gåfartsgata med utrymme för snöhantering och sittplatser.
- Huvudsyftet måste vara att öka tillgängligheten för gående och cyklister, men det utesluter inte att vissa av tvärskopplingarna kombineras med biltrafik.
- Stråken bör även utformas med stadsgrönka på allmän plats och/eller på kvarterensmarken intill.
- Marken ska kunna rymma fördröjning – och helst även rening – av det dagvatten som uppstår på tvärskopplingarnas hårdgjorda ytor.

Utformning

Tvärskopplingarna medför inte något krav på hur nya byggnader ska placeras i förhållande till dem.



Nya tvärskopplingar 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 dessutom 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 fastigheter 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. Förklaring till förkortningarna längs ner på sidan*.

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 mot öster

Förändringar

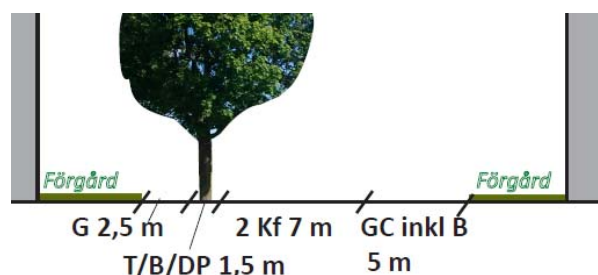
Gatans funktion kommer att behållas, och gatan kommer även i fortsättningen att ha busstrafik, stor andel genomgående trafik och många besökare som går eller cyklar. Det behövs ytor på gatemarken för infiltration av gatans dagvatten.

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. Gatuummet skulle må väl av ytterligare stadsgrönska men det måste ordnas på kvartersmarken intill. Gatemarkens 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

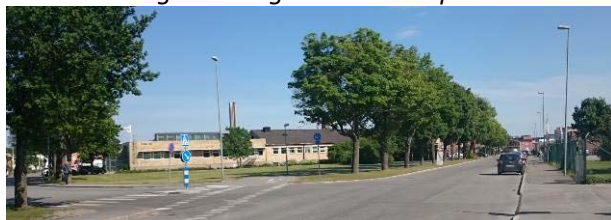
Säbygatan

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

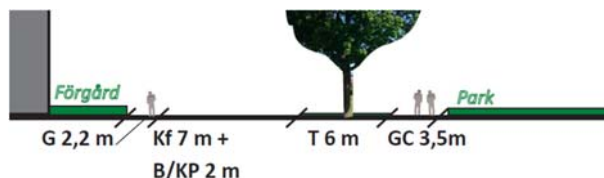
Gatan har olika sektioner mellan Bergsbrunnagatan och Björkgatan.

Sträckan Bergsbrunnagatan–Märstaplan



Säbygatan sedd från Bergsbrunnagatan, Knivstagan t.v.

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



Sträckan Märstaplan–Björkgatan



Säbygatan söderut. Resterna av järnvägsspår på gatu-
mark syns till vänster.

Gatusektionen varierar mellan 13 och 15 meter, från sydväst mot nordost: Förklaring till förkortningarna längs ner på sidan*.

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 gatu-
marken 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.

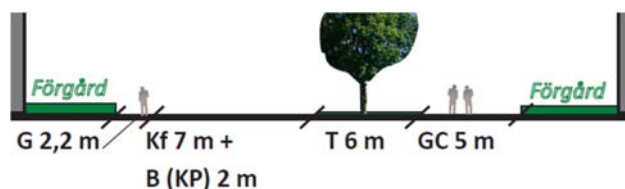
Hela gatufastigheten bör användas som allmän plats, dvs det den är planlagd för. Nya planterings-
ytor för gatuträd kan skapas mellan Märstaplan och Björkgatan om gång- och cykelbanan flyttas längre mot nordost (på parkeringarna) och ger plats för gatuträd, ungefär där gång- och cykelbanan ligger idag.

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 förklarar anslutningen över den långsgående gång- och cykelbanan.

Ny gatusektion – Märstaplan–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 dem 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 tvärsållade parkeringsplatser som medför backning ut över gångbanan.

Knivstagatan

Gatumarken är 9 meter bred med följande sektion från norr till söder. För teckenförklaring, se föregående och följande sidor*.

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



Knivstagatan från väster

Märstagatan

Gatumarken är 9 meter bred med följande sektion från norr till söder. För teckenförklaring, se föregående och följande sidor*.

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



Märstagatan från väster, värmeverkets skorsten i fonden.



Märstagatan från väster, Märstaplan till höger

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 nyttillkommande 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 trafiken 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 7 m + 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 transporterna 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, Bolandsskolan 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

Gatemarken 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 mot Björkgatan, av 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*. För teckenförklaring, se längst ner på sidan.

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

Gatemarken 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 logistikanläggningarna intill bangården.



Björkgatan mot norr från Sofielundsgatan

Förändring och ny gatusektion

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 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 tvärställda besöksparkeringar. En snedställd gång- och cykelramp förbinder Alsikegatan med Strandbodgatan. Partiet närmast järnvägen avgränsas från Strandbodgatan med en stödmur.



Alsikegatan från järnvägen

Gatan i framtiden

Gatan görs mer tillgänglig för gående och cyklar. Pareringsplatserna 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*.

Gatan i framtiden

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.

Gatan i framtiden

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=	Körfält 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.



Parkstruktur och grönstråk i och intill programområdet

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.

*Rubrik enligt Innerstadsstrategi 2016 – Bebyggelse
Direktcitrat från innerstadsstrategin markeras med citat-
ionstecken och gul bakgrund.

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 rörelsestråk med plats för både stadsgrönska och dagvattenhantering.

Fler och bättre parker*



Befintliga parker inom programområdet

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

Det finns stora sammanhängande parker och grönstråk 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.

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.

Almarna inom stadsdelen kan ha ett särskilt värde för arten, om de är resistent eller har förhöjd motståndskraft mot almsjukan.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Programområdets parker

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. Busshållplatsen 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 trädtrader 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. Parkens möjliggör attraktiva lägen för nya byggnader runt parken. Den nya, högre bebyggelse som kommer att omge parken bör placeras både med tanke på solinstrålning och på parkens lugna karaktär.

3. Märstaplan

Parken består av en gräsyta som kantas med trädtrader 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.

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 fastighetsägarnas egna initiativ. 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 gatumark

Tidigare utredningar på andra platser i Uppsala har visat att det räcker med ytor motsvarande åtta 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 stadsgrönska. 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. Marken runt pumpstationen bör inte upplåtas eller utformas på ett sådant sätt att lukt från den upplevs som störande, t.ex. genom att parken utformas för det eller genom att uteserveringar upplåts på kommunal mark i dess omedelbara närhet mellan Alsikegatan och Strandbodgatan.

VA-ledningar förlagda under gatan behöver en fri zon på *minst* åtta meter (fyra meter på var sida ledningen) för åtkomst vid underhåll och reparationer. Gatuplanteringar måste därför placeras och/eller utformas så att åtkomst till ledningarna säkras utan att värdefulla planteringar förstörs eller gatuträd förhindrar snabba åtgärder. Om gatorna är smala, vilket till exempel gäller Knivsta- och Märstagatorna, bör gatuträd placeras på kvartersmark och gatuplanteringarna bestå av växtlighet som lätt kan flyttas och återställas.

Följande utredningar kommer att behövas i nästa skede:

- En utredning av det befintliga VA-ledningsnätet
- Dagvattenutredning

Riksintressen samt förordnanden och andra skydd enligt miljöbalken

Uppsala bangårds utbredning

Riksintresse för järnvägstrafik

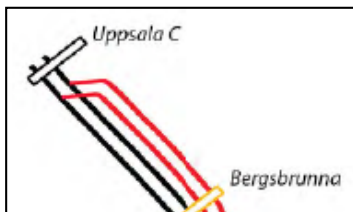
Ostkustbanan

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). Regeringens beslut angående fyra spår mellan Uppsala och Stockholm samt om den nationella transportplanen dröjer, men Uppsala kommun förväntar sig att kommande ställningstaganden omfattar detta objekt. En spårstudie har tagits fram som första underlag, för att titta på **var** ytterligare 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.

Schematisk figur t.h. 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. Det är viktigt att behålla handlingsfriheten för bangårdens framtida funktion och utbredning, eftersom den troligen kommer att beröras på olika sätt när det byggs ytterligare järnvägsspår mellan Uppsala och Stockholm.

Ny bebyggelse, anläggningar eller åtgärder som kan förhindra eller fördyra utbyggnad av bangården kan inte medges.

