

Handläggare
Vidmark Hannes
018- 727 43 52

Datum
2015-10-20

Diarienummer
2015-004836- PL

Till miljö- och hälsoskyddsnämndens
sammanträde den 11 november 2015

Yttrande över förslag till innerstadsstrategi, samråd

Remiss från kommunstyrelsen, dnr. KSN-2014-0505 Remisstid: 15 nov 2015

Förslag till beslut:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslås besluta

att överlämna yttrande till kommunstyrelsen enligt **bilaga 1**

att besluta om omedelbar justering

Sammanfattning

Innerstadsstrategin ger en bra bild utifrån olika perspektiv av som behövs för att skapa en attraktiv stad.

Miljöfaktorerers inverkan på människors hälsa kan utvecklas i strategin. Betydelsen av frisk luft och avsaknaden av buller som en viktig del av upplevelsen finns inte beskriven för till exempel parker där det är viktiga faktorer.

Några av de prioriterade bilstråken har i dag höga halter av luftföroreningar och klarar inte ytterligare trafik¹. Det gäller framför allt Väderkvarnsgatan norr om Vaksalagatan. Det innebär att även om gatan ska vara ett prioriterat bilstråk kan inte trafiken öka jämfört med idag.

Torgen föreslås utvecklas för kultur och evenemang. Konserter och liknande arrangemang innebär risk för störningar för omkringboende. Enstaka tillfälliga arrangemang utgör inget stort problemet men om de blir mer förekommande behövs en strategi. Strategin behöver

¹ Uppsala kommuns åtgärdsprogram för luft. S 46f.

<https://www.uppsala.se/contentassets/f69d2f47492d4d36af58172998ffaebd/atgardsprogram-for-luft-2014-2021.pdf>

belysa hur ofta, vid vilka tider och på vilket sätt evenemang kan hållas på olika platser, bland annat med hänsyn till ljud.

Broförbindelse vid Kungsängsesplanaden

Strategin pekar på betydelsen av fler broar över Fyrisån. Utöver gång- och cykelbroar redovisas en bilbro i Kungsängsesplanaden. Bron har tidigare varit föremål för nämndens synpunkter.

Samråd om program för södra Åstråket (2013-6368)

Ärendet behandlades i nämnden 2014-01-29. Nämnden beslutade om följande yttrande: ”Det finns motstridiga uppgifter om konsekvenserna av att öppna en bro vid Kungsängsesplanaden. Effekterna från miljö- och hälsoskyddssynpunkt av en bro och andra alternativ behöver klargöras och analyseras bättre.”

Underlaget för nämndens beslut var följande:

” Av förslaget till fördjupad översiktsplan för en förbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna framgår att en ny bro vid Kungsängsesplanaden kommer att öka biltrafiken, vilket strider mot uppgifterna i programmet för Södra Åstråket. I och med att stan förtätas skapas mer slutna gaturum som försämrar luftsituationen. Vi har i dag svårt att klara bullerkrav och normer för luft. Stans centrum klarar inte en ökad biltrafik ur luftsynpunkt. Ökad biltrafik innebär också att vi får svårare att klara kommunens klimatmål. En trafikled i det här läget innebär dessutom allvarliga risker för grundvattnet. Det behövs en mycket noggrannare analys av både behovet och konsekvenserna av en ny bro vid Kungsängsesplanaden. Analysen måste i likhet med utredningen för en förbindelse över ån vid Ultuna presentera olika alternativ. Utan en sådan analys som visar att en bilbro är ett miljömässigt och samhällsekonomiskt bra alternativ, avstyrker nämnden bestämt en bro avsedd för biltrafik.”

Samråd om fördjupad översiktsplan för trafikförbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna (2013-5380)

Ärendet behandlades i nämnden 2014-01-29. Frågan om en bro vid Kungsängsesplanaden diskuterades men beslut som togs omfattade inte den bron.

Samråd om detaljplan för bro över Fyrisån, vid Kungsängsesplanaden (2014-1118)

Ärendet behandlades i nämnden 2014-05-07. Nämnden beslutade om följande yttrande: ”Nämnden ser behovet av en bro för att avlasta Islandsbron och Östra Ågatan från biltrafik. Effekterna ur trafiksynpunkt och konsekvenserna för luft och buller i stadens centrala delar av en ny bro är dock inte tydligt och det finns uppgifter i andra utredningar som inte verkar ha beaktats. Det saknas enligt nämnden en strategisk helhetsbild över hur barriären Fyrisån ska hanteras och vilka styråtgärder som behövs för att inte biltrafiken, framför allt i innerstan, ska öka.”

Nämnden skrev vidare ”I sitt yttrande över program för Södra Åstråket 2014-01-29 konstaterade miljö- och hälsoskyddsnämnden att det i förslaget till fördjupad översiktsplan för

en förbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna framgick att en ny bro vid Kungsängsesplanaden kommer att öka biltrafiken.

Det behövs en mycket noggrannare analys av både behovet och konsekvenserna av en ny bro avsedd för biltrafik vid Kungsängsesplanaden. Analysen måste presentera olika alternativ. Utan en sådan analys som visar att en bilbro är ett miljömässigt och samhällsekonomiskt bra alternativ, avstyrker nämnden bestämt en bro avsedd för biltrafik.

Av planhandlingarna framgår nu att de alternativ som behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen är aktuellt förslag till broläggning eller ett nollalternativ. Av planhandlingarna framgår att med den nya bron förväntas en kraftig trafikökning vid Kungsängsesplanaden. Det anges att eventuella störningar i första hand påverkar verksamheter och kontor. Nämnden konstaterar att planerna längs Kungsängsesplanaden inte utesluter bostäder i nedervåningarna i de planerade bostadshusen. Risken för trafikbullerstörningar för de boende för de planerade bostäderna med fasad mot gata och störande industrier har nämnden tidigare påtalat i samband med samråden för dessa planer. Konsekvenserna av ökad trafikmängd söderut, förbi Eklundshov eller mot Ulleråker har inte tagits upp i miljökonsekvensbeskrivningen. Det planeras för en kraftig utbyggnad i Ulleråkersområdet”

Anna Axelsson
miljödirektör

Bilagor

Protokoll från nämndens sammanträde 2014-01-29

Protokoll från nämndens sammanträde 2014-05-07

Bilaga 1

Handläggare
Vidmark Hannes
018- 727 43 52

Datum
2015-10-20

Diarienummer
2015-004836- PL

Kommunstyrelsen
Stationsgatan 12

Yttrande över förslag till innerstadsstrategi, samråd

Remiss från kommunstyrelsen, dnr. KSN-2014-0505 Remisstid: 15 nov 2015

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått remiss om förslag till innerstadsstrategi och lämnar följande synpunkter på förslaget.

Innerstadsstrategin ger en bra bild utifrån olika perspektiv av som behövs för att skapa en attraktiv stad. Inriktningen på en stad för människor och skälen för att bilen behöver stå tillbaka är tydliga och bra beskrivna.

Miljöfaktorers inverkan på människors hälsa kan utvecklas. Betydelsen av frisk luft och avsaknaden av buller som en viktig del av helhetsupplevelsen finns inte beskriven för till exempel parker där det är viktiga faktorer som behöver beaktas när vi anlägger och förbättrar parker.

Några av de prioriterade bilstråken har i dag höga halter av luftföroreningar och klarar inte ytterligare trafik². Det gäller framför allt Väderkvarnsgatan norr om Vaksalagatan. Det innebär att även om gatan ska vara ett prioriterat bilstråk kan inte trafiken öka jämfört med idag.

Torgen föreslås utvecklas för kultur och evenemang. Konserter och liknande arrangemang innebär risk för störningar för omkringboende. Enstaka tillfälliga arrangemang utgör inget stort problemet men om de blir mer förekommande behövs en strategi. Strategin behöver belysa hur ofta, vid vilka tider och på vilket sätt evenemang kan hållas på olika platser, bland annat med hänsyn till ljud.

Det är positivt med inriktningen att skapa gröna tak. Det är viktigt för dagvattenhanteringen och beredskapen för värmeböljor.

² Uppsala kommuns åtgärdsprogram för luft. S 46f.
<https://www.uppsala.se/contentassets/f69d2f47492d4d36af58172998ffaebd/atgardsprogram-for-luft-2014-2021.pdf>

Kapitlet Hållbar stadsutveckling fångar på ett bra sätt upp några av de viktigaste miljöaspekterna för en hållbar stadsutveckling.

Bengt Fladvad
ordförande

Anna Axelsson
miljödirektör

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 1

Plats och tid: Kungssalen, Kungsängsvägen 27, kl. 16.15-18.15**Ledamöter:** Urban Wästljung (FP)
Therez Olsson (M) fr.om. § 36
Göran Ågren (V)
Nils Fall (M) t.o.m. § 40
Örjan Nilsson (M)
Johan Ulin (C)
Helena Busch Christensen (KD)
Fred Eriksson (S)
Larús Jónsson (S)
Rafael Waters (S)
Mari Rosekvist (MP)**Ersättare:** Kathrine Laurell (M) tjänstgör
för Therez Olsson under § 35 och för
Nils Fall fr.o.m § 41
Mårten Blix (M)
Bengt Neiss (KD)
Sanna Eliasson (S)**Övriga
deltagare:** Anna Axelsson
Anna Brådenmark
Hannes Vidmark
Lars Wedlin
Dominique Johansson
Mikael OdervångMats Dahlén
Shawn Kareem
Lisa Persdotter
Kristofer Sundqvist**Utses att
justera:** Göran Ågren**Paragrafer:** 35-43**Justeringens
plats och tid:** Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, måndagen den 12 maj kl. 08.30**Underskrifter:**
Urban Wästljung, ordförande Dominique Johansson, nämndsekreterare
.....
Göran Ågren, justerare**ANSLAG/BEVIS** Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.**Organ:** Miljö- och hälsoskyddsnämnden**Datum då anslaget
sätts upp:** 2014-05-13**Datum då anslaget tas ner:** 2014-06-03**Förvaringsplats
för protokollet:** Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala**Underskrift:**
Dominique Johansson

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 2

§ 35

Formella ärenden

1. Göran Ågren utses att tillsammans med Urban Wästljung justera dagens protokoll.
2. Justeringen bestäms äga rum måndagen den 12 maj kl. 8:30 på miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala.
3. Föredragningslistan godkänns med ändringen: Rapport från FAH, ärende F § 36 utgår.

Justerandes signatur		
----------------------	--	--

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 3

§ 36

Informationsärenden

- A. **Anmälan om beslut** delegationsbeslut samt ordförandebeslut gällande yttrande över remiss avseende underlag till ärende om perfluorerade ämnen Årna flygplats dnr 32012-4626 anmäls.
- B. **Rapport tillsynsprojekt tandvårdskliniker 2013**
- C. **Meddelanden enligt förteckning** anmäls.
- D. **Överklagade ärenden och domslut 2014-03-07 till 2014-04-21** anmäls. Hannes Vidmark förtydligar ärende 2013-1227 och 2013-2843.
- E. **Frågor till miljökontoret från politikerna och allmänheten**
- F. **Konferenser och rapporter**
- G. **Aktuellt från kontoret**
Nämnden önskar mer information om de nya parkeringsreglerna. En ny ordning har diskuterats med Lars Wedlin. Förhoppningsvis är detta klart till nästa nämndsammanträde. Information finns på Insidan.

Shawn Kareem informerade om Livsmedelsverkets kontrollprojekt om spårbarhet av nötkött på restauranger, där miljökontoret deltagit. I projektet, som pågick under vecka 12-13, kontrollerades ursprungsuppgifter för nötkött och spårbarhet samt redlighet i restaurangledet. 27 restauranger och pizzerior besöktes i Uppsala. Det som kontrollerades var uppgifter på menyn om nötköttets ursprung, styckningsdetalj samt frivilliga uppgifter som exempelvis uppgifter om ekologiskt kött. Utöver det kontrollerades att partier/köttförpackningar hade obligatoriska uppgifter avseende ursprungsmärkning av nötkött, att det fanns spårbarhet till leverantören samt att leverantören var en godkänd eller registrerad verksamhet för hantering av kött. Resultatet visade på en avvikelse angående marknadsföring av nötkött som kalvkött samt att tre verksamheter fick kött levererat till sig från två olika leverantörer som inte var registrerade som livsmedelsverksamheter.

Lisa Persdotter informerar om valborg och hur alkoholserveringen på serveringställen såg ut. Under dagen kontrollerades nykterhet och ordning och det gjordes platsbesök på sju serveringsställen. Tre av dessa fick återbesök under eftermiddagen/kvällen. Lisa berättade att ordningen och nykterheten ofta är bättre inne på serveringsställena än ute på stan under valborg.

Hannes Vidmark informerar att fyra hälsoskyddsinspektörer var ute på valborg och kontrollerade egenkontrollen för höga ljudnivåer på elva ställen, varav nio nationer. I regel var det hög medvetenhet och kunskap om vad som gäller fanns. Två klagomål har inkommit avseende höga ljudnivåer på utomhuskonserter under valborg.

- H. **Miljö- och hälsoskyddsnämndens protokoll från den 26 mars 2014** anmäls.
- I. **Arbetsutskottets protokoll från den 29 april 2014** anmäls.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 4

§ 37

1. Delegationslista enligt förteckning anmäls och läggs till handlingarna.
2. Meddelanden enligt förteckning anmäls och läggs till handlingarna.

Justerandes sign			Utdragsbestyrkande
------------------	--	--	--------------------

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 5

§ 38

Ärende nr. 1999-1678

Skrotbilar i gamla kalkstensbrottet på fastigheten Lena 1:1

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-04-23

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att inga ytterligare krav ska ställas på kommunstyrelsen angående eventuellt kvarvarande bilar i dagbrottet och avskriver ärendet. Miljö- och hälsoskyddsnämndens bedömning är att riskerna och kostnaden för bärgning inte uppväger nyttan.

Sammanfattning

I slutet av 90-talet har det upptäckts att bilar körts ner i gamla kalkstensbrottet på fastigheten Lena 1:1 i Vattholma. Fyra bilar bärgades 1999. Vid det tillfället lämnades enligt uppgift från Folksam minst två bilar kvar.

Folksam kunde hösten 2000 inte redovisa om de två kvarvarande bilarna plockats upp och miljö- och hälsoskyddsnämnden har fortfarande inte fått något besked om att bilarna tagits upp ur kalkstensbrottet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden begärde den 10 december 2008 att kommunstyrelsen skulle se till så att de bilar som fanns kvar bärgades och kördes till godkänd avfallsanläggning. En förnyad begäran gjordes i december 2010.

I december 2008 överlämnade kommunledningskontoret ärendet till dåvarande fritids- och naturvårdsnämnden för handläggning.

Den nu utförda undersökningen (Bjerking 2012-02-14) indikerar att det kan ligga enstaka bilar kvar i dagbrottet. Hade det legat flera bilar kvar skulle dessa upptäckts. Rapportens slutsats är att miljönyttan med att söka upp och bärga eventuellt kvarvarande bilar inte uppväger de kostnader och risker som detta medför.

Bilaga: Miljökontorets förslag till beslut

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 6

§ 39

Ärende nr. 2014-732

Ansökan om strandskyddsdispens för spång, flytbrygga och muddring, Vreta 4:91

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-04-15.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avslå ansökan om strandskyddsdispens för muddring, anläggande av spång och flytbrygga då det saknas särskilda skäl.

Sammanfattning

Ansökan gäller dispens från strandskyddet för byggande av en spång, anläggande av en flytbrygga och muddring på fastigheten Vreta 4:91 vid Ekoln, Mälaren. Strandskyddet är här 100 meter på land och 300 meter i vatten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att särskilda skäl saknas för att kunna bevilja en dispens från strandskyddet. Ansökan avslås därför.

Bilaga: Miljökontorets förslag till beslut

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 7

§ 40

Ärende nr. 2013-3783

Ansökan om strandskyddsdispens för enbostadshus och garage, Västeråkers-Sundby 6:1

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-04-15.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avslå ansökan då det saknas särskilda skäl för åtgärden och den strider mot strandskyddets syften.

Sammanfattning

Ärendet avser dispens från strandskyddet vid Ekoln, Mälaren för uppförande av ett nytt enbostadshus med altan och garage. Strandskyddet är utökat till 300 meter på land och i vatten. På fastigheten finns ett mindre bostadshus/båthus och flera äldre förrådsbyggnader. Vid det befintliga huset bedöms platsen som ianspråktagen. Det nya bostadshuset innebär att hemfridszonen utökas och det kommer att verka avhållande mot allmänheten. Det särskilda skälet att området redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften uppnås därmed inte. Dispensen avslås därför.

Bilaga: Miljökontorets förslag till beslut

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 8a

§ 41

Ärende nr. 2014-002545

Beslut om Inriktning Verksamhet Ekonomi 2015-2018

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-05-02.

Ordföranden yrkar bifall till kontorets förslag.

Mötet ajourneras från klockan 17.20 till 18.00.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget. S, V och MP avstår från att delta i första och andra att-satsen i beslutet.

Mari Rosenkvist (MP) och Göran Ågren (V) inkommer med varsitt särskilt yttrande. Rafael Waters (S) anmäler att han ska inkomma med ett särskilt yttrande, men har inte gjort det.

BESLUT:**att** godkänna förslaget till IVE 2015-2018 för Uppsala kommun avseende de delar som omfattar nämndens ansvarsområde,**att** de inriktningsmål, indikatorer, uppdrag och ekonomiska förutsättningar som IVE 2015-2018 innehåller i tillämpliga delar ska utgöra bas för nämndens verksamhetsplan 2015-2018 och**att** nämndens verksamhetsplan 2015-2018 ska översändas till kommunstyrelsen senast den 31 augusti 2014.

Bilagor: Miljökontorets förslag till beslut
Särskilt yttrande från Mari Rosenkvist
Särskilt yttrande från Göran Ågren

Forts. § 41

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 8a

Särskilt yttrande från Mari Rosenkvist (mp)

Att nämnderna ska godkänna IVE för sitt verksamhetsområde innan IVE beslutats av kommunfullmäktige är en nyordning. Mitt partis IVE-förslag är inte färdigt ännu. Att ärendet inte funnits som handling förrän dagen före nämndsammanträdet, gör att jag inte har haft möjlighet att diskutera de föreslagna ramarna för nämndens arbete 2015 med mina kollegor inom Miljöpartiet, vilket principiellt sett är nödvändigt för ett stringent förhållningssätt. Jag kan därför inte ta ställning till de två första beslutspunkterna i ärendet.

Mari Rosenkvist,
mp

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida: 9a

§ 42

Ärende nr. 2014-1649

Remiss från Naturvårdsverket angående ändringar i förordningar om stora förbränningsanläggningar och avfallsförbränningsanläggningar

Remiss från Naturvårdsverket, dnr NV-0755-13 . Remisstid: 19 juni 2014

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-04-23

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) beslutar att avge följande yttrande:

MHN ser mycket positivt på att lagstiftningen ses över. Naturvårdsverket har i förslaget försökt att minimera möjligheter till feltolkningar, rättat till över- och underimplementering av industriemissionsdirektivet och styrt upp begreppen genom t ex att föreslå en enhetlig syn på begreppen anläggning och produktionsenhet. För begreppet produktionsenhet anser MHN, att det fortfarande finns oklarheter och att begreppen behöver ses över ytterligare en gång.

MHN anser att det bör införas ett krav på periodisk besiktning i förordningen om stora förbränningsanläggningar SFS 2013:252 (FSF) och förordningen om avfallsförbränning 2013:253 (FFA). Regelverket är mycket komplicerat och svåröverskådligt och det skulle vara en stor fördel om en tredje part med ett antal års mellanrum besiktade hela anläggningen.

MHN anser inte att de ändringar som föreslås i FFA kommer att lösa problemen med utsläpp av kolmonoxid vid driftstörningar och stopperioder. Liknande problem kommer sannolikt att kunna uppstå även för FSF trots omfattande ändringsförslag, FSF börjar dock inte gälla fullt ut förrän 1 jan 2016.

Sammanfattning

Författningarna om stora förbränningsanläggningar och avfallsförbränning infördes 2013. Miljödepartementet har därefter gett Naturvårdsverket i uppdrag att ta fram ändringsförslag.

MHN ser positivt på att författningstexterna revideras. MHN vill införa ett krav på periodisk besiktning, lättnader avseende utsläpp av främst kolmonoxid vid start och stopperioder, bättre vägledning vid dispens och placering av mätpunkter och övergångsbestämmelser för dagvattenhanteringen.

Bilaga: Miljökontorets förslag till beslut

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida 10a

§ 43

Ärende nr. 2014-1118

Detaljplan för Bro över Fyrisån vid Kungsängsesplanaden, remiss från plan- och byggnadsnämnden

Remiss från plan- och byggnadsnämnden, dnr. 2012-020082. Remisstid: förlängd till 9 maj 2014.

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-03-05

Förslag till beslut

Ordförande föreslår bifall till kontorets förslag.

Mari Rosenkvist (MP) lägger eget förslag enligt bilaga 1.

Rafael Waters (S) lägger eget förslag enligt bilaga 2.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Reservation anmäls från Mari Rosenkvist (MP) till förmån för eget förslag. Rafael Waters (S) anmäler partireservation till förmån för eget förslag. Göran Ågren (V) reserverar sig till förmån för Rafael Waters förslag.

BESLUT:

1. Nämnden ser behovet av en bro för att avlasta Islandsbron och Östra Ågatan från bil-trafik. Effekterna ur trafiksynpunkt och konsekvenserna för luft och buller i stadens centrala delar av en ny bro är dock inte tydligt och det finns uppgifter i andra utredningar som inte verkar ha beaktats. Det saknas enligt nämnden en strategisk helhetsbild över hur barriären Fyrisån ska hanteras och vilka styråtgärder som behövs för att inte biltrafiken, framför allt i innerstan, ska öka.
2. Markföreningar måste utredas innan etablering av brostöd.
3. Skydd för grundvattentäkten behöver hanteras även för den södra delen av Ulleråkers-vägen som delvis går på åsen.
4. Förutom oljeavskiljare krävs avskiljning av metaller från dagvattnet innan utsläpp i Fyrisån.
5. Trafikbullerstörningar för boende vid Kungsängsesplanaden och vid förskolan vid Ulleråkersvägen behöver redovisas tydligare. De ekvivalenta trafikbullernivåerna vid förskola/skolas fasad och utegård får högst vara 55 dBA och den maximala ljudnivån högst 70 dBA.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida 10b

Forts. § 43

Sammanfattning

I sitt yttrande över program för Södra Åstråket 2014-01-29 konstaterade miljö- och hälsoskyddsnämnden att det i förslaget till fördjupad översiktsplan för en förbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna framgick att en ny bro vid Kungsängsesplanaden kommer att öka biltrafiken.

Det behövs en mycket noggrannare analys av både behovet och konsekvenserna av en ny bro avsedd för biltrafik vid Kungsängsesplanaden. Analysen måste presentera olika alternativ. Utan en sådan analys som visar att en bilbro är ett miljömässigt och samhällsekonomiskt bra alternativ, avstyrker nämnden bestämt en bro avsedd för biltrafik.

Av planhandlingarna framgår nu att de alternativ som behandlas i miljökonsekvensbeskrivningen är aktuellt förslag till broläge eller ett nollalternativ. Av planhandlingarna framgår att med den nya bron förväntas en kraftig trafikökning vid Kungsängsesplanaden. Det anges att eventuella störningar i första hand påverkar verksamheter och kontor. Nämnden konstaterar att planerna längs Kungsängsesplanaden inte utesluter bostäder i nedervåningarna i de planerade bostadshusen. Risker för trafikbullerstörningar för de boende för de planerade bostäderna med fasad mot gata och störande industrier har nämnden tidigare påtalat i samband med samråden för dessa planer. Konsekvenserna av ökad trafikmängd söderut, förbi Eklundshov eller mot Ulleråker har inte tagits upp i miljökonsekvensbeskrivningen. Det planeras för en kraftig utbyggnad i Ulleråkersområdet

Om en förorening påträffas, till exempel vid provtagning eller vid grävning, ska miljö- och hälsoskyddsnämnden omedelbart underrättas. En anmälan ska göras till nämnden minst sex veckor innan efterbehandlingsåtgärder påbörjas.

Bilaga: Miljökontorets förslag till beslut

För miljö- och hälsoskyddsnämnden

Urban Wästljung
ordförande

Göran Ågren
justerare

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida 10c

Forts. § 43

Bilaga 1.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden AVSTYRKER förslaget till detaljplan för Bro över Fyrisån och avger följande yttrande:

1. Effekterna ur trafiksynpunkt och konsekvenserna för luft och buller i stadens centrala delar av en ny bro är inte tydligt belysta och det finns uppgifter i andra utredningar som inte verkar ha beaktats. Det saknas enligt nämnden en strategisk helhetsbild över hur barriären Fyrisån ska hanteras och vilka styråtgärder som behövs för att inte biltrafiken, framför allt i innerstan, ska öka.
2. Markföroreningar måste utredas innan etablering av brostöd.
3. Skydd för grundvattentäkten behöver hanteras även för den södra delen av Ulleråkers-vägen som delvis går på åsen.
4. Förutom oljeavskiljare krävs avskiljning av metaller från dagvattnet innan utsläpp sker i Fyrisån.
5. Trafikbullerstörningar för boende vid Kungsängsesplanaden och vid förskolan vid Ulleråkersvägen behöver redovisas tydligare. De ekvivalenta trafikbullernivåerna vid förskola/skolas fasad och utegård får högst vara 55 dBA och den maximala ljudnivån högst 70 dBA.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Sammanfattning

Det behövs en mycket noggrannare analys av hur kommunens klimat- och miljömål samspelar med trafikplaneringen och en analys av konsekvenserna av en ny bro avsedd för biltrafik vid Kungsängsesplanaden.

Om en förorening påträffas, till exempel vid provtagning eller vid grävning, ska miljö- och hälsoskyddsnämnden omedelbart underrättas. En anmälan ska göras till nämnden minst sex veckor innan efterbehandlingsåtgärder påbörjas.

Bakgrund

Detaljplanens syfte är att ge möjlighet att uppföra en ny kombinerad bro för biltrafik och gång- och cykeltrafik i höjd med Kungsängsesplanaden. Utrymme för spårbinden trafik ges i gatusektionen över bron. I detaljplanen ingår gatorna Kungsängsesplanaden och Ulleråkersvägen som detaljplaneläggs för att möjliggöra för en ny trafikfördelning i innerstaden med en ökad bil- och kollektivtrafik. Kungsängsesplanadens gatusektion ska även inrymma framtida spårtrafik.

Det framgår inte av handlingarna om programkraven i gatu- och trafikkontorets utredning 2008 även omfattade miljö- och hälsoskyddsaspekter och att broalternativet med en förlängning av Kungsängsesplanaden var det bästa alternativet även ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Nämnden finner det angeläget med ett klagörande på den punkten.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Forts. § 43

Datum: 2014-05-07 Sida 10d

Trafik och buller

Av planhandlingarna framgår att med den nya bron förväntas en kraftig trafikökning vid Kungsängsesplanaden. I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas till de nya detaljplaner som är gjorda för Kungsängensområdet där Kungsängsesplanaden avses byggas som en stadsgata med framtida spårbunden trafik och möjlighet till verksamheter utmed gatan i bostadshusens bottenvåningar. Det anges att det innebär att eventuella störningar i första hand påverkar verksamheter och kontor. Nämnden konstaterar att planerna längs Kungsängsesplanaden inte utesluter bostäder i nedervåningarna i de planerade bostadshusen. Risker för trafikbullerstörningar för de planerade bostäderna med fasad mot gata och störande industrier har nämnden tidigare påtalat i samband med samråden för dessa planer.

Konsekvenserna av ökad trafikmängd söderut, förbi Eklundshov eller mot Ulleråker har inte tagits upp i miljökonsekvensbeskrivningen. Det planeras för en kraftig utbyggnad i Ulleråkersområdet. Det finns även skyddsobjekt söder om den nu aktuella planen som kommer att påverkas negativt av ökad trafikbelastning. Sten Stures förskola vid Ulleråkersvägen är exempelvis inte omnämnd som skyddsobjekt. De ekvivalenta trafikbullernivåerna vid förskola/skolas fasad och utegård får högst vara 55 dBA och den maximala ljudnivån högst 70 dBA.

Förorenad mark

Föroreningar kan förekomma i marken där bron ska etableras samt i sedimenten. Innan brostöd på land etableras ska marken där undersökas. Pålning ska alltid ske från ren yta och föroreningar får inte byggas in. Vid arbeten i sedimenten ska skyddsåtgärder vidtas för att förhindra spridning av sedimenten.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är spridningen genom omrörning och grumling vid arbeten att jämföras med den spridning som sker regelbundet vid ökade flöden i ån, eftersom sedimentlagret är tunt och mycket löst. Om så vore fallet borde föroreningarna för länge sedan ha transporterats längre ner i vattensystemet. Skyddsåtgärder för att minimera spridningen av sedimenten ska ändå vidtas.

Om en förorening påträffas, till exempel vid provtagning eller vid grävning, ska miljö- och hälsoskyddsnämnden omedelbart underrättas. En anmälan ska göras till nämnden minst sex veckor innan efterbehandlingsåtgärder påbörjas.

Under år 2014 avses markundersökningar utföras med anledning av att plantskoleverksamhet bedrivits i området där minigolfbanan för närvarande är belägen. Detta område kommer att beröras av planerad vägdragning.

Grundvatten och dagvatten

Trafikmängden kommer att öka på Ulleråkersvägen även i södergående riktning genom vattenskyddsområdet. Delvis går vägarna där direkt på åsen, vilket innebär

Forts. § 43

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL
Datum: 2014-05-07 Sida 10e

sårbarhet vid eventuella trafikolyckor. Inget ökat skydd för grundvattentäkten planeras där enligt planhandlingarna.

Oljeavskiljare avses att kopplas till dagvattnet för att rena det innan det når Fyrisån. Förutom detta bedömer nämnden att det krävs avskiljning av metaller från dagvattnet med hjälp av en metallavskiljare.

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-05-07 Sida 10f

Forts. § 43

Bilaga 2.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avger följande yttrande över förslaget till detaljplan för Bro över Fyrisån:

1. Nämnden ser behovet att avlasta Islandsbron och Östra Ågatan från biltrafik. Effekterna ur trafiksynpunkt och konsekvenserna för luft och buller i stadens centrala delar av en ny bro är dock inte tydligt och det finns uppgifter i andra utredningar som inte verkar ha beaktats. Det saknas enligt nämnden en strategisk helhetsbild över hur barriären Fyrisån ska hanteras och vilka styråtgärder som behövs för att inte biltrafiken, framför allt i innerstan, ska öka.
2. Den nya bron kan tillåtas om biltrafiken flyttas från Islandsbron som då reserveras för gång- cykel och kollektivtrafik.
3. Den nya bron bör ha en utformning som prioriterar gång, cykel- och kollektivtrafik och som inte uppmuntrar till ökad biltrafik i innerstan.
4. Markföroreningar måste utredas innan etablering av brostöd.
5. Skydd för grundvattentäkten behöver hanteras även för den södra delen av Ulleråkers-vägen som delvis går på åsen.
6. Förutom oljeavskiljare krävs avskiljning av metaller från dagvattnet innan utsläpp i Fyrisån.
7. Trafikbullerstörningar för boende vid Kungsängsesplanaden och vid förskolan vid Ulleråkersvägen behöver redovisas tydligare. De ekvivalenta trafikbullernivåerna vid förskola/skolas fasad och utegård får högst vara 55 dBA och den maximala ljudnivån högst 70 dBA.
8. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 1

Plats och tid: Kungssalen, Kungsängsvägen 27, kl. 16.15- 19.40

Ledamöter: Urban Wästljung (FP)
Therez Olsson (M)
Nils Fall (M)
Örjan Nilsson (M)
Mårten Blix (M)
Stephen Schad (C)
Helena Busch Christensen (KD)
Fred Eriksson (S)
Lárus Jónsson (S)
Rafael Waters S från och med Info H

Ersättare: Kathrine Laurell (M)
Björn Smeds (FP) tjänstgör för
Göran Ågren (V)
Sanna Eliasson (S) till och
med § 8
Mari Rosenkvist (MP) tj g för
Laila Holmström (MP)

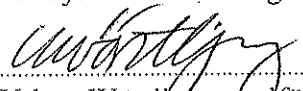
Övriga deltagare: Anna Axelsson
Hannes Vidmark
Anna Brådenmark
Mikael Odervång
Karin Svensson
Lars Wedlin
Karin Löfgren
Dominique Johansson

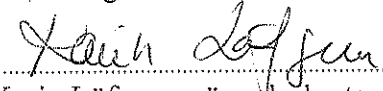
Kerstin Setterlöf
Zahrah Lifvendahl


Utses att justera: Lárus Jónsson

Paragrafer: 1-12

Justeringens plats och tid: Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, tisdagen den 4 februari kl. 8:30

Underskrifter: 
Urban Wästljung, ordförande


Karin Löfgren, nämndesekreterare


Lárus Jónsson, justerare

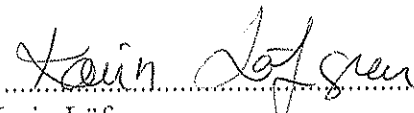
ANSLAG/BEVIS Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Organ: Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Datum då anslaget sätts upp: 2014-02-05

Datum då anslaget tas ner: 2014-02-25

Förvaringsplats för protokollet: Miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala

Underskrift: 
Karin Löfgren

Justerandes signatur

Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 2

§ 1

Formella ärenden

1. Lárus Jónsson utses att tillsammans med Urban Wästljung justera dagens protokoll.
2. Justeringen bestäms äga rum tisdagen den 4 februari kl. 8:30 på miljökontoret, Kungsängsvägen 27, Uppsala.
3. Föredragningslistan godkänns med tillägg av ett informationsärende, Tillsyn av julbord, som blir B1. Det tidigare informationsärende B Uppföljning av effekter energi- och klimattillsyn blir istället informationsärende B2.

Justerandes signatur



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

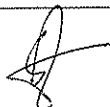
Datum: 2014-01-29 Sida: 3a

§ 2

Informationsärenden

- A. **Anmälan om beslut** delegationsbeslut, presentation av två beslut samt ordförandebeslut med handling anmäls.
- B1. **Tillsyn av julbord** Presentation av Kerstin Setterlöf
- B2. **Uppföljning av effekter energi- och klimattillsyn, dnr. 2013-5925** Presentation av Zahrah Lifvendahl.
Ordföranden frågar, efter förslag från Örjan Nilsson, om nämnden kan ge uppdrag till kontoret att gå vidare med problemet med sophantering, vilket bifalles.
- C. **Utvärdering och förslag till revideringar i taxa för miljöbalken** Presentation av Hannes Vidmark.
- D. **Myndighetsgemensam handbok för utredningar av vatten- och livsmedelsutbrott** Presentation av Anna Brådenmark
- E. **Meddelanden enligt förteckning** anmäls.
- F. **Överklagade ärenden och domslut 2013-11-21—2014-01-09**
- G. **Frågor till miljökontoret från politikerna och allmänheten**
Hur arbetar kontoret med likvärdiga bedömningar i yttranden i planärenden? Hannes Vidmark berättar bland annat om att det finns en rutin för handläggningen med en checklista. Där finns också angivet var man hittar stöd för bedömningarna. Diskussion pågår på kontoret om hur man ska arbeta framöver med planärenden.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

H.

Konferenser och rapporter

Rapport om tillsyn av Kommunala lantmäteriet den 29 januari Mikael Odervång berättar att det var ett återbesök från det statliga lantmäteriet. Tillsynen gällde främst hur det ser ut i dag gällande personalsituation och ärendebalans inom det kommunala lantmäteriet. I stort sett var man nöjd med de planer som vidtagits.

Kunskapsdag gällande alkoholtillsyn den 24 januari, länsstyrelsen

Therez berättar att det främst var alkoholhandläggare och att man diskuterat olika erfarenheter.

Konferens om översyn av nämndorganisationen den 21 januari

Therez berättar att det var nämndpresidier och representanter från kommunstyrelsen och chefer, som förde en övergripande diskussion. Ny organisation kommer att träda i kraft den 1 januari 2015. En arbetsgrupp kommer att utses. Bland annat ska organisationen i beställar- utförarmodellen och skola/omsorgverksamheten ses över.

Strategiseminarium den 24 januari Urban Wästljung berättar att seminariet bland annat handlade om hållbarhetsarbete, makroekonomiska och budgetförutsättningar. Det handlade också om nya bostäder och det faktum att Uppsala växer, vilket måste klaras miljömässigt.

Uppdragsdialog den 27 januari Urban Wästljung lägger ut information i samarbetsrummet på webben.

Konferens Vägen till ett kemikaliesmart Uppsala den 4 mars, på Länsstyrelsen anmäls. En från opposition och en från majoriteten går. Nils Fall anmäls och frågan ska diskuteras i oppositionsgruppen.

FAH-konferens, den 2 och 3 april Björn Smeds går och berättar även om en föreläsning om stadsodling den 10 februari.

I. **Aktuellt från kontoret**J. **Miljö- och hälsoskyddsnämndens protokoll från den 11 december 2013** anmäls.K. **Arbetsutskottets protokoll från den 21 januari 2014** anmäls.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida:4

§ 3

1. Delegationslista enligt förteckning anmäls och läggs till handlingarna.
2. Meddelanden enligt förteckning anmäls och läggs till handlingarna.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 5

§4

Ärende nr. 2013-5491

Prövning av strandskyddsdispens för nytt enbostadshus, Ramsjö 3:1

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-01-14

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar:

1. att bevilja strandskyddsdispens enligt 7 kap 18b § miljöbalken för ett nytt enbostadshus.
2. att avgränsa tomtplats enligt röd linje på situationsplan.
3. att debitera sökande för nedlagd handläggningstid, 4 320 kr enligt taxan fastställd av kommunfullmäktige den 26 mars 2012 § 83.

Som villkor för dispensen beslutar nämnden att ett staket eller en häck ska anordnas längs tomtgränsen vid ån.

Sammanfattning

Ansökan gäller strandskyddsdispens för ett nytt bostadshus vid Björklingeån. Strandskyddet sträcker sig 100 meter upp på land. Platsen där huset ska byggas består av en gårdsplan intill två ekonomibyggnader.

Platsen har tagits i anspråk på ett sätt som saknar betydelse för strandskyddets syften. Platsen består idag av en grusplan intill ekonomibyggnader och garage och är därmed avhållande för allmänheten.

Den sökta åtgärden påverkar inte strandskyddets syften långsiktigt om villkoret följs, dvs. att en häck eller staket anläggs längs tomtgränsen mot stranden.

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 6a

§ 5

Ärende nr. 2011-6913

Beslut om tillstånd och dispens enligt naturreservatsföreskrifterna för Hågadalen-Nåsten m.m. Håga 10:22

I ärendet ligger reviderat förslag till beslut daterat 2014-01-23

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar

1. att bevilja tillstånd för nybyggnation av ett hus, enligt punkt A10 i naturreservats-föreskrifterna Hågadalen-Nåsten.
2. Att meddela dispens från förbud enligt föreskrifterna A1 för markarbeten vid byggnation och för anläggande av brunnar eller motsvarande för värmepump och dricksvattenförsörjning. (7 kap. 7 § miljöbalken)
3. att bevilja strandskyddsdispens. Fastighetens gräns ska gälla som tomtplatsavgränsning. (7 kap 18b § miljöbalken)
4. att meddela följande villkor för tillståndet enligt föreskrifterna:
 - a. Bostadshusets nockhöjd ska inte överstiga fem (5) m.
 - b. Bostadshusets karaktär ska vara traditionell med träfasad, matt färg i kulör anpassad till omgivningen och tegelfärgat tak. Bostadshusets bruttoarea får inte överstiga 120 kvm.
 - c. Fastighetens gräns ska vara bevuxen med en växtskärm som inte får understiga tre meters höjd, med undantag för perioden efter plantering och nödvändig beskärning för föryngring eller motsvarande.

Nämnden beslutar också att kommunens dispens för anläggande av infiltrationsanläggning (bilaga 3) ska förlängas till en giltighetstid som motsvarar detta beslut

Sammanfattning

Ansökan avser uppförande av ett nytt hus på en befintlig fastighet. Åtgärden kräver tillstånd enligt naturreservatsföreskrifterna för Hågadalen-Nåsten och dispens från förbud enligt föreskrifterna. Nämnden har tidigare avslagit ansökan. Ärendet överklagades och återförvisades till nämnden av länsstyrelsen. Ärendet har därefter kompletterats av sökande.

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 6b

Nämnden finner att den sökta åtgärden står i strid med föreskrifterna. I ärendet finns emellertid enskilda intressen som ska beaktas. Genom att fastställa villkor kan åtgärdens intrång i reservatet begränsas så att det, med hänsyn till de enskilda intressena, blir alltför ingripande med ett avslag. Nämnden beviljar därför tillstånd med villkor och dispens för att åtgärden ska kunna genomföras.

Nämnden meddelar också dispens från strandskyddet eftersom det finns särskilda skäl och för att åtgärden inte står i strid med strandskyddets syften.

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida 7

§ 6

Ärende nr. 2013-5823

Prövning av strandskyddsdispens för mindre grusad väg på fastigheten Vik 1:1, Uppsala kommun

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-01-02

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt kontorets förslag.

BESLUT

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar

1. att bevilja strandskyddsdispens enligt 7 kap 18b § miljöbalken för grusad väg.
2. att debitera sökande för nedlagd handläggningstid, 4 340 kr enligt taxan fastställd av kommunfullmäktige den 11 december 2013 § 117.

Som villkor för dispensen gäller att inga privatiserande skyltar eller möbler får sättas ut i anslutning till vägen.

Sammanfattning

Ansökan om strandskyddsdispens gäller en befintlig grusad väg ner till en brygga vid Ekoln, Mälaren. Marken är våt och består av slagen vass. För att ta sig ut till bryggan finns en äldre smal spång som har gått sönder. För att lättare ta sig ut till bryggan har sökanden anlagt en smal grusad väg bredvid den gamla spången. Dispens kan beviljas eftersom det finns ett särskilt skäl och för att strandskyddets syften inte påverkas nämnvärt.

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida 8

§ 7

Ärende nr. 2013-1933

Verksamhetsuppföljning och årsbokslut 2013

I ärendet ligger reviderat förslag till beslut daterat 2014-01-25

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar:

1. att fastställa bidrag till kommunens verksamhetsberättelse (Verksamhetsuppföljning MHN 2013)
2. att fastställa bokslut för 2013 (Nämndens analys MHN 2013)
3. att fastställa uppföljning av inriktningsmål i IVE 2013-2016 (Inriktningsmål MHN 2013)
4. att fastställa uppföljning av IVE kap 5, policy för hållbar utveckling (Policy för hållbar utveckling MHN 2013)
5. att fastställa uppföljning till KS angående jämställdhetsintegrering (Jämställdhetsintegrering MHN 2013)
6. att fastställa uppföljning till KS angående kompetensförsörjning, ledarskap och medarbetarskap (Kompetensförsörjning MHN 2013)
7. att fastställa uppföljning till KS av kommungemensam intern kontroll (Kommungemensam internkontrollplan MHN 2013)

Bilaga: Miljökontorets utlåtande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 9

§ 8

Ärende nr. 2013-5797

Plan för intern kontroll 2014

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-01-14

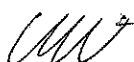
Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att fastställa upprättad plan för intern kontroll 2014.

Bilaga: Miljökontorets yttrande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 10

§ 9

Ärende nr. 2013-6232

Yttrande över förslag till detaljplan för Fulleröbstäder, Uppsala kommun

Remiss från plan- och byggnadsnämnden, dnr. 2012-02043. Remisstid: 2014-01-14.

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2013-01-07

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt förslaget.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avge nedanstående yttrande.

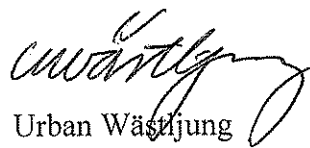
Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Sammanfattning

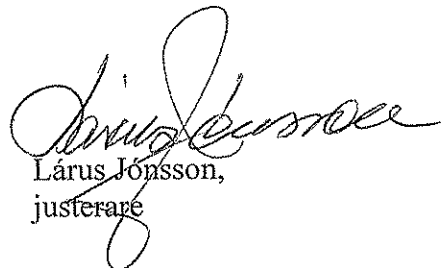
Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått förslag till detaljplan för Fulleröbstäder för yttrande. Planförslaget möjliggör ny bostadsbebyggelse, ca 400 nya bostadsenheter, huvudsakligen småhus men även flerbostadshus i Fullerö. I flerbostadshusen medges även handel och kontor i bottenvåningen samt en förskola. Detaljplanen ansluter till detaljplan för Sydöstra Fullerö (överklagad) i väster.

Nämnden konstaterar att det saknas skäl för avsteg från Boverkets allmänna råd och planen behöver därför arbetas om i syfte att klara 55 dBA vid bostäder och vid förskola. Det behöver införas en planbestämmelse om att vibrationsnivåerna inte ska överskrida 0,4 mm/sek. Det saknas underlag för hantering av dagvatten, underlag behöver tas fram.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden



Urban Wästlund
ordförande



Lårus Jönsson,
justerare

Bilaga: Miljökontorets yttrande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 11

§ 10

Ärende nr. 2013-6367

Yttrande över detaljplan för Stabby- och Berthågafälten

Remiss från plan- och byggnadsnämnden, dnr PLA 202-020037. Remisstid: 2014-02-03

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2013-12-27

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar förslaget.

BESLUT:

Planen behöver kompletteras med föreskrifter som säkerställer att den ekologiska statusen i Librobäcken och Fyrisån inte försämras. I övrigt har miljö- och hälsoskyddsnämnden inget att invända ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

Sammanfattning

Planen behöver kompletteras med föreskrifter som säkerställer att den ekologiska statusen i Librobäcken och Fyrisån inte försämras. I övrigt har miljö- och hälsoskyddsnämnden inget att invända ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

Bilaga: Miljökontorets yttrande

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 12a

§ 11

Ärende nr. 2013-6368

Yttrande över program för Södra Åstråket

Remiss från plan- och byggnadsnämnden, dnr.2012-20169 . Remisstid: 15 februari

I ärendet ligger förslag till beslut daterat 2014-01-13

Förslag till beslut

1. Bostäder vid kajen leder till konflikter mellan boende och restaurangverksamhet i området.
2. Konsekvenserna av att öppna en bro vid Kungsängsesplanaden är inte tillräckligt utrett ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Det går emot Uppsalas klimatmål. Andra alternativ behöver tas fram.
3. Om Kap utvecklas till arena för stora konserter, behövs ljud och tidrestriktioner.
4. Hela programområdet har markföroreningar klassificerade som mycket stor risk.

Sammanfattning

Planen behöver kompletteras med föreskrifter som säkerställer att den ekologiska statusen i Librobäcken och Fyrisån inte försämras. I övrigt har miljö- och hälsoskyddsnämnden inget att invända ur miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

Urban Wästljung (FP) lägger fram följande förslag till ändringar:

Förslag till beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avger följande yttrande över förslaget till program för södra Åstråket:

1. Bostäder vid kajen leder till konflikter mellan boende och restaurangverksamhet i området.
2. Det finns motstridiga uppgifter om konsekvenserna av att öppna en bro vid Kungsängsesplanaden. Effekterna från miljö- och hälsoskyddssynpunkt av en bro och andra alternativ behöver klargöras och analyseras bättre.
3. Om Kap utvecklas till arena för stora konserter, behövs ljud och tidrestriktioner.
4. Hela programområdet har markföroreningar klassificerade som mycket stor risk.

Under rubriken bedömning i meningen som börjar med: "Av förslaget till fördjupad översiktsplan för en förbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna framgår att en ny bro vid Kungsängseplanaden kommer att öka biltrafiken".. föreslås följande tillägg:

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 12b

vilket strider mot uppgifterna i programmet för Södra Åstråket.

Ordföranden yrkar på bifall till sina ändringar.

Nämnden bifaller yrkandet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt Urban Wästljungs (FP) yrkande.

Rafael Waters (S) reserverar sig mot beslutet.

BESLUT:

Miljö- och hälsoskyddsnämnden avger följande yttrande över förslaget till program för södra Åstråket:

1. Bostäder vid kajen leder till konflikter mellan boende och restaurangverksamhet i området.
2. Det finns motstridiga uppgifter om konsekvenserna av att öppna en bro vid Kungsängsesplanaden. Effekterna från miljö- och hälsoskyddssynpunkt av en bro och andra alternativ behöver klargöras och analyseras bättre.
3. Om Kap utvecklas till arena för stora konserter, behövs ljud och tidrestriktioner.
4. Hela programområdet har markföroreningar klassificerade som mycket stor risk.

Bilaga: Underlag till beslutet

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 13a

§ 12

Ärende nr. 2013-5380

Samrådsyttrande förslag till fördjupad översiktsplan för trafikförbindelse över Fyrisån i höjd med Ultuna/Sunnersta

Remiss från kommunledningskontoret. Remisstid: 31 januari 2014 (förlängd från den 3 januari)

I ärendet ligger **förslag till beslut daterat 2014-01-03.**

Sammanfattning

I förslaget finns två alternativa lägen för en bro med olika trafikfördelningar. I miljökonsekvensbeskrivningen konstateras att en ny förbindelse kommer att medföra en stor förändring i det relativt opåverkade och tysta kulturlandskapet kring Fyrisån. En förbindelse kan förr eller senare bli nödvändig. Av det skälet är det klokt att nu bestämma var en eventuell förbindelse ska ligga och hur den ska utformas. En eventuell förbindelse utgör då en förutsättning för att skapa en hållbar trafikplanering i hela kommunen. Nämnden avstyrker en förbindelse för biltrafik och förordar ett nordligt läge avsedd för gång, cykel och spårtaxi.

Förslag till beslut:

1. Av de föreslagna alternativen förordar miljö- och hälsoskyddsnämnden i första hand alternativ 1B: Nordligt läge med gång, cykel och spårtaxi och andra hand alternativ 2A: Sydligt läge med gång, cykel och buss. Nämnden avstyrker en förbindelse avsedd för biltrafik.

2. Systemanalysen och samhällsekonomi i underlaget bör kompletteras med alternativet spårtaxi och vägförbindelse mellan Bergsbrunna och E4.

3. Ett alternativ som visar om biltrafik över Vindbron kan avlasta innerstaden bör undersökas. Det gäller i synnerhet om planerna på en bro i höjd med Kungsängsesplanaden ska genomföras. En ökning av biltrafiken i Uppsalas centrala delar innebär en försämrad luftkvalitet och riskerar att bidra till överskridanden av miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid och för partiklar.

4. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Therez Olsson (M) yrkar på att sista meningen i första beslutsatsen utgår samt att det som följd av detta yrkande resulterar i att sista meningen i sammanfattningen på sidan 2 stryks.

Urban Wästljung (FP) yrkar på att följande yttrande ersätter kontorets förslag:

Justerandes sign



Uttragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 13b

Sammanfattning

Uppsalas utveckling gör att ytterligare trafikförbindelser över Fyrisån förr eller senare blir nödvändiga. Nya förbindelser i de föreslagna lägena kommer att medföra en stor och genomgripande förändring i det relativt opåverkade kulturlandskapet som utgör Fyrisåns dalgång. Siktlinjer och bullerförhållanden förändras kraftigt. Konsekvenserna för fågellivet och naturmiljön i övrigt blir avsevärd och är inte tillfredsställande belyst. Ett ställningstagande idag till de föreslagna reservaten innebär inte att broar i dessa lägen nödvändigtvis måste byggas. Byggande av förbindelser och resurser för det kan förväntas först om något decennium.

Det remitterade förslaget innehåller analyser av ett flertal alternativ. Det saknas dock en ordentlig bedömning av effekten av förbättring av redan befintliga broar och om en sådan kapacitetsförstärkning skulle uppfylla samma syfte. Behov som kan uppkomma till följd av ytterligare klimatanpassning och trafiksystemets anpassning till en fossiloberoende fordonsflotta är inte heller tillräckligt belysta.

Förslag till beslut

1.De föreslagna alternativen till reservat uppfyller krav på handlingsfrihet för en fortsatt utveckling av de södra stadsdelarna i Uppsala. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att alternativ 1A, nordligt läge med gång och cykel har minst påverkan på naturmiljön. En utvidgning med spårtaxi kan vara intressant. Ett reservat för bro i det aktuella läget bevarar möjligheten för framtida kompletteringar.

2.Ett alternativ som visar om kapacitetsförstärkning av Kungsängsbron och Flottsundsbron kan uppfylla krav på bil- och kollektivtrafikförbindelse över Fyrisån och koppling till en framtida Bergsbrunna station behöver undersökas noggrannare.

3.Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering

Mari Rosenkvist (MP) yrkar följande förslag till beslut:

Nämnden avstyrker en förbindelse avsedd för bil- och/eller busstrafik. Ökad kapacitet i trafiksystemet leder erfarenhetsmässigt till ökad trafik på sikt. Vilka trafikslag som gynnas genom infrastruktursatsningar kommer att få avgörande betydelse för uppfyllelsen av kommunens klimatmål.

Mari föreslår att endast de två första meningarna i kontorets förslag till sammanfattning ska behållas samt att följande mening ska läggas till:

Nämnden avstyrker en ny förbindelse över Fyrisån för bil- och/eller busstrafik. Vidare föreslås att det första stycket i kontorets förslag till bedömning kvarstår. Därefter föreslår hon följande:

Det remitterade förslaget beskriver ett flertal alternativ och deras konsekvenser. Det remitterade dokumentet ger dock ingen tydlig bild av av hur en

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 13c

kapacitetsökning i trafiksystemet påverkar trafikutvecklingen i kommunen. För att Sverige ska nå sina klimatmål, behövs ett transportsnålare samhälle.

Energieffektivisering och klimatbättre bränslen räcker inte. Detta har bland annat Trafikverket konstaterat (Delrapport transporter - underlag till Färdplan 2050, Trafikverket 2012). I det läget bör infrastruktursatsningar utgå från mål för trafikutvecklingen, snarare än från prognoser för densamma.

Uppsalas befolkning växer. Det remitterade dokumentet borde, för att fungera som beslutsunderlag, belysa hur den genomsnittliga medborgarens resvanor måste utvecklas för att kommunen ska nå sina klimatmål samt hur trafikmängder och resvanor påverkas av infrastrukturens utveckling.

Nya förbindelser i de föreslagna lägena kommer att medföra en genomgripande förändring i det relativt opåverkade kulturlandskap som utgör Fyrisåns dalgång. Siktlinjer och bullerförhållanden förändras kraftigt om motortrafik tillåts på en eventuell framtida bro. Konsekvenserna för fågellivet och naturmiljön är inte tillfredsställande belysta.

Slutligen föreslås att det sista stycket i kontorets bedömning kvarstår. Bilagan som sammanfattar MKB:n utgår däremot.

Therez Olsson (M) med instämmande av Helena Busch-Christensen (KD) yrkar bifall till Therez Olsson förslag.

Urban Wästljung (FP) med instämmande av Lárus Jónsson (S), Björn Smeds (FP) och Stephen Schad (C) yrkar bifall till Urban Wästljungs förslag.

Rafael Waters (S) yrkar bifall till kontorets förslag.

Mari Rosenkvist (MP) yrkar bifall till eget förslag.

Nämnden ajournerar sig kl 19.20-19.30

Ordföranden ställer förslagen under proposition och finner att nämnden bifaller ordförandens förslag.

Votering begärs av Rafael Water (S)

Ordföranden föreslår följande propositionsordning: Ordförandes förslag är huvudförslag och de andra förslagen ställs mot varandra för att fastställa motförslag i huvudvoteringen. Therez Olssons, Rafael Waters och Mari Rosenkvists förslag

Justerandes sign



Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Datum: 2014-01-29 Sida: 13d

ställs under proposition och ordföranden finner att Therez Olssons förslag utgör motförslag i huvudvoteringen.
Ordföranden föreslår att den som bifaller ordförandens förslag i voteringen röstar ja och den som bifaller Therez Olssons förslag röstar nej.

Röstningen utfaller:

Ja-röster: Urban Wästljung (FP) Fred Eriksson (S) Stephen Schad (C) Lårus Jónsson (S) Björn Smeds (FP)

Nej-röster: Therez Olsson (M) Nils Fall (M) Örjan Nilsson (M) Helena Busch-Christensen (KD)

Avstår: Rafael Waters (S), Mari Rosenkvist (MP)

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar i enlighet med ordförandens förslag.

Therez Olsson (M) och Mari Rosenkvist (MP) reserverar sig till förmån för egna yrkanden. Rafael Waters (S) reserverar sig till förmån för kontorets förslag.

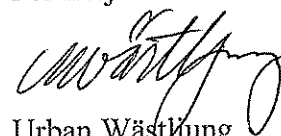
BESLUT:

1.De föreslagna alternativen till reservat uppfyller krav på handlingsfrihet för en fortsatt utveckling av de södra stadsdelarna i Uppsala. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att alternativ 1A, nordligt läge med gång och cykel har minst påverkan på naturmiljön. En utvidgning med spårtaxi kan vara intressant. Ett reservat för bro i det aktuella läget bevarar möjligheten för framtida kompletteringar.

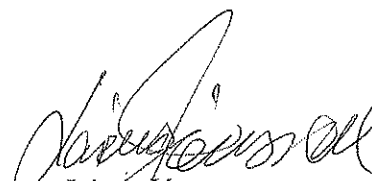
2.Ett alternativ som visar om kapacitetsförstärkning av Kungsängsbron och Flottsundsbron kan uppfylla krav på bil- och kollektivtrafikförbindelse över Fyrisån och koppling till en framtida Bergsbrunna station behöver undersökas noggrannare.

3.Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

För miljö- och hälsoskyddsnämnden



Urban Wästljung
ordförande



Lårus Jónsson,
justerare

Bilaga: underlag till beslutet

Justerandes sign

Utdragsbestyrkande

Voterings- och närvarolista

Datum

14-01-29

Ledamot	Ja	Nej	Avstår	
Urban Wästljung (FP)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Therez Olsson (M)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Göran Ågren (V)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Nils Fall (M)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Örjan Nilsson (M)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Stephen Schad (C)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Helena Busch-Christensen (KD)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Fred Eriksson (S)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lárus Jónsson (S)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Rafael Waters (S)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Laila Holmström (MP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ersättare	Ja	Nej	Avstår	
Mårten Blix (M)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Kathrine Laurell (M)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Björn Smeds (FP)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Bengt Neiss (KD)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Sanna Eliasson (S)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Mari Rosenkvist (MP)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
	5	4	2	





Bebyggelse

Allt fler människor kommer att bo, arbeta och vistas i centrum. För att vi ska trivas måste vi ställa höga krav på arkitektur och ny bebyggelse. Vi ska blanda bostäder, kontor och handel för att skapa ett levande centrum dygnet runt. Samtidigt ska vi värna om stadens karaktär och Uppsalas unika stadssiluett.

Vårt förslag för den framtida innerstaden innebär bland annat:

- Området vi kallar "centrum" eller innerstaden kommer att växa.
- Mest nybyggnad kommer vi att se i den södra delen, det vi kallar Främre Boländerna och Främre Kungsängen.
- När vi bygger nytt ska vi värna om Uppsalas siluett och karaktär.
- Variation i arkitekturen skapar upplevelser och spänning.
- Levande bottenvåningar är viktigt för en attraktiv stad.
- Taken kan göra staden mer grön, hållbar och vacker.
- De olika delarna av innerstaden har olika karaktärer. Vi vill värna och utveckla dessa karaktärer.

Plats & park

Bra stadsliv handlar om mycket mer än hus. Ett växande Uppsala behöver fler platser för möten, promenader och lek. I centrum ska det finnas trevliga parker, platser, torg och ett inbjudande årum att vistas i. Alla ska känna sig välkomna här.

Vårt förslag för den framtida innerstaden innebär bland annat:

- Torg ska användas för flera olika saker: Handel, möten och kultur.
- Attraktiva nyckelstråk gynnar handeln i centrum.
- Nya parker planeras. Bland annat på Österplan, Hamnesplanaden och i Boländerna.
- Fler lekplatser till barn och fler mötesplatser för unga.
- Åstråket är omtyckt och ska utvecklas.
- Förtydliga och utveckla ett kulturstråk som sammanbinder våra mest värdefulla kulturmiljöer.



Rörelse

Det ska vara enkelt att resa. Både till centrum och till andra stadsdelar. Men inne i centrum ska det vara promenadfart. I ett växande Uppsala ökar konkurrensen om stadens ytor. Att få fler att gå, cykla och åka kollektivt skapar förutsättningar för stadsliv och en attraktiv stadskärna.

Vårt förslag för den framtida innerstaden innebär bland annat:

- I centrum prioriterar vi gående och vistelse.
- Det ska gå snabbt att resa till innerstaden, men inne i centrum gäller låga hastigheter.
- Fler parkeringshus byggs med gångavstånd till centrum. Gator och torg får mer plats för stadsliv.
- Vi fortsätter att satsa på kollektivtrafik och cykelvägar för att det ska gå snabbt att ta sig till centrum.
- Busstrafiken minskar på Stora torget och hållplatserna flyttas.



- Vaksala torg, S:t Olofsgatan och Svandammen blir nya knutpunkter för busstrafiken.
- Bilen har god tillgänglighet till stadskärnan men det går långsamt.

En strategi för ett större och mer levande centrum

I vårt förslag får sex områden en huvudroll när centrum växer. Här kommer vi se en tydlig skillnad jämfört med idag. Det blir fler människor i rörelse, fler mötesplatser, mer handel och kultur:

1. Råbyvägen

Det som idag är en genomfartsled kommer att bli en stadsgata och knutpunkt. Kapellgården och Kvarngården knyts ihop med centrum.

2. Vaksala torg

Området runt torget får fler nya bostäder, kontor och bättre förutsättningar för handel. Det gör att området blir en mer livaktig del av centrum.

3. Främre Boländerna

Nuvarande centrum förlängs söderut med handel, kontor och viss andel bostäder.

4. Främre Kungsängen

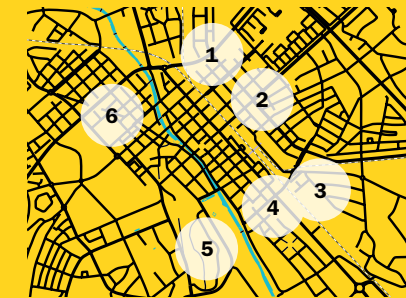
Här kommer vi se en ny blandad bebyggelse med plats för kultur. Gatunätet vävs samman med stadskärnan så att det blir en naturlig del av centrum.

5. Sjukhusvägen

Området får mer stadskaraktär. Fler människor kommer passera här dagligen allt eftersom staden växer. Det blir en viktig länk mellan stadsdelar.

6. Sysslomansgatan

Området runt Sysslomansgatan har redan ett rikt stadsliv men det ska spridas till fler gator runtom.



Har vi valt rätt väg?
Tyck till på
[upsala.se/engageradig](https://www.uppsala.se/engageradig)

Sex punkter för stadsliv:

- 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.

Stadslivet växer

Uppsalas centrum är litet i förhållande till våra 208 000 invånare. Dessutom måste vi ha beredskap för att vi de närmaste trettiofem åren kan bli 100 000 fler. Därför har vi tagit fram ett förslag på hur centrum kan växa och utvecklas. För ett stadsliv i mänsklig skala.

En innerstadsstrategi för Uppsala

Uppsala är en attraktiv stad. Det märks på vår stadigt växande befolkning och på allt fler besökare. Det är glädjande – men det innebär också att vi måste utvecklas. Innerstaden spelar en särskilt viktig roll för Uppsalas identitet, här vill många etablera sig, verka och bo och här är förändringstrycket stort. Vi vill att centrum ska vara en plats både för möten, aktiviteter, handel, kultur och evenemang.

Nu presenterar Uppsala kommun en strategi för hur centrum kan utvecklas. Den ska ge en tydlig riktning för hur centrum kan ta hand om fler människor och växa fram till år 2030 och 2050. En vägledning för kommande beslut med fokus på stadsliv i mänsklig skala.

På följande sidor får du ta del av en sammanfattning av förslaget. Vill du ta del av den fullständiga strategin finns den tillgänglig på [uppsala.se/engagera_dig](http:// uppsala.se/engagera_dig).



Förslagets väg till verklighet

Fram till 15 november kan du vara med och tycka.

Förslaget om centrum, innerstadsstrategin, är en del av en större plan: översiktsplanen som täcker hela kommunens utveckling fram till 2050.

Vill du veta mer och påverka?

- | | |
|--------------------|---|
| 19/9-4/10 | Utställning av innerstadsstrategin.
Plats: Stora torget |
| Ons 30/9 kl 18 | Offentligt möte om översiktsplanen.
Fokus på orter och landsbygder.
Plats: Uppsala konsert och kongress |
| 5/10-9/10 kl 12-18 | Drop-In om översiktsplanen. Ställ frågor och diskutera!
Plats: Kommuninformationen på Stationsgatan 12 |
| Ons 7/10 kl 18 | Offentligt möte om översiktsplanen.
Plats: Stationsgatan 12 |
| Tors 8/10 kl 18 | Offentligt möte om innerstadsstrategin.
Plats: Stationsgatan 12 |
| Mån 12/10 kl 18 | Översiktsplanen offentligt möte.
Plats: Stationsgatan 12 |
| Ons 21/10 kl 18 | Offentligt möte om innerstadsstrategin.
Plats: Stationsgatan 12 |
| Fram till 15/11: | Information på biblioteken i Gottsunda, Sävja, Stenhagen, Stadsbiblioteket och på kommuninformation, Stationsgatan 12 |

Var med och tyck till

Nu har du chansen att läsa förslaget och komma med synpunkter innan det beslutas. Ställ frågor och lämna synpunkter senast den 15 november:

- [uppsala.se/engageradig](http:// uppsala.se/engageradig)
- Träffa stadsplanerare och politiker på Stora torget 19/9-4/10, tisdagar och fredagar 16-18, lördagar 12-14.
- Lämna synpunkter på [uppsala.se/engageradig](http:// uppsala.se/engageradig) eller skicka till Kommunstyrelsen, 753 75 Uppsala.

STADSLIV I MÄNSKLIG SKALA

UPPSALAS INNERSTADSSTRATEGI

SAMRÅDSHANDLING

Samrådstid 2015-09-15 till 2015-11-15

Diarienummer: KSN-2014-0505



Medverkande

Förslaget till innerstadsstrategi är utarbetat av stadsbyggnadsförvaltningen på uppdrag av kommunstyrelsen.

Arbetsgruppen har bestått av:

Karin Åkerblom

Brita Christiansen

Henrik Ljungman

Mario Rivera

Dan Thunman

Nina Gustafsson Hassaine

Tamara Pavlovic

Produktion: Stadsbyggnadsförvaltningen
Form: Stadsbyggnadsförvaltningen och Infomedia
Foto: Stewen Quigley.
Övriga fotografer: Stadsbyggnadsförvaltningen, Infomedia,
Niklas Lundegård, Pappilia bild, Dan Pettersson
Kartor och illustrationer: Stadsbyggnadsförvaltningen
Tryck: Elanders 2015

FÖRORD

Uppsala är en fantastisk stad som ska bli ännu bättre. En innerstadsstrategi för Uppsala är en efterlängtd och nödvändig fördjupning av de komplexa frågeställningar som stadens centrum står inför när Uppsala växer.

Innerstaden har en speciell och överordnad roll i kommunen. Den spelar en viktig roll för vår identitet och den är vår mest aktivitetstäta plats med bra lägen för handel, nöjen, kultur, kontor och bostäder. Många vill etablera sig, arbeta och bo i Uppsalas innerstad och förändringstrycket är stort. Vi står alltså inför många utmaningar och vill veta vad du tycker är viktigast så att innerstaden kan utvecklas till en attraktiv mötesplats med ett sjudande stadsliv.

I Uppsalas centrum ska det vara liv och puls dygnet runt och året om. Vi kallar det stadsliv i mänsklig skala. För att nå dit vill vi ge mer plats för gående och cyklister genom att minska biltrafiken. Vi har utvecklingstankar för torg, parker och ett omtyckt årum som innebär såväl nya broar som parker i centrum.

I takt med att Uppsala växer kommer nya centrala stads kvarter att växa fram. I centrala lägen kommer förändringar och tillägg i den befintliga miljön att göras och vi vill utveckla vår värdefulla kulturmiljö. Detta och mycket mer berättar vi om i denna innerstadsstrategi. Allt som presenteras är förslag – som vi gärna vill ha respons på av dig.

Innerstadsstrategin kopplar till arbetet med Uppsalas nya översiktsplan. Båda är samrådsförslag som ska diskuteras, ändras och förbättras. Därför behöver vi din hjälp. Vad tycker du är viktigast för utvecklingen av centrala Uppsala? Fram till den 15 november 2015 har du möjlighet att lämna dina synpunkter på förslagen och berätta vad som är bra, dåligt eller om det är något vi missat.

Vi ser fram emot en givande samrådsperiod!

För kommunstyrelsen augusti 2015

Marlene Burwick

Vill du veta mer och vill du påverka?

Då är du välkommen till utställningar och dialogaktiviteter.

19 september – 4 oktober Förslaget finns utställt på Stora torget.

19 september – 4 oktober Förslaget finns utställt på biblioteken i Gottsunda, Sävja, Stenhagen, stadsbiblioteket och på kommuninformationen i Stationsgallerian.

Öppna informationsmöten hålls den 8/10 och 21/10 klockan 18.00 på Stationsgatan 12.

Samråd pågår till 15 november.

Mer information hittar du på: <http://bygg.uppsala.se/planerade-omraden/innerstaden>

Tyck till: www.uppsala.se/engageradig

Frågor: Innerstadsstrategin@upsala.se

Post: Uppsala kommun, kommunstyrelsen, 753 75 Uppsala



1. Inledning

Innehållsförteckning

Förord	3	Intressanta nyckelstråk i gatunätet	52
1. Inledning	4	Utveckla kulturstråket	53
Innehållsförteckning	5		
Sammanfattning.	6	Bebyggelse	55
Innerstadsstrategin - Kopplar till		Karta: Bebyggelse	56
översiktsplanen	8	Levande bottenvåningar	58
Områdets avgränsning	9	Utnyttja taken	60
Därför behövs en strategi	10	Värna stadens siluett	62
		Nya stadskvarter	64
2. Vision: Stadsliv i mänsklig skala	12	Berika befintlig bebyggelse	66
		Utveckla kulturmiljön	68
3. Strategi: stadsliv på kartan	19	Utgå från områdets karaktär	70
Strategin i korthet	20	Rutnätsstaden	71
Karta: Stadsliv	22	Park och institutionsstaden	74
Utvecklingsområden som katalysatorer	24	Del av Fålhagen och Kvarngärdet	76
		Främre Luthagen	78
Rörelse	27	Kungsängen	80
Karta: Rörelse	28	Främre Boländerna	82
Attraktiv gåstad	30		
Bättre cykelstad	32	4. Process:	
Tydlig kollektivtrafik	34	Så här har vi jobbat	85
Bilen på stadens villkor	36	Medborgardialog	85
Smarta parkeringslösningar	38	Hållbar stadsutveckling	87
Samordnade leveranser	40	Alla ska vara med	88
Levande båthamn	41	Övriga planeringsunderlag som särskilt berör innerstaden	89
Plats och park	43		
Karta: Plats och park	44		
Ett levande årum	46		
Flexibla torg	47		
Fler och bättre parker	49		
Nya kopplingar	50		

SAMMANFATTNING

Innerstadsstrategins vision är att skapa ett levande centrum i mänsklig skala. Ett livligt handelscentrum blir hela Uppsalas knutpunkt, finrum och mest tillgängliga plats för alla stadens invånare och besökare.

Utveckling, historia och handel

Uppsala expanderar i centrala områden och längs viktiga stadsstråk. Höga krav måste ställas på ny bebyggelse och nya verksamheter. En blandad stad gynnar centrumutvecklingen, stadslivet och konkurrenskraften i regionen. Nu är det hög efterfrågan på bostäder och vi måste därför värna om blandstaden, med inslag av arbetsplatser i bostadskvarteren, och lokaler för verksamheter i bottenvåningen.

Uppsalas stadsbild och kulturhistoriska arv är en ovärderlig resurs som skapar stadens identitet och medverkar till ett rikare stadsliv. Vårt arv ska värnas men också utvecklas.

Handeln har en nyckelroll när det gäller att skapa liv, attraktion och förutsättningar för tillväxt i centrala staden. Utan handel – inget stadsliv och ingen stad. En huvudinriktning för innerstaden är därför att handeln i stadskärnan ska stärkas.

Nära och lätt att ta sig

God tillgänglighet för all slags trafik är en förutsättning för en levande stadskärna. Men prioriteringen mellan olika trafikantslag måste vara tydlig av både utrymmes- och miljöskäl. I centrala Uppsala prioriteras gång och cykel. Bilen har fortfarande god tillgänglighet till centrumhandeln men i lägre hastigheter och på de gåendes villkor.

För att skapa yta för stadsliv och handel ersätts parkeringen på gator och torg över tid med parkeringshus och garage. Gatunätet för gående görs mer finmaskigt och sammanhängande för att förbättra tillgängligheten till och attraktiviteten för centrum. Kollektivtrafiken får tydligare prioriterade stråk och fler större knutpunkter i centrala lägen.

Attraktiva offentliga rum

Människor dras till människor och vi behöver plats för att mötas och umgås. Idag är konkurrensen om all mark i staden stor. Samtidigt vet vi att stadens utemiljö, de offentliga rummen, är nödvändiga för stadslivet. Det är här som en stor del av den attraktiva staden skapas. Attraktiva offentliga rum bidrar till Uppsalas identitet och drar på sikt både kompetens och investeringar till sig.

En blandad stad

I stadens centrum ska det vara liv och puls dygnet runt, året runt. När det är tätt mellan intressanta målpunkter hjälper det Uppsala att utveckla sin identitet som dynamisk och växande universitets- och kulturstad. I innerstadsstrategin finns därför riktlinjer för hur vi skapar mer utrymme för att bo, vistas och verka centralt i staden.

Med tanke på den höga efterfrågan på bostäder är det särskilt viktigt att hålla i blandstadens ideal och planera för verksamhetslokaler i bottenvåningar och inslag av kontor i bostadsområden.



Områdets avgränsning

Innerstaden, centrala staden, stadskärnan eller centrum? Det finns många namn för det som är stadens mittpunkt – där många människor rör sig för att ta del av ett stort utbud. Det geografiska området för det som idag kallas centrum kommer växa. Den redovisade avgränsningen är inte någon exakt gräns längs utpekade gator utan ska tolkas som en ungefärlig framtida utbredning.

Från Resecentrum och Stora torget

Centrala Uppsala har två tydliga mittpunkter: Resecentrum och Stora torget. Resecentrum utgör samlingspunkten för resande med kollektivtrafik

och Stora torget är samlingspunkten för handel och stadsliv. Från dessa punkter har vi avgränsat ett område inom en kilometer vilket motsvarar ett gångavstånd på tio minuter. Därefter har vi anpassat avgränsningen så att den omfattar utvecklingsområdena i Kungsängen och Åstråket. Mot öster har området istället begränsats för att inte omfatta för stor del av villaområdet i Fålhagen.



Det finns ingen exakt gräns för var innerstaden börjar och slutar. Avgränsningen ska tolkas som en ungefärlig framtida utbredning av den centrala staden med sitt pulserande stadsliv.



DÄRFÖR BEHÖVS EN STRATEGI

När Uppsala växer ökar innerstadens roll som målpunkt och mötesplats. Innerstadsstrategin är ett levande dokument som vägleder utvecklingen för centrala staden med människan i fokus.

Ett växande Uppsala kräver samsyn

Uppsala står inför ett stort förändringstryck och en kraftig tillväxt. År 2050 kan vi vara 280 000 -340 000 invånare i kommunen, något som innebär stora utmaningar. Här vill många etablera sig, bo, jobba och ordna aktiviteter och evenemang. Det kräver att vi fördjupar tankarna kring hur stadskärnan ska utvecklas, expandera och rymma fler funktioner.

Uppsala behöver en tydligare gemensam samsyn för hur centrala staden ska utvecklas över tid och vilka spelregler som ska gälla. Innerstadsstrategin visar i vilken riktning den centrala staden långsiktigt ska utvecklas.

Strategin skapar gemensamma riktlinjer för hur rörelser sker i staden, hur de offentliga platserna ser ut och hur staden byggs. Den har också ett särskilt fokus på stadens identitet och själ samt hur vi människor upplever och tolkar den stadsmiljö vi rör oss och vistas i.

Sätter människan i centrum

Uppsala invånare ser innerstaden som stadens ansikte utåt och en viktig del av kommunens identitet. Innerstaden är också en turistattraktion i sig, stora delar är kulturhistoriskt värdefulla och här finns många uppskattade parker och rekreationsstråk.

Innerstaden har en roll i staden att vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och stimulerande plats. Den ska tillgodose många skilda behov och önskemål på service, kultur, boende, verksamheter och offentliga rum. För att bli den platsen krävs det att människan är i centrum för utvecklingen, att stadslivet har en mänsklig skala och att invånarnas önskemål och idéer får ta plats.

Strategin är en del av översiktsplanen

Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktliga planering och ska vara till praktisk hjälp i skilda planeringsprocesser för det centrala stadsområdet. Strategin kommer att revideras, kompletteras och

fördjupas allteftersom. Den följs av en handlingsplan för hur kommunens ska förverkliga sin del av ansvaret och en arkitekturpolicy för vägledning i arkitekturfrågor. Arkitekturpolicyen kommer att gälla för hela kommunen.

Arbetet med innerstadsstrategin följer samma process och kopplar till arbetet med den nya översiktsplanen: med ett samråd och därefter en utställning för det bearbetade förslaget. Dokumentet är dock ingen fördjupad översiktsplan och redovisar inte särskilt miljökonsekvensbeskrivning, miljö kvalitetsnormer och riksintressen. Här hänvisas istället till översiktsplanen.

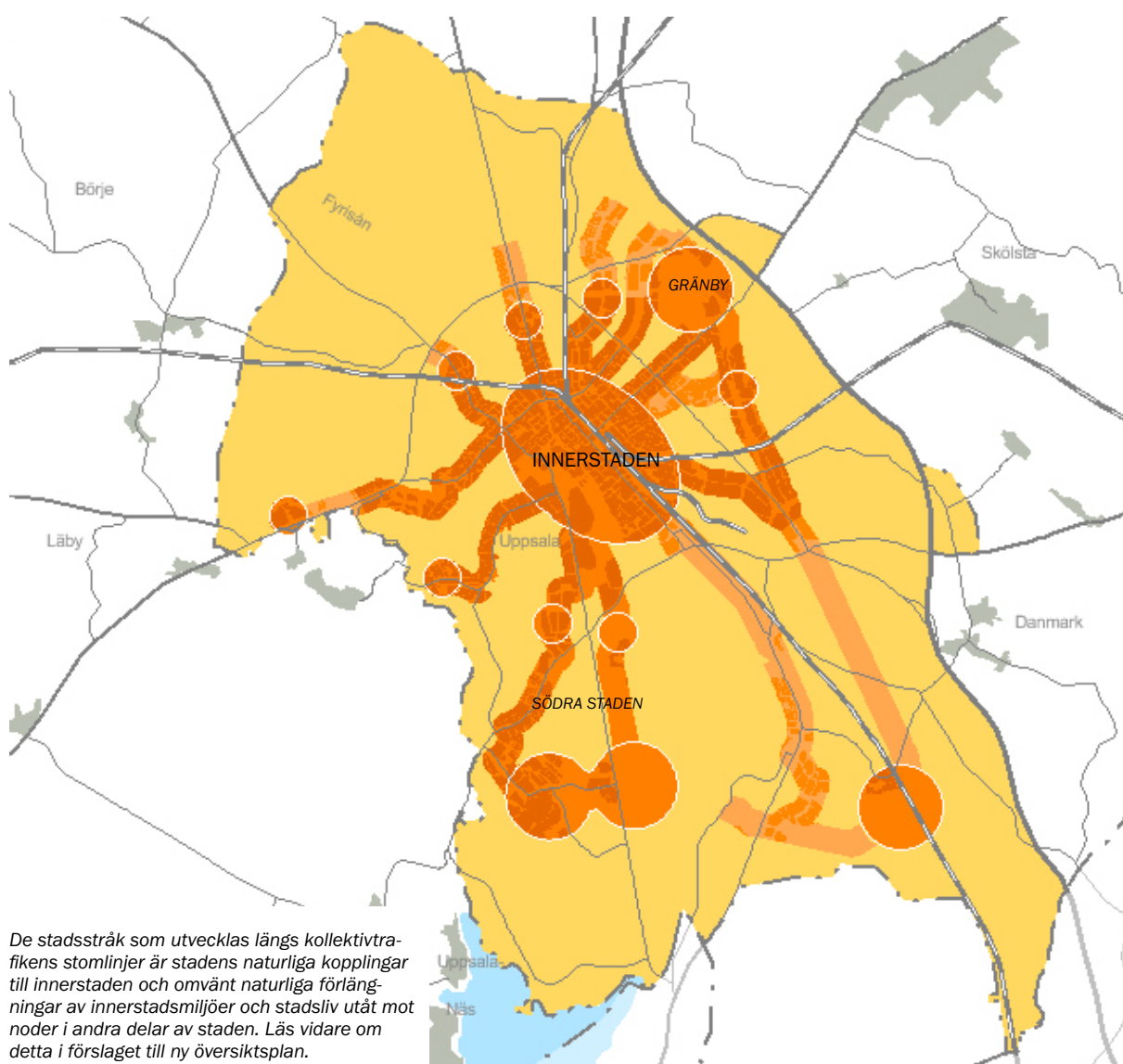
Beslutsprocessen under 2015 och 2016

Innerstadsstrategin och översiktsplanen är viktiga planeringsdokument för kommunen. De ger en långsiktig inriktning för hur staden och dess inner-

stad ska utvecklas fram till år 2030–2050. De ger viktig vägledning för detaljplaner och bygglov. Arbetet med planerna ska ske öppet och i dialog med berörda parter. Inflytandet från offentliga myndigheter, företag och organisationer och medborgare ska vara stort.

Båda dokumenten skickas på ett brett samråd under hösten 2015. I innerstadsstrategin presenteras förslag och åtgärder som bidrar till att centrala staden kan expandera utåt och rymma attraktiva funktioner och pulserande stadsliv. Under perioden 15 september–15 november 2015 vill vi ha dina synpunkter på förslaget.

Efter samrådet går vi igenom synpunkterna som kommit in och därefter revideras och kompletteras förslaget. Det omarbetade förslaget ställs sedan ut under våren 2016 innan det går till kommunfullmäktige för godkännande.



De stadsstråk som utvecklas längs kollektivtrafikens stomlinjer är stadens naturliga kopplingar till innerstaden och omvänt naturliga förlängningar av innerstadsmiljöer och stadsliv utåt mot noder i andra delar av staden. Läs vidare om detta i förslaget till ny översiktsplan.



2. Vision



STADSLIV I MÄNSKLIIG SKALA

Stadsliv är inget som skapas i enskilda projekt. Det utvecklas när människor möter människor och gör saker tillsammans. Genom att förbättra platser, stråk, handel och verksamheter i centrala Uppsala skapar vi ett attraktivt stadsliv i mänsklig skala.

Medvetet arbete med stadsmiljön

För att stadslivet i Uppsala ska utvecklas krävs medvetet arbete – både i nya stadsbyggnadsprojekt och i utvecklingen av den befintliga stadsmiljön. Samtliga projekt som genomförs i Uppsalas innerstad ska bidra till en utåtriktad, social och intressant stadsmiljö. Genom att förbättra platser, stråk, handel och verksamheter kan förutsättningarna för ett attraktivt stadsliv skapas.

Innerstaden är idag Uppsalas främsta mötesplats och har en rad styrkor som kan tas till vara och stärkas. Det breda kulturutbudet från såväl kulturinstitutioner som tillfälliga evenemang gör stadens centrum unikt. Den mångsidiga servicen ger också förutsättningar för dynamik och kreativitet. Stadens centrum bär dessutom på berättelsen om Uppsalas intressanta historia och bidrar till stadens och kommunens identitet.

Stadens främsta mötesplats

Stadslivet är sinnebilden av den levande staden och resultatet av människors aktiviteter och rörelser i stadens rum. Stadens folkvimmel utgör en attraktivitet i sig. Ur perspektivet stadsliv är centrala stadens viktigaste uppgift att erbjuda stimulerande mötesplatser som ger utrymme för interaktion.

Stadskärnan har idag ett rikt utbud som riktar sig till fler än de som bor i staden. Med sin kulturmiljö, karaktärsbyggnader, sitt breda kultur- och nöjesutbud, restauranger, caféer och en intensiv handel spelar stadskärnan en viktig roll för både invånare och besökare.

Vision

Visionen är att skapa ett levande centrum för stadsliv i mänsklig skala. Ett livligt handelscentrum som är hela Uppsalas knutpunkt, vardagsrum, finrum och mest tillgängliga plats för alla stadens invånare och besökare.

Plats för ett stadsliv i förändring

Ett rikt och varierat stadsliv förutsätter attraktiva stadsrum. Stadens offentliga rum, som torg och parker, har en särställning när det gäller att skapa stimulerande mötesplatser och målpunkter för människor. God stadsplanering handlar därför till stor del om utformningen av och tillgängligheten till de offentliga rummen.

Det offentliga rummet är stadens arena för mänskliga verksamheter. En föränderlig verksamhet stimulerar stadslivet och skapar nyfikenhet på innerstaden. Styrning av hur det offentliga rummet används, genom en fast möblering och gestaltning, ska balanseras mot behovet av flexibilitet och föränderlighet. Att bygga flexibla stadsrum med plats för olika aktiviteter är en utvecklingsbar strategi. Ett torg som används för handel, evenemang, cykelparkering och uteserveringar är ett levande torg som kan bjuda på tillfälliga överraskningar och krydda stadslivet.

Centrumhandel och kultur

Stadskärnan har idag ett rikt utbud som riktar sig till fler än de som bor i staden. Med sitt breda kultur- och nöjesliv, restauranger, caféer och en intensiv handel spelar stadskärnan en viktig roll för både invånare och besökare.

Handeln är en av de viktigaste faktorerna för att skapa en levande stadsmiljö. I takt med att Uppsala växer ger det potential för ökad handel i stadskärnan. Centrumhandeln behöver präglas av ett brett utbud med inslag av caféer, restauranger och kultur. För att uppnå detta krävs lyhördhet och god dialog mellan kommunen och aktörerna i centrum.

Tillgängligt och gånligt

Det finns god tillgänglighet för besökare till det som stadskärnan erbjuder. Det är lätt att nå centrum med tåg eller buss och inom stadskärnan kan man nå det mesta till fots. För många uppsalabor är cykeln det självklara färdmedlet men i centrum promenerar vi gärna längs med upplevelserika gator och åstråk. Bilar har en sämre framkomlighet men det finns goda möjligheter att parkera centralt.

Höga krav på utformning

Stadens platser ska planeras och utformas för sinnliga upplevelser och möten mellan människor med olika intressen och bakgrund. Det är mångfalden som skapar det rika stadslivet. Konst i olika former berikar också upplevelsen i stadsrummet. Permanent, tillfällig, självständig eller integrerad konst ska kunna ta plats i det offentliga rummet – som en scen för konstnärliga uttryck.

Fasaderna i staden utgör stadsrummets väggar. Höjd, form, färg och material påverkar stadsrummets karaktär, stadens identitet och människors upplevelser. Stadsrummet är stadslivets scen och utformningen är avgörande för vilket liv som kan utspelas i staden. Därför måste kvaliteten på arkitekturen i innerstaden vara den högsta möjliga. Särskilt bottenvåningarnas form och innehåll spelar stor roll för visionen om stadsliv i mänsklig skala.



Mänsklig skala

I arbetet med stadsutveckling och byggande finns det risk för att man enbart fokuserar på tydliga mätbara resultatmål. Det handlar om kvadratmeter exploaterbar yta eller vilka mått som krävs för att en sopbil ska kunna angöra enligt gällande krav. Det är viktiga frågor för investering och tillgänglighet, men det är knappast de faktorerna som är avgörande för ett sjudande stadsliv. En ambition med Uppsalas innerstadsstrategi är att utgå från människans sätt att befolka staden för att kunna lyfta de viktiga värden som har bäring på hur vi upplever stadslivet. Värden som kan glömmas bort eftersom de är svåra att mäta och beräkna.

Upplever staden genom våra sinnen

Vi tar in världen genom våra sinnen. Eftersom det är vi människor som upplever staden bör stadsmiljön ha en mänsklig skala och bjuda på sinnesintryck. Det uppnår vi genom att planera och utforma stadsrummet utifrån de gåendes perspektiv. Människan som promenerar rör sig långsamt, stannar upp ibland och upplever staden i ögonhöjd.

Det vi tar in med synen ger oss starkast intryck, men även ljud, doft och beröring ger positiva upplevelser som dröjer sig kvar. En upplevelserik och lockande stadsmiljö erbjuder intressanta miljöer som gör att vi gärna uppehåller oss där.

Vi upplever miljön med våra sinnen och det mesta tolkar vi genom synen. Våra synupplevelser av staden sker därför främst i ögonhöjd, vad upplever man i ögonhöjd när man promenerar längs en gata?





Människor är små, långsamma och nyfikna. Vi behöver platser i staden där vi kan stanna upp, iakttä omgivningen och umgås med varandra och vara en del av stadens puls.



Vi behöver gatorna till mer än bara rörelse, de är mötesplatser och viktiga stadsrum som ger sammanhang.



Vi behöver skyddade platser där vi känner oss trygga, och som är anpassade till vår hastighet och skala. Ges goda förutsättningar befolkas platserna i staden.



Vi behöver fria ytor och flexibla stadsrum som kan samutnyttjas och ge förutsättningar för en utbudsrisk och pulserande stad.

A large crowd of people is walking on a city street at night. The street is illuminated by various lights, including streetlights and colorful neon signs. In the background, there are buildings and a large banner that reads "KulturNatten 10 september". The crowd is diverse in age and appearance, and they are all moving in the same direction. The overall atmosphere is festive and lively.

KulturNatten 10 september

3. Strategi



STADSLIV PÅ KARTAN

I innerstadsstrategin står stadslivet och människorna i fokus. Vid förändringar måste man ta hänsyn till befintliga kvaliteter i stadskärnan och i de offentliga rummen. Här levs stadslivet, här möts vi och här ligger en stor del av Uppsalas själ.

Människan och upplevelsen av stadslivet

Uppsala är en växande stad som på sikt kommer att behöva rymma fler människor, såväl boende som verksamma. Stadslivet i centrala staden ska utvecklas för ett stadsliv i mänsklig skala – med människan i centrum.

Hur man upplever stadslivet beror på en rad olika faktorer, till exempel mångfalden av funktioner, närheten mellan olika målpunkter och om det finns liv och puls, året runt, dygnet runt.

Stadslivkarta för viktiga tillväxtnoder

Stadslivskartan är ett försök att redovisa hur centrala Uppsalas levande områden utvidgas under perioden från 2015 fram till 2050. Möjligheterna till förändring i kvarter och längs gator som gynnar stadslivet varierar i centrumområdet.

På kartan har de viktigaste tillväxtnoderna markerats som cirklar, så kallade utvecklingsområden. Om dessa planeras rätt fungerar de som katalysatorer för den framtida stadsutvecklingen

Närhet, tydlighet och aktivitet

Väldefinierade och lättlästa stadsrum är viktigt. Det innebär att det finns tydliga gator och torg, som väver samman kvartersstrukturer. Det ska också vara nära och lätt att ta sig till centrum.

Det ska bedrivas synlig aktiv handel i stadskärnan, och verksamheter som bidrar till att området lever på kvällstid. Bostäder, restauranger, barer och kvällsöppna butiker bidrar till detta.

Del av hållbarhetsarbete

Trots den digitala revolutionen har människans nytta och behov av sociala interaktioner aldrig varit större. Att skapa sociala och levande mötesplatser för människor bidrar till att göra staden mer attraktiv att bo, verka och vistas i. Det leder till att fler människor kan mötas, utveckla och dela idéer, erfarenheter och resurser.

I förlängningen innebär det även en bättre och mer hållbar ekonomisk tillväxt, ett mer socialt samhälle där människor kommer närmare varandra och lägre miljöpåverkan genom effektivare samnyttjande av resurser.

STRATEGIN I KORTHET

Utgångspunkter för stadsliv

Vi har sammanfattat innerstadsstrategins budskap i sex punkter.
Vi har valt att kalla dem utgångspunkter för stadsliv.

Stadsliv kartan



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

Rörelsekartan



Plats - och parkkartan



Bebyggelsekartan



Inriktning och riktlinjer

Inriktningen anger kursen för viktiga sektorsområden, platstyper och stadsbyggnadsaspekter. Under inriktningarna finns riktlinjer som mer detaljerat anger hur inriktningen nås.

Rörelse

Attraktiv gåstad

Gående ska ha god tillgänglighet i ett gent gatunät med generösa gång- och vistelsezoner.

Bättre cykelstad

Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.

Tydlig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har god framkomlighet till stadskärnan och den bidrar till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Samordnade leveranser

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan behöver samordnas och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

Bilen på stadens villkor

Bilen ska ha tillgänglighet till stadskärnan men framkomlighet anpassas till platsens karaktär förutsättningar, och användning.

Smarta parkeringslösningar

Parkeringslösningar för bil och cykel på allmän plats ska prioriteras för korttidsparkering, det vill säga för besökare. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

Levande båthamn

Båttrafiken utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet



Riktlinjer

Plats och park

Ett levande Årum

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk.

Flexibla torg

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

Fler och bättre parker

Parkerna ska bli flera och få en tydligare funktion efter stadens behov.

Intressanta nyckelstråk i gatunätet

Uppsalas nyckelstråk i gatunätet ska upprustas för att ge bättre förutsättningar för handel och stadsliv.

Nya kopplingar

Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman; under järnvägen, över ån och genom kvarter

Utveckla Kulturstråket

Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa flera målpunkter



Riktlinjer

Bebyggelse

Levande bottenvåningar

Stärk den långsiktiga stadslivsutvecklingen genom att skapa förutsättningar för verksamheter i stadens bottenvåningar.

Utnyttja taken

Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner.

Hushöjder och siktlinjer

Befintliga hushöjder och siktlinjer respekteras särskilt i området mellan Uppsala slott, Carolina Rediviva, domkyrkan och UKK. Högre hus kan under tillåtande omständigheter prövas utanför stadens mest centrala delar.

Nya stadskvarter

Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.

Berika befintlig bebyggelse

Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.

Utveckla kulturmiljön

Kulturmiljön ska värnas, göras mer levande och mer tillgänglig.

Utgå från områdets karaktär

Stadens olika karaktärer ger variation och utvecklas utifrån sina egna förutsättningar med stadsliv i fokus.



Riktlinjer

Utgångspunkter för stadsliv

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

2015



Hög grad av stadsliv som fortsätter att utvecklas

2030



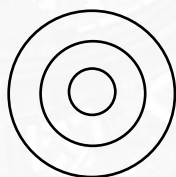
Hög grad av stadsliv 2030

2050



Hög grad av stadsliv 2050

Katalysatorområde

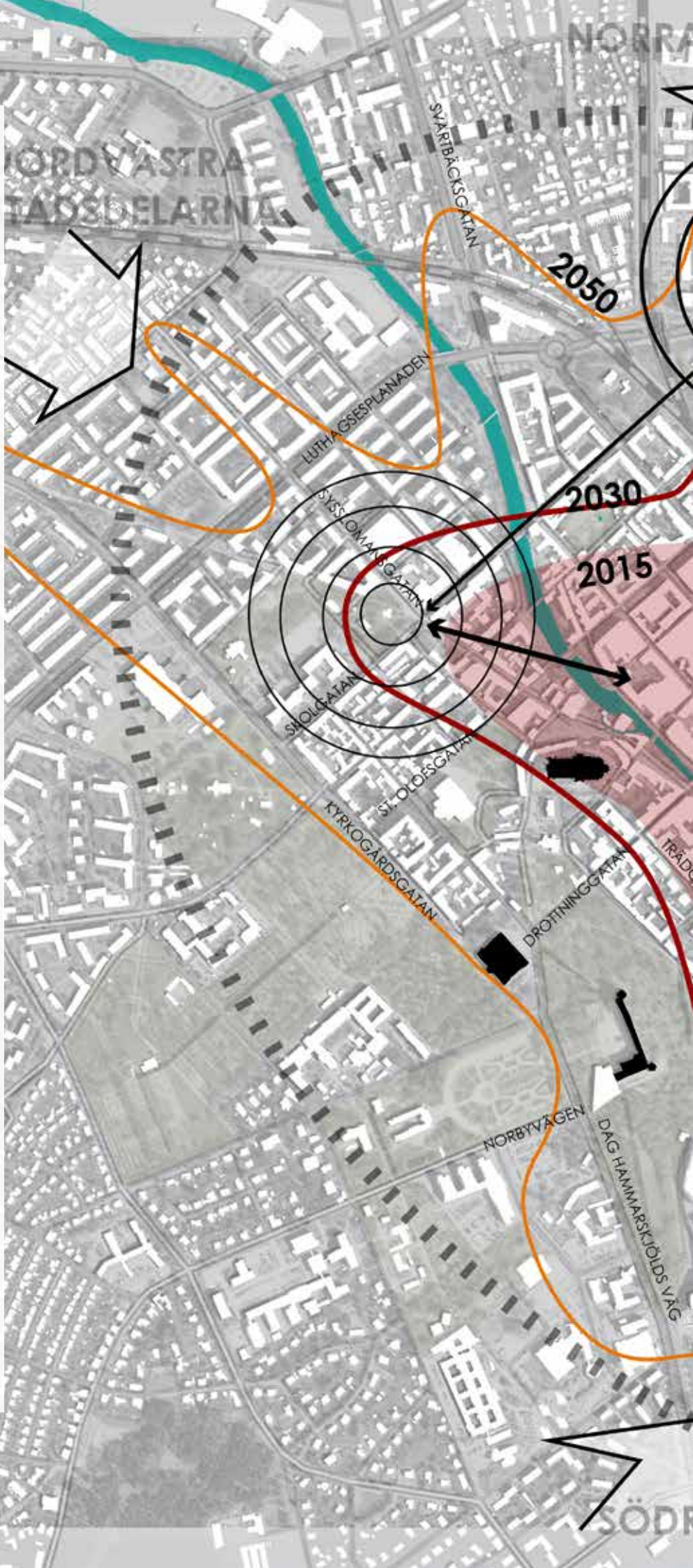


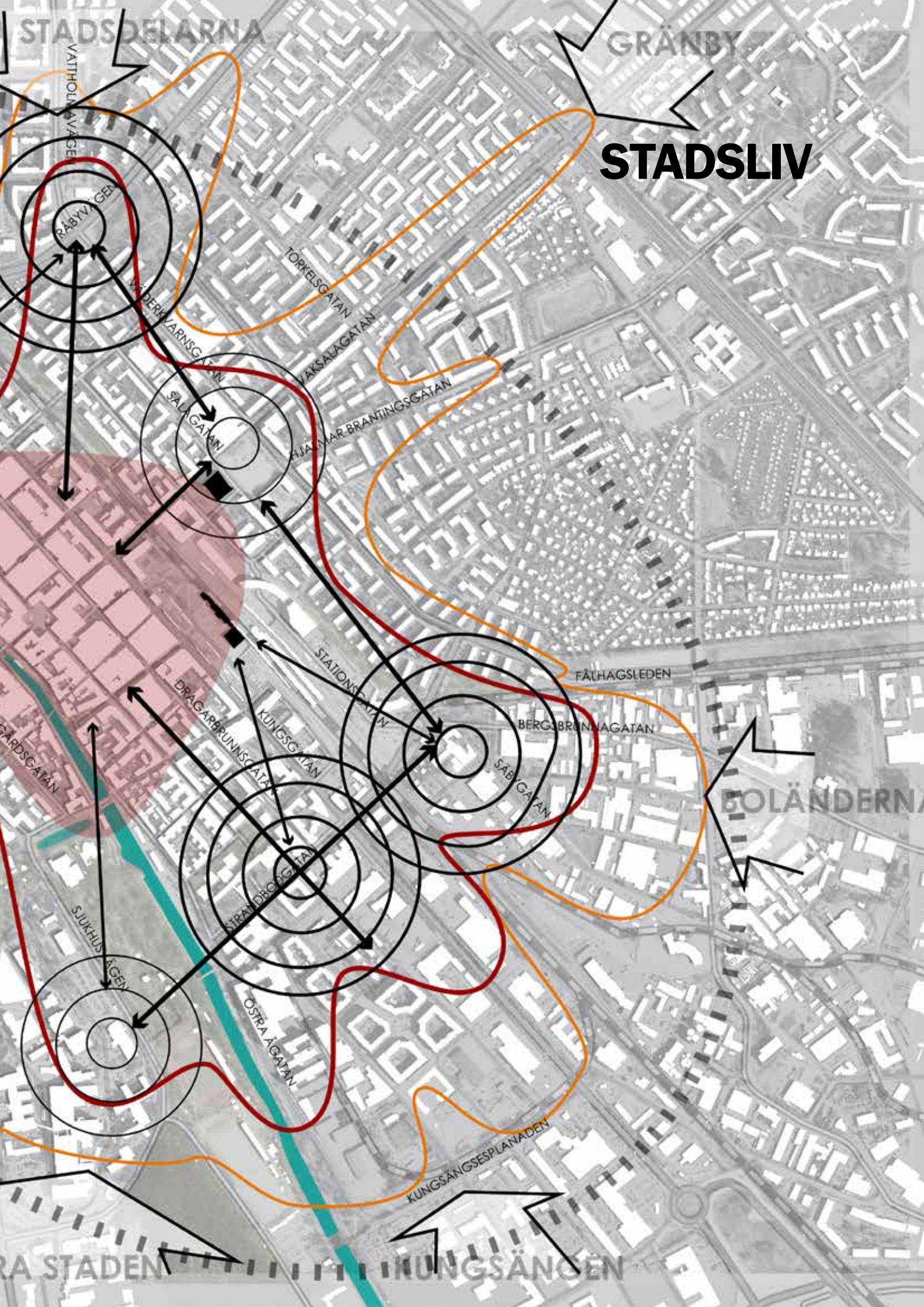
Katalysatorområde för utveckling av stadsliv. Här ställs extra höga krav på tillkomst av stadslivsgenererande funktioner

Stärkt Samband



Samband av ökat stadsliv som uppstår mellan katalysatorområde och det nuvarande stadslivet i stadskärnan.





STADSDELARNA

GRÄNBY

STADSLIV

BOLÄNDERNA

ÖRA STADEN

KUNGSÄNGEN

VATHOLMVAJEN

RÅBYVÄGEN

VÄDERKVARNSGRÄN

SALGATAN

TORKELSGATAN

VAKSALAGATAN

AJAJMAR BRANTINGSGATAN

STATIONSGRÄN

FÄLHAGSLEDEN

BERGBRINNAGATAN

SÄBLAGATAN

DRAGARBRUNNIGATAN

KUNGSÖGRÄN

KUNGSÖGRÄN

STRANDBOGATAN

Sjukhusvägen

Östra Ågatan

KUNGSÄNGESPLANADEN

UTVECKLINGSOMRÅDEN SOM KATALYSATORER

I en växande stad kan utvecklingen av centrala stadsdelar ske på många sätt. Vi har identifierat sex strategiska områden för centrala Uppsalas utveckling, som vi har valt att kalla katalysatorområden.

Dessa sex områden spelar en viktig roll för hur stadskärnan expanderar. De kan bidra till att stärka kopplingen mot stadskärnan och möjliggöra en expansion av centrala staden. Stadskärnan vävs därmed samman med Uppsalas större stadsstråk som är under utveckling. Varje område har sina unika förutsättningar för att utveckla ett rikt stadsliv.

Här presenteras idéer och förslag för varje katalysatorområde som kan bli verklighet eller fungera som inspiration för framtida planering.



Främre Kungsängen

I främre Kungsängen kan ett stadsliv uppstå, som inte är möjligt någon annanstans i staden. Detta åstadkommer vi tack vare stora pågående förändringar i nuvarande kvarter. Nu finns möjligheter att skapa tydliga kopplingar till centrum och ge utrymme för handel, restauranger och bostäder.

- Dragarbrunnsgatan, Kungsgatan och Strandbodgatan utvecklas till livfulla innerstadsgator.
- En ny stadsdelspark i anslutning till Kungsgångstorg kopplar till Hamnplan och åstråket. Det ger även området attraktiva mötesplatser i bästa kvällsolsläge.
- Köttinspektionen blir områdets kulturhus med plats för scen och ateljéer.
- En ny skola för området placeras söder om Strandbodgatan



Främre Boländerna

Främre Boländerna är ett av de mest utvecklingsbara områdena i centrala Uppsala. Området får delvis en ny struktur, och här kan arkitektur och stadsstruktur ta ut svängarna. Här pågår ett arbete med att ta fram ett planprogram.

- Bostäder tillkommer i norra delen. I övrigt dominerar området av kontor och verksamhetslokaler. Här är det viktigt att äldre karaktärsbyggnader sparas.
- Området får en tydlig entré med torgbildning.
- Ett gång- och cykelstråk längs med järnvägen knyter ihop området med Resecentrum.
- En ny park skapas i stadsdelen.



Råbyvägen

Stadsutveckling kring Råbyvägen ger nya bostäder och förutsättningar för handel och verksamheter.

- Kapellgården knyts närmare stadskärnan och Väderkvarnsgatans betydelse som stadsgata stärks.
- Gång- och cykelvägen från Gamla Uppsala förlängs in mot Resecentrum längs med järnvägen.
- Nya passager tillkommer under järnvägen via Österplan. Österplan blir en ny attraktiv park.
- Råbyvägen förändras från trafikled till stadsgata.



Sjukhusvägen

Ny bebyggelse och nya verksamheter möter Sjukhusvägen och Dag Hammarskjölds väg i samband med att Akademiska sjukhuset förändras.

- Studenternas fotbollsarena byggs om, öster om Sjukhusvägen. Verksamheter flyttar in i läktarbyggnader för att skapa liv och rörelse i området.
- Sjukhusvägen utvecklas till ett kollektivtrafikstråk med en viktig knutpunkt vid Studenternas IP.



Syslomansgatan

Ett redan livaktigt innerstadshörn med mycket nöjesliv kan kompletteras med bostadstillägg och levande bottenvåningar.

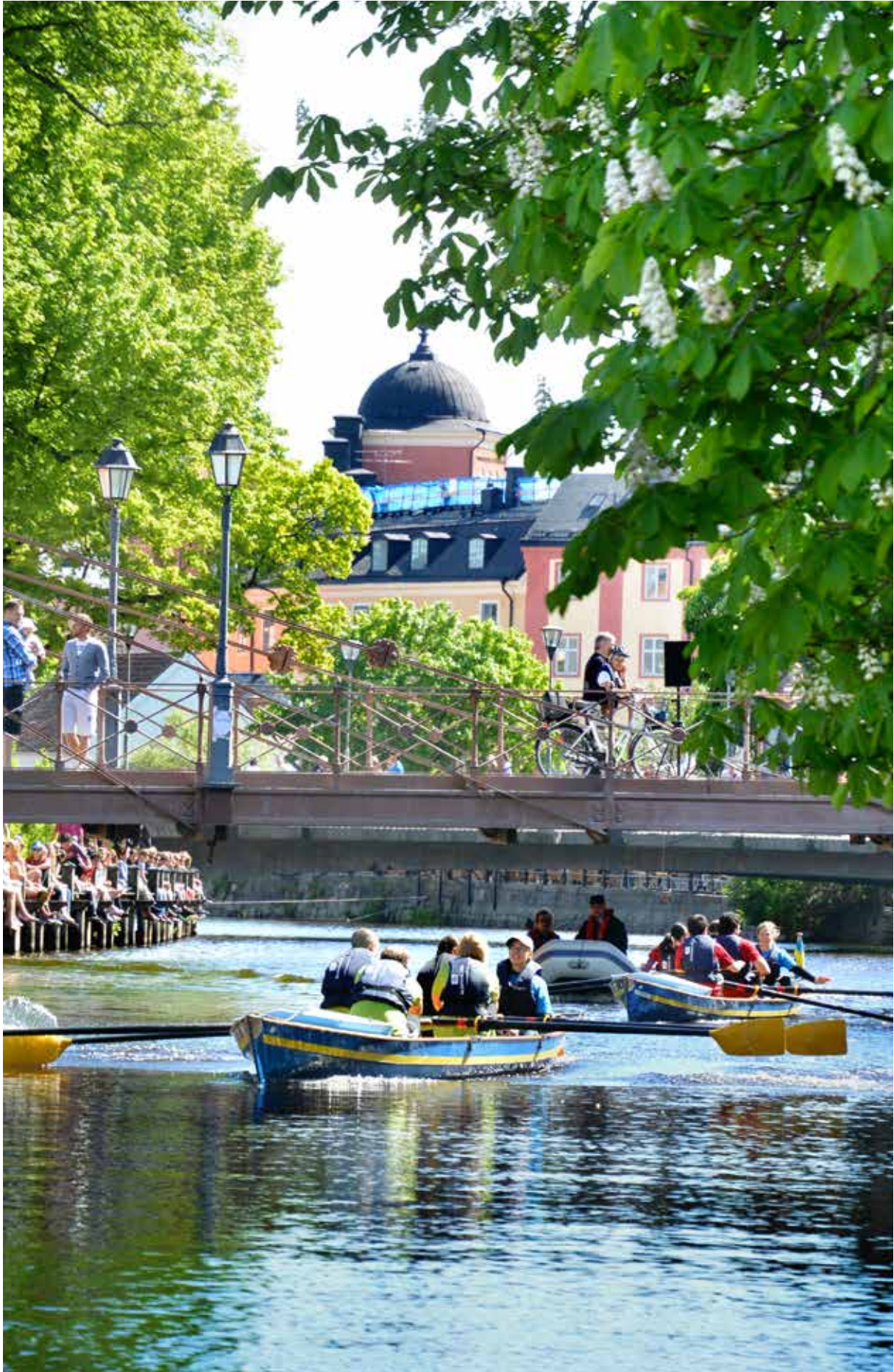
- Syslomansgatan förbättras för gående och cyklister.
- En parkeringsanläggning vid Katedralskolan ger bättre tillgänglighet och bidrar till stadslivet i området.
- Den unika oas som Rektorsgården och dess trädgård utgör kan ges ett bättre innehåll och användas av fler.



Vaksala torg

I området runt Vaksala torg tillkommer nya bostäder, ny handel och bättre förutsättningar för kollektivtrafik.

- Kvarnen utvecklar sin handel och öppnar fler entréer mot omkringliggande gator.
- Längs Vaksalagatan skapas en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken.
- Vaksala torg utvecklas som centrumtorg med handel och evenemang som gynnar stadslivet.
- Delar av Salagatan utvecklas till en gåfartsruta med goda sollägen och möjlighet till uteserveringar.
- S:t Persgatan utvecklas som ett viktigt centrumstråk.





RÖRELSE

Vi har alla ett behov att förflytta oss och det finns många anledningar och former för att göra det. Att hantera rörelserna i staden är viktigt, både för att skapa närhet till och inom centrala Uppsala, för att skapa förutsättningar för stadsliv och för att säkra stadens attraktivitet på kort och långt sikt.

Vi människor transporterar oss på olika sätt. Därför behövs utrymme för olika typer av rörelser (långsamma och snabba) samt olika typer av fordon. Samtidigt behövs en prioritering utifrån stadsrummets och stadslivets förutsättningar.

Större städer kräver smartare transportsätt

I det framtida Uppsala, med många fler invånare och besökare, kommer konkurrensen om ytorna i staden att öka. Fler människor på samma yta kräver transportformer som tar mindre plats. Fler människor i innerstaden ställer också allt högre krav på att minska störningar såsom buller, föroreningar och risk för olyckor.

Allt fler städer närmar sig en punkt där man måste tänka på ett helt nytt sätt kring transporter och användning av gaturummet. Det kommer att påverka hur vi transporterar oss i staden. En övergång från bil till mer klimatneutrala och effektiva transportformer såsom att gå, cykla och åka kollektivt är nödvändigt i en växande stad, i synnerhet i stadskärnan.

Del av hållbarhetsarbete

Transporterna står för en stor del av utsläppen som påverkar klimatet. Infrastrukturen för transporter kräver dessutom mycket yta, vilket är en begränsad resurs i innerstaden.

Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik gynnas yteffektiv transport som har mindre negativ påverkan på klimatet. Det leder till bättre tillgänglighet inom centrum och frigör ytor för människor att vara på och ytor för grönområden.

Minskad bilanvändning innebär mindre buller och bättre luftkvalitet. Färre hårdgjorda trafikerade ytor gör det även enklare att hantera och rena dagvatten. Den sammanlagda effekten är en mer attraktiv stadskärna.

Inriktning rörelse

Attraktiv gäststad

Gående ska ha god tillgänglighet i ett gent gatunät med generösa gång- och vistelsezoner.

Bättre cykelstad

Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.

Tydlig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken har god framkomlighet till stadskärnan och den bidrar till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Samordnade leveranser

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan behöver samordnas och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

Bilen på stadens villkor

Bilen ska ha tillgänglighet till stadskärnan men framkomlighet anpassas till platsens karaktär förutsättningar, och användning.

Smarta parkeringslösningar

Parkeringar för bil och cykel på allmän plats ska prioriteras för korttidsparkering, det vill säga för besökare. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

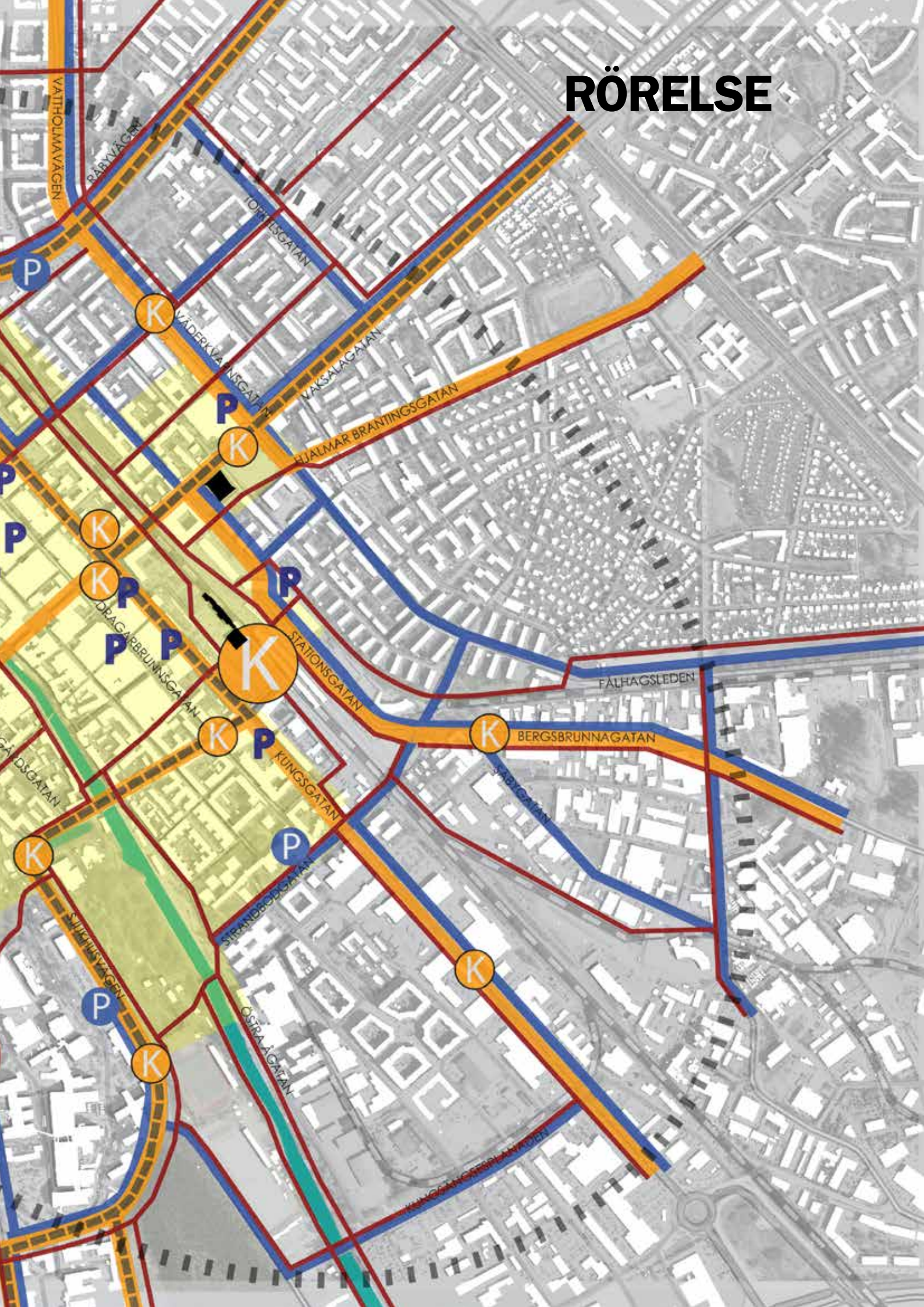
Levande båthamn

Båttrafiken utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet

-  Gå prioriterat område
-  Stomlinje spårväg/ Snabba bussar
-  Stomlinje kollektivtrafik
-  Prioriterad cykel
-  Prioriterad bil
-  Knutpunkt kollektivtrafik
-  Ny parkeringsanläggning
-  Bef parkeringsgarage



RÖRELSE





ATTRAKTIV GÅSTAD

I Uppsalas innerstad ligger fokus på fotgängarna. Att gå är ett transportsätt som är attraktivt och hållbart. Det ger en möjlighet att uppleva staden som inget annat transportsätt ger. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät är en förutsättning för en gävlig stad.

Vistelseytor ger upplevelser och möten

Grunden för stadsliv utgörs av möten i våra offentliga rum. Det förutsätter att man går genom staden och har tillgång till ytor för vistelse. För att kunna göra innerstaden attraktiv för gående behöver vi därför skapa förutsättningar för dem. Det handlar bland annat om att ge gående större ytor i innerstaden, med flera intressanta målpunkter och platser där man kan stanna upp.

En intressant och variationsrik stadsmiljö gör att man som gående upplever avstånd som kortare än de faktiskt är. Den inbjuder dessutom till att röra sig långsamt och till att dröja sig kvar.

En trafiksäker innerstad

Gående rör sig långsamt i jämförelse med cyklister och andra fordon. Att hantera och minska konflikter mellan långsamma och snabba trafikanter är grundläggande för att utveckla en trafiksäker innerstad. Det gäller även risken för konflikter mellan gående och snabba cyklister. Trafik på de gåendes villkor föreslås därför gälla i innerstaden



Gåprioriterat område där förbättringar för fortgångare ska prioriteras

Olika sätt att prioritera gående

Det ska tydligt märkas att gående prioriteras när man rör sig i centrum. Det ska finnas plats att röra sig, gå i bredd och mötas i attraktiva stråk och på platser. Det ska vara lätt att välja egna promenadvägar för att nå sina mål. En medveten satsning på ytor för fotgängare är nödvändig och ökar tillgängligheten till stadskärnans utbud för alla grupper. Man kan förbättra framkomligheten för gående i centrum på många olika sätt, bredda trottoarer, utveckla rena gågator och jobba med shared space. Val av modeller och utformning får man göra efter vad som är lämpligt och möjligt i den aktuella miljön.

Inriktning

Gående ska ha god tillgänglighet i ett rent gatunät med generösa gång- och vistelsezoner.

Riktlinjer

Det ska vara enkelt och bekvämt att gå och vistas. Gångnätet är sammanhängande och lätt att förstå.

Stadsmiljön inbjuder till att stanna upp och dröja sig kvar.

Stadsmiljön bjuder på detaljrikedom som ger intryck och upplevelser i ögonhöjd.

Gång- och vistelsezoner är generösa. Det finns plats för olika behov och olika människor.



BÄTTRE CYKELSTAD

Uppsala ska bli landets främsta cykelstad, attraktiv att cykla i året runt. Målsättningen är hög, men en cykelkultur finns sedan länge och andelen resor som görs med cykel är också bland de högsta i landet. Cykeltrafik gör stadskärnan mer tillgänglig, och bidrar till en attraktivare stadsmiljö.

Fler cykelytor och höjd standard

Att cykla är ett miljövänligt, yteffektivt, energieffektivt, kul och flexibelt sätt att röra sig i staden. Cykeln passar alla åldrar och behov – den som vill ta sig fram långsamt eller den som vill pendla snabbt till jobbet.

En växande stad som prioriterar cyklister medför att fler kommer att cykla, speciellt i centrala delar av staden där avstånden är korta. För att stärka den utvecklingen ska vi skapa ytor för cyklister, höjer standarden på cykelnätet och hantera konflikter mellan cykeln och övriga trafikanter. Det behövs större ytor så att cykelnätet kan ta emot fler cyklister, men också ytor för att kunna ställa ifrån sig cykeln.

Utmaning med snabb cykling

I Uppsalas cykelpolicy betonas vikten av att såväl tillgänglighet som framkomlighet för cykel ska vara mycket god. Det ska även gå snabbt att cykla. Den målsättningen innebär en stor utmaning för den centrala staden eftersom samtliga trafikslag kräver en viss grad av framkomlighet och snabbhet.

Det kan tyckas svårt att förena snabb cykling med målsättningen att prioritera gående i centrala staden. Cykelpolicyn belyser detta och där slås fast att ”i stadskärnan får cyklisterna ibland stå tillbaka för de gående”. I centrum finns inga snabbcykelvägar, utan dessa övergår i centrala staden till ett huvudcykelnät. I de mest centrala delarna råder principen shared space, det vill säga att alla trafikslag och gående delar en yta utan utmarkerad gräns för respektive trafikslag.



— Snabbcykelväg — Huvudcykelväg — Shared space — Övrigt cykelnät

Tydlig vägvisning och ny infrastruktur

Det ska tydligt framgå vilka stråk som är prioriterade för cyklisterna. Beroende på vart man är på väg i den centrala staden ska man lätt kunna välja färdväg utan onödiga omvägar.

För biltrafiken finns vägvisningar för att lätt och snabbt kunna ta sig till olika målpunkter, utan att behöva åka genom den absoluta stadskärnan. På samma sätt ska cyklisterna kunna ta sig förbi centrum på ett lättare sätt.

Nya cykelvägar och infrastruktur är en förutsättning för att kunna utveckla cykeltrafiken i staden. Nya cykelstråk föreslås öster om järnvägen och längs Väderkvarnsgatan. Planskilda passager vid S:t Persgatan och S:t Olofsgatan planeras. En ny cykelbro över Fyrisån i Vretgränds förlängning skulle underlätta kopplingen till Resecentrum och förbättra trafiksituationen på Västra Ågatan och förbi Svandammen.

Utöver fysiska åtgärder är det viktigt att pröva nya sätt att reglera cykeltrafiken så att den kan samspela med övriga trafikslag på ett bättre sätt, exempelvis genom cykelprioriterad gata.

Inriktning

Cyklerna ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanters och anpassas till stadsmiljön.

Riktlinjer

Det ska vara tryggt och attraktivt att cykla.

Cyklernätet är lätt att förstå och orientera sig i.

Inom stadskärnan finns inga snabbcykelbanor.

Huvudcykelnätet har hög standard. Här prioriteras tillgängligheten och framkomligheten till viktiga målpunkter.

På sträckor utanför huvudcykelnätet finns plats för cykel, men den samsas med övriga trafikslag och anpassas till platsens förutsättningar.



TYDLIG KOLLEKTIVTRAFIK

En attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att Uppsala ska kunna växa med 100 000 fler invånare till 2050. Ett stomlinjesystem med hög turtäthet och bra tillgänglighet i attraktiva stadsstråk ska konkurrera med dagens biltrafik. Då behöver kollektivtrafiken prioriteras i innerstaden.

Närmare, oftare och tydligare

Kollektivtrafikens linjedragningar är mycket viktiga för stadslivet och rörelsen i staden, eftersom den skapar flöden i stadskärnan och därmed underlag och lönsamhet för cityhandeln.

Lokalisering av hållplatser, dess utformning och standard är viktigt. Med rätt utformning och läge skapar hållplatserna orientering i staden och fungerar som dragare och målpunkter. Barriäreffekter och konflikter som kollektivtrafiken kan ge upphov till ska minimeras.

Antal hållplatser och dess lokalisering är viktiga aspekter för att skapa närhet till kollektivtrafiken. Vanligtvis brukar avståndet mellan hållplatser variera mellan 400–600 meter och man brukar säga att en hållplats har ett upptagningsområde på cirka 400 meter runtomkring (cirka fem minuters promenad).

För handeln i innerstaden är närheten till hållplatser viktig om kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen. Ett optimalt avstånd ur handels perspektiv är 200 meter till närmaste hållplats.

För resenären är upplevelsen av kollektivtrafikens tydlighet minst lika viktig som faktisk tillgänglighet. Det innefattar till exempel turtäthet, skyltning och hållplatsutformning. En upplevelse av en otrygg och rörig trafikmiljö kan minska stadskärnans attraktivitet som destination.

Prioritering i stadsrummet

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas föreslås en prioritering av framkomligheten och utrymmet i stadsrummet. På stråk med högeffektiv stomlinjetrafik (spårväg eller Bus Rapid Transit, BRT) har kollektivtrafiken egna körfält och prioriteras framför bilen. På stråk med stomlinjebussar prioriteras dessa framför biltrafik och kör i största möjliga mån på egna körfält. På övriga sträckor kör kollektivtrafiken i blandtrafik och fordonsstorleken anpassas till miljön och platsens förutsättningar.

Vaksalagatan, Råbyvägen, Kungsgatan, Bävernsgård/Mungskatan och Sjukhusvägen kommer att vara gator med hög koncentration av kollektivtrafik. Där kan det uppstå konflikter med biltrafiken. Här behövs fördjupade studier för att minimera biltrafiken och kunna minska genomfartstrafiken i stadskärnan.

För Stora torget föreslår vi att få busslinjer trafikerar sträckan Drottninggatan–Vaksalagatan fram till Kungsgatan. Det innebär fortsatt busstrafik på Stora torget. För att utveckla torget, från hållplats till centralt fintorg med stadsliv i centrum, flyttas hållplatsen ett kvarter österut, se principskiss nedan.

Stomlinjer och knutpunkter

Genom att använda S:t Olofsgatan för stomlinjetrafik kan stadskärnan utvidgas norrut. En etablering



— Stomlinje spårväg/Snabba bussar
 — Stomlinje
 - - - Kompletterings linje
 K Knutpunkt
 R Resecentrum

av den redan idag populära hållplatsen mellan Stadsbiblioteket och Missionskyrkan ger närhet till intressanta etableringar och inte minst till en fin småskalig stadsmiljö längs Svartbäcksgatan och ån.

Genom att leda kollektivtrafiken förbi universitetet och vidare längs Kyrkogårdsgatan avlastas Sysslomansgatan från kollektivtrafik och kan utvecklas till renodlad gångfartsgata.

Vaksala torg utvecklas till en knutpunkt för kollektivtrafiken med verksamheter som UKK, Kvarnen och Sivia torg. Vaksala torg har stor potential som målpunkt för trafiken om rätt innehåll och underlag för verksamheter och evenemang kan skapas.

Resecentrum

Resecentrum är stadens och kommunens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik. Den är inte bara viktig för kommunen och dess invånare utan också för hela regionen. Med ökande befolkning och i takt med att Uppsala integreras alltmer i Stockholmsregionen kommer resenärströmmarna att öka till och från Resecentrum. Det är därför viktigt att säkra Resecentrums kapacitet och samtidigt behålla möjligheten att öka kapaciteten i framtiden.

Inriktning

Kollektivtrafiken har god framkomlighet till stadskärnan och den bidrar till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Riktlinjer

Högeffektiv kollektivtrafik (spårväg/BRT) har alltid egna körfält och är prioriterad genom korsningar.

Stombussar prioriteras och kör i största möjliga mån i egna körfält.

Övrig kollektivtrafik (t.ex. kompletteringslinjer och mjuka linjen) har varierad framkomlighet samt anpassas till övriga trafikanter och platsen förutsättningar.

Stomlinjetrafik och standardbussar trafikerar endast på anvisade gator. Kollektivtrafik på övriga gator använder mindre fordon.



BILEN PÅ STADENS VILKOR

Idag är bilen det enskilt vanligaste färdmedlet vid resor till och från Uppsala centrum. Bilens flexibilitet ger tillgänglighet men är utrymmeskrävande, både när den används och när den står parkerad. Utsläpp och buller är också faktorer som gör att bilen har en negativ inverkan, inte bara på stadslivet utan också på upplevelsen av stadsrummet.

Planerar för minskad biltrafik

Bättre folkhälsa och ökad trafiksäkerhet är viktiga argument för att minska biltrafikens framkomlighet. I centrala Uppsala har vi problem med dålig luftkvalitet, ett allt vanligare problem i växande städer.

Vi planerar för en stad som ger möjlighet att minska vårt bilberoende. Mindre yta behövs per person för att gå, cykla eller åka kollektivt än i jämförelse med att åka bil. Även miljöbelastningen och energibehovet är lägre i jämförelse med biltransporter.

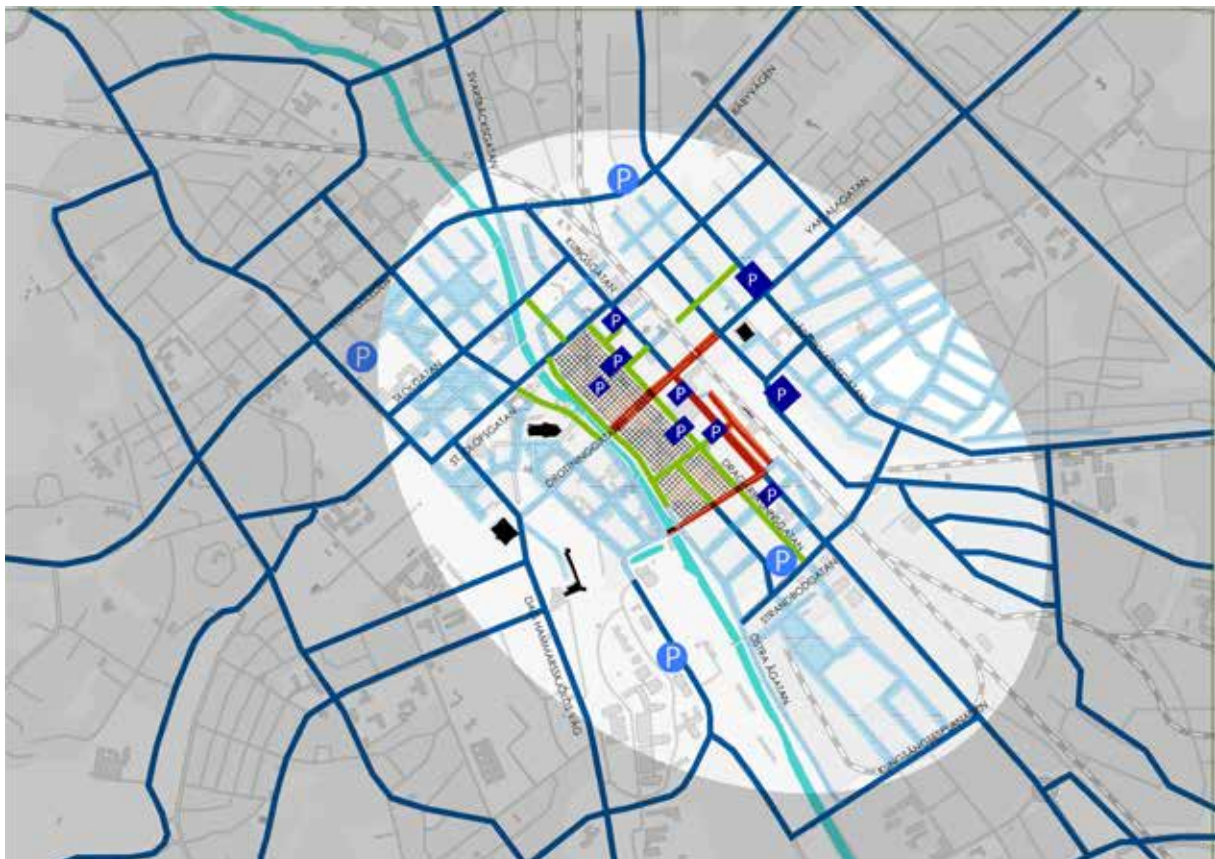
Bil på de gåendes villkor

Uppsala strävar, som de flesta städer mot nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Färre bilar och lägre hastigheter skapar trygghet för de oskyddade trafikanterna.

I den täta staden med centrala bostadslägen lever barn och unga. Här är det låg hastighet med mindre god framkomlighet som gäller för bil för att bidra till en mer gävänlig stadskärna. Idag strävar vi efter att bygga stadsgator med verksamheter i bottenvåningarna för att skapa ett myllrande stadsliv i gatuplanet. Ett bra stadsliv skapas av de oskyddade trafikanterna i första hand – inte av bilar i rörelse och bilparkeringar. Bilen ska ha tillgänglighet till stadskärnan men framkomlighet på gåendes villkor.

Tillgänglighet för boende, handel och verksamheter

Vi planerar för att innerstaden ska utvecklas som en blandad stadsdel. Den blandade staden gynnar stadslivet.



— God framkomlighet bil
 — Kollektivtrafik prioriteras, ingen biltrafik
 — Shared space
 — Anpassad framkomlighet
P Ny parkeringsanläggning
P Bef parkeringsgarage

De begränsningar som föreslås för bilens framkomlighet och tillgänglighet ska inte vara ett hinder för att kunna bo, arbeta och göra inköp och ta del av kulturutbudet i innerstaden. Verksamheterna i centrum ska även i fortsättningen vara tillgängliga för kunder och leveranser med bil.

Mindre genomfartstrafik

En del i arbetet för att förbättra miljön i innerstaden är att minska genomfartstrafiken. De som inte ska till en målpunkt i området ska inte lockas att gena genom centrum. Gator med stor andel genomfartstrafik med bil är Kungsgatan och Mungsgatan. Dessa gator har stor betydelse för kollektivtrafiken. Strategin är att förbättra förutsättningar för kollektivtrafiken genom att inte tillåta eller försvåra för genomfartstrafiken på delar av dessa gator.

Inriktning

Bilen ska ha tillgänglighet till stadskärnan men framkomlighet anpassas till platsens karaktär, förutsättningar, och användning.

Riktlinjer

Inom huvudgatanätet har bilen god framkomlighet. Den har tillgänglighet till målpunkter och framkomlighet enligt gällande hastighetsgränser.

På övriga gator finns plats för bilen, men den samsas med övriga trafikslag i låg hastighet och anpassas till platsens förutsättningar.

Genomfartstrafiken ska minskas i innerstaden.



SMARTA PARKERINGSLÖSNINGAR

Effektiva och bekväma parkeringsytor bidrar till att skapa en attraktiv stad. Det behövs en strategisk planering för parkering som ger god tillgänglighet samtidigt som den skapar förutsättningar för att frigöra ytor till förmån för stadslivet.

Markparkering främst för besökare

En bättre och mer effektiv användning av allmänna ytor behövs för att frigöra utrymme för stadslivet och smarta transporter. I innerstaden prioriteras angöring (på- och avstigning samt lastning och lossning) samt parkering för rörelsehindrade. För besökande behöver det också finnas centrala platser för korttidsparkering. De som arbetar i innerstaden hänvisas till parkering på kvartersmark, huvudsakligen i anläggningar.

Styr biltrafiken till anläggningar

Centralt belägna parkeringsanläggningar kan utnyttjas bättre men i takt med att Uppsala växer behöver det även tillkomma nya anläggningar centralt i staden.

Genom att samla bil- och cykelparkeringar i anläggningar frigörs ytor för andra ändamål som bostäder, verksamheter och ytor för rekreation och möten. Anläggningar bidrar också till en tydlighet vad gäller parkeringsalternativ. De kan på sikt också minska trafikvolymen från de som söker efter parkeringsplatser.

Nya parkeringsanläggningar

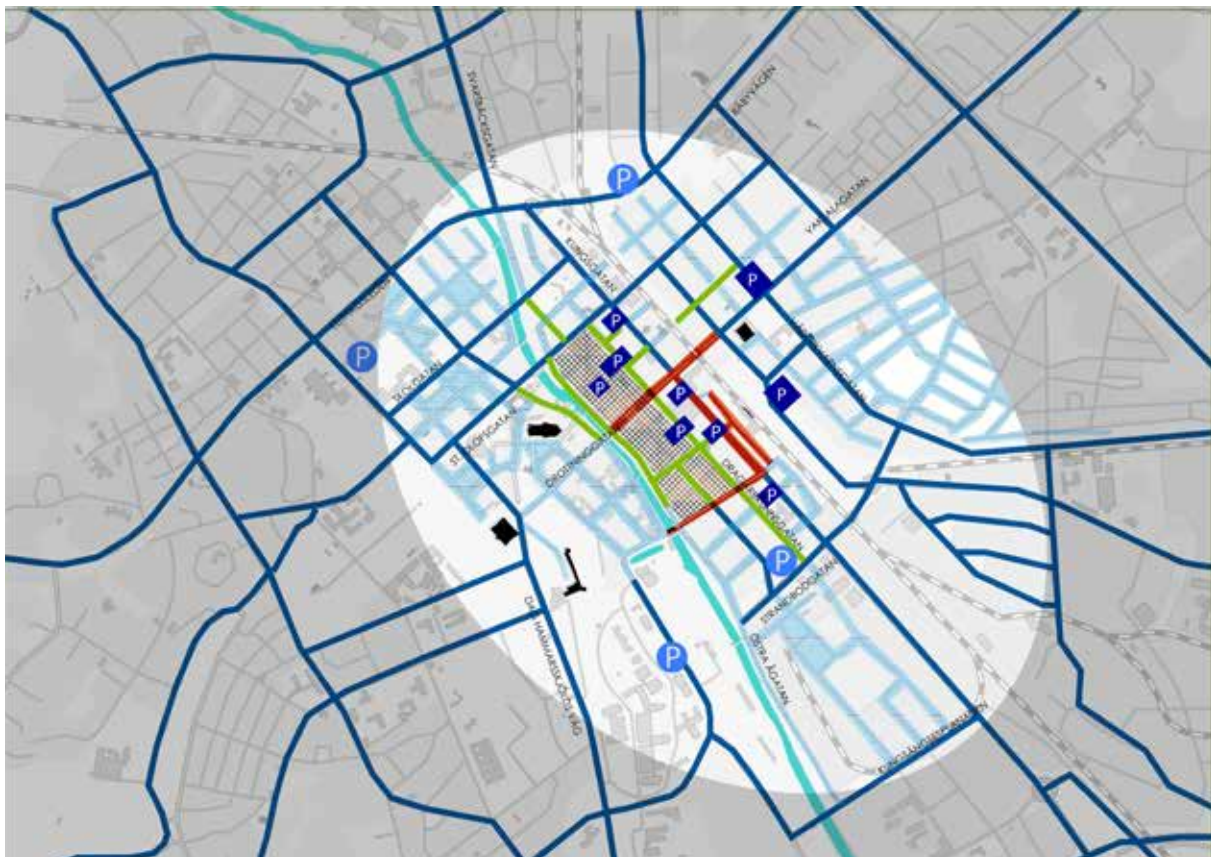
Parkeringsanläggningar ska utformas så att de bidrar till att skapa en attraktiv stad. Nya parkeringsanläggningar bör ligga nära infarterna till den centrala staden för att minska biltrafiken i den centrala staden.

Det kan vara svårt att anlägga parkering i direkt anslutning till fastigheter som förtätas och byggs ut. Istället erbjuds platser för ny- och ombyggnation genom parkeringsköp som tillkommer i en anläggning i närheten. Anläggningarna kan även upplåta plats för bilpoolar.

Katedralskolan, Sjukhusvägen, Salaplan och Resecentrum

För att utöka kapaciteten väster om Fyrisån pekas området kring Katedralskolan ut som en strategisk plats för en ny anläggning. Landstinget uppför också ett parkeringshus med 580 platser vid Sjukhusvägen som kommer att vara ett alternativ för besökande till den centrala staden.

Vid Salaplan, med infart från Råbyvägen, är ett gynnsamt läge för en parkeringsanläggning med bra gångavstånd till centrum.



— God framkomlighet bil
 — Kollektivtrafik prioriteras, ingen biltrafik
 — Shared space
 — Anpassad framkomlighet
P Ny parkeringsanläggning
P Bef parkeringsgarage

Södra uppgången vid Resecentrum är ett annat strategiskt läge där nya verksamheter och bostäder kommer att generera ett parkeringsbehov. En anläggning i detta läge kan tjäna som parkering både för pendlare och besökare.

Cykelparkering

Korttidsparkering för cykel ska finnas nära målpunkter i staden medan långtidsparkering ska ske i anläggningar. För att främja cykel som färdmedel ska dessa parkeringar ligga närmare målpunkten än bilparkeringar.

Att omvandla bilparkering till cykelparkering både i anläggningar och på gatumark sker redan idag men kan bli aktuellt även i framtiden. Fastighetsägare måste så långt det går anordna cykelparkeringar på sin fastighet.

Parkeringspolicy

Kommunfullmäktige antog i januari 2014 en parkeringspolicy. Den förtydligar att bil- och cykelparkering är en del av transportsystemet och övrig stadsplanering. Där fastslås att planeringen för parkering ska uppfylla följande mål:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens miljöpåverkan
- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Effektiviserad markanvändning
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

Inriktning

Parkeringar för bil och cykel på allmän plats ska prioriteras för korttidsparkering, det vill säga besökare. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

Riktlinjer

Inför ett parkeringsinformationssystem för att lättare kunna hitta till centrala bilparkeringar.

Reglera med tid och taxa för att styra korttidsparkering för bil till gatumark och långtidsparkering till anläggningar.

Säkerställ goda möjligheter för cykelparkeringar på kvartermark

Utforma nya attraktiva och trygga parkeringsanläggningar för både bil och cykel, som även rymmer andra funktioner än parkering.



SAMORDNADE LEVERANSER

Gods- och avfallshantering är en omfattande verksamhet i en stad med mycket handel och restauranger. Den tar stora ytor i anspråk och kan upplevas som störande. För att lösa problemet samordnas transporterna av gods och avfall.

Idag upplevs varutransporter som ett problem i den centrala staden. Större fordon försvårar tillgängligheten och blockerar entréer och skyltfönster.

För att komma till rätta med dessa problem är målet att samordna och tidsstyra citylogistiken i större utsträckning än vad man gör idag. Detta innebär att antalet fordonsleveranser kan minska på de tider då det är mycket besökare i innerstaden. Tung trafik kan också ersättas med mindre fordon. En samordning av transporterna kan dessutom minska antalet fordon.

Inriktning

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan behöver samordnas och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

Riktlinjer

Leveranser samordnas tids- och platsmässigt inom angiven zon för innerstaden.

Samlokalisering av varor samt restprodukter eftersträvas för att effektivisera markanvändningen och skapa flexibla ytor.

Leverans-, logistik- och upphämningsfordon har olika storlekar och är anpassade till platsens karaktär och förutsättningar.



LEVANDE BÅTHAMN

Uppsala är, med sitt läge vid Fyrisån, en hamnstad. Ett levande båtliv bidrar positivt till stadslivet och stadens identitet. Ambitioner finns att utveckla hamnområdet med en gästhamn söder om Islandsbron.

Fyrisån kan trafikeras med båtar till Islandsfallet och Uppsala hamn, där det finns plats att vända något större båtar. Från Hamnplan avgår nöjes- och turbåtar sommartid till bland annat Skarholmen, Skokloster och Wiks slott.

I dagsläget finns möjlighet för privatbåtar att angöra utmed ån vid Stadsträdgården – den officiella gästhamnen. Med sitt centrala läge kan den växa i storlek och servicenivå..

Längre söderut i Kungsängen finns en mindre småbåtshamn och längs hela den östra åsidan kan hamnen och förtöjningsplatser utvecklas. Ett levande båtliv bidrar positivt till stadslivet och stadens identitet.

Intresset för att utveckla stadslivet vid/på vattnet är stort. Exempel på det är privata initiativ att driva picknick flottor, trampbåtar och roddbåtar. Privata och offentliga initiativ behövs för att utveckla och förstärka aktiviteter och ”vattenkulturen” men allas tillgänglighet till årummet och den öppna vatten spegeln måste värnas.

Fyrisån kan i en framtid användas för ytterligare

transporter av människor under sommarhalvåret, för att tillgängliggöra platser och värden som idag är svåra att nå. Reguljär båttransport kan exempelvis utvecklas mellan Stadsträdgården, Ulleråker, Ultuna hamn och Lyssnarängen.

Inriktning

Båttrafiken utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.

Riktlinjer

Hamnområdet ska bli en integrerad del av den centrala staden och bidra till en attraktiv stadsmiljö

Utveckla en gästhamn söder om Islandsfallet.

Prioritera angörning för båtar i rörelse.

Begränsa permanent angörning som riskerar att privatisera kajen och Fyrisån.





PLATS OCH PARK

I en växande och allt tätare stad får den allmänna platsen en allt viktigare roll. Uppsalas gaturum, platser, torg, parker och årum är alla förutsättningar för stadslivet. Därför är våra offentliga rum i stadskärnan viktiga för att göra Uppsala attraktivare.

Ett mer attraktivt Uppsala

En stor del av Uppsalas identitet präglas av de offentliga rummen och det liv som levs där. Tillsammans bygger innerstadens platser, parker och stråk en samverkande helhet – de blir stadens vardagsrum och mötesplats. Det betyder att de ska rymma många olika aktiviteter som sker både samtidigt och över tid.

Fler invånare innebär ett ökat tryck på stadens platser och parker för aktivitet och utflyktsmål. Det betyder att flexibilitet och samutnyttjande av det offentliga rummet kommer att bli allt viktigare för att ytor ska kunna användas av olika målgrupper på olika sätt. Extra viktigt är att ge barn och unga mer plats att vistas, umgås och ta plats i de centrala offentliga rummen.

Innerstaden länkar samman staden

De offentliga rummen, platserna och stråken skapar strukturer som binder samman stadskärnans olika delar med varandra. Det är här man rör sig, stannar till, upplever staden eller bara passerar. Genom de offentliga rummen länkar vi samman innerstaden med andra stadsdelar.

Sambanden mellan stadens gator, torg och platser kan liknas vid en väv som hålls samman av väl utformade gaturum. Stadsrum som erbjuder ett rikt och varierat innehåll resulterar i liv och rörelse både dag- och kvällstid. En varierad stad med många attraktiva och intressanta offentliga rum främjar stadslivet, gör invånarna stolta och får besökare att känna sig välkomnade.

Tar vara på de kvaliteter som finns

Att utveckla de offentliga rummen så att stadslivet prioriteras kräver att man tar tillvara de kvaliteter som platsen ger. Många parametrar påverkar de offentliga rummens kvaliteter: både läge, storlek och hur de hänger ihop med omgivningen men också hur de utformas och möbleras.

Exempelvis måste platser med goda ljus- och solförhållanden prioriteras och förtätningsförslag ska därför alltid föregås av sol- och skuggstudier. Vissa platser har en rik kulturhistoria och andra är formade i modern tid – men de bär alla på värden som ska tas tillvara på.

Del av hållbarhetsarbete

Genom att höja kvaliteten och samutnyttjandet av de offentliga rummen kan vi bidra till ett attraktivt, demokratiskt och socialt hållbart samhälle där människor möts, får ta plats och uttrycka sig.

Platser och parker i staden bildar ett finmaskigt nät. Om det är rätt utformat ger det möjlighet till motion, folkhälsa och sinnliga upplevelser.

De offentliga rummen i staden utgör en viktig infrastruktur för många olika ekosystemtjänster. Parker och gatugrönska har höga biologiska värden och stor artrikedom.

Det offentliga rummet utgör en resurs för fördröjning av dagvatten, där såväl parker, torg som gatumark kan användas som magasin.

Inriktning plats och park

Ett levande Årum

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelse-
rum och rörelsestråk.

Flexibla torg

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

Fler och bättre parker

Parkerna ska bli flera och få en tydligare funktion efter stadens behov.

Intressanta nyckelstråk i gatunätet

Uppsalas nyckelstråk i gatunätet ska upprustas för att ge bättre förutsättningar för handel och stadsliv.

Nya kopplingar


Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knyts samman; under järnvägen, över ån och genom kvarter


Utveckla Kulturstråket

Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knyts samman och aktiveras genom att skapa flera målpunkter


 Årummet


 Torg


 Nytt torg ungefärlig placering


 Park

 Ny park

 Ny park ungefärlig placering

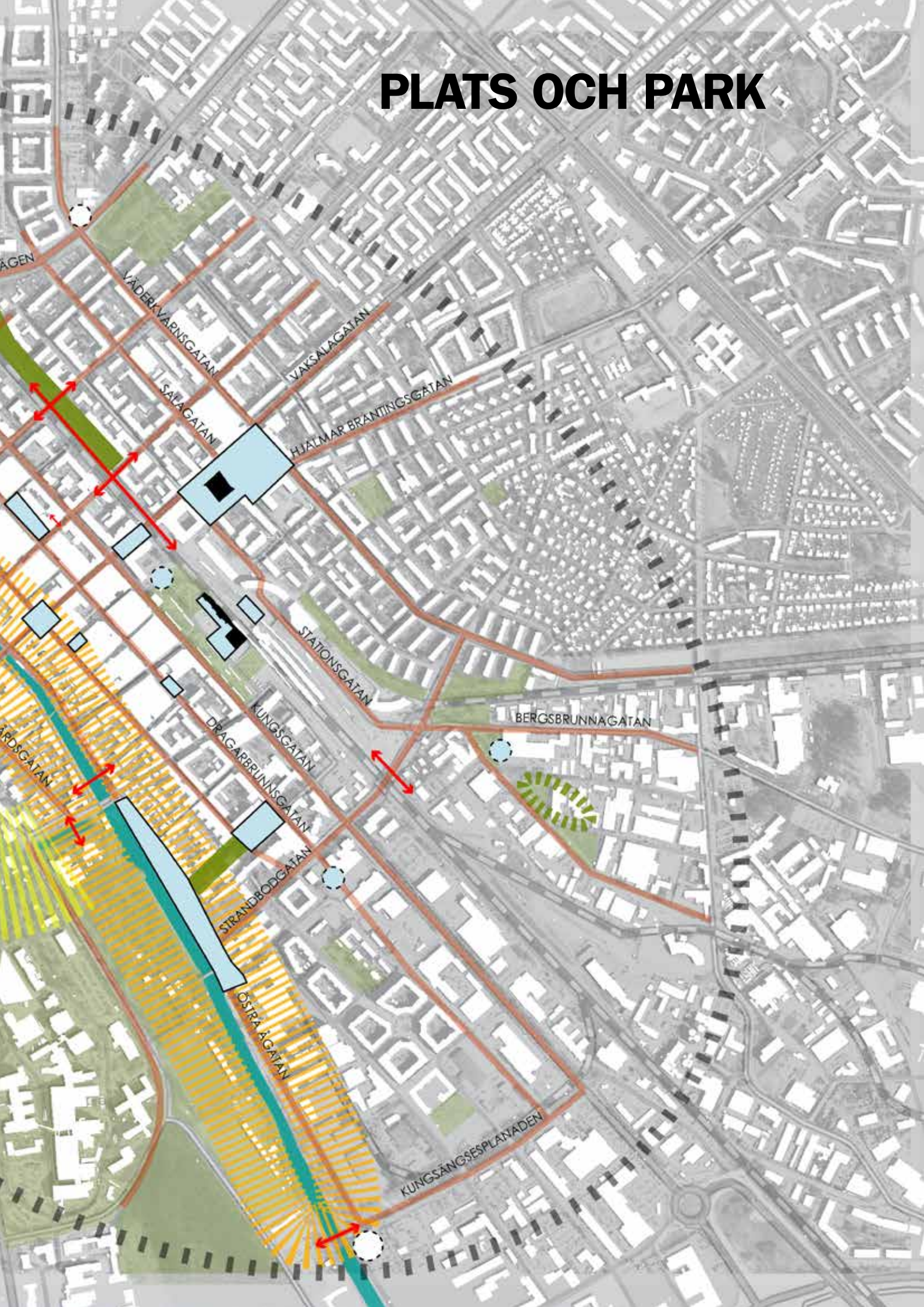
 Nyckelstråk i gatunätet

 Nya kopplingar

 Kulturstråket



PLATS OCH PARK





ETT LEVANDE ÅRUM

Årummet samlar stadens centrala delar till ett sammanhängande och grönt rekreationsstråk – tillgängligt för alla i Uppsala. Det finns ingen annan plats i staden som har lika goda möjligheter till attraktiva mötesplatser.

Uppsalas karaktäristiska stadsgrönka

Årummet är en av Uppsalas mest omtyckta platser. Längs Fyrisåns stränder och kajer finns den karaktäristiska stadsgrönkan, och många associerar platsen med blommande hästkastanjer och klibbiga lindar. Årummet är därför en viktig komponent för Uppsalas identitet och har goda möjligheter att fortsätta utveckla Uppsalas specifika karaktär.

I årummet måste högsta prioritet alltid ges till vistelsevärden. Det finns ingen annan plats i staden med lika goda möjligheter till attraktiva mötesplatser. Det är därför viktigt att vistelsekvaliteterna förstärks längs åns båda sidor.

Sammanhängande stråk för rekreation

Årummets värde som ett sammanhängande rekreationsstråk som förbinder stadskärnan med andra delar av staden och dess omland kan inte nog betonas. Med sina olika karaktärer, där parker och stensatta kajer avlöser varandra, ger årummet utrymme för en mängd olika aktiviteter.

I årummet prioriteras människor som rör sig, före andra trafikslag. Det ska vara lätt som fotgängare att röra sig längs Fyrisåns stränder och kajer. Det är särskilt viktigt att värna om platsen för det allmänna intresset vid markupplåtelse; den bästa platsen ska vara gratis och vara tillgänglig för alla. Årummet måste därför hållas fritt för passager och rörelser längs Vattnet.

Utveckla årummet söderut

Årummet kan utvecklas ytterligare för att bli ett ännu attraktivare vistelserum. Här ska till exempel viktiga utblickar längs stråket säkerställas. Längs ån kan man förvänta sig en utveckling av fler publika stadsrum. Restauranger och caféer i området förstärker årummets karaktär med mötesplatser.

Årummet söder om Islandsbron är stadens viktiga farled ut mot Mälaren. Här ska båtar kunna ta sig fram till Uppsala hamn vid Islandsfallet. I det ”södra åstråket” ligger även Hamnplan, Stadsträdgården och Studenternas idrottsplats. Denna del av årummet ska utvecklas med särskilt fokus på ett sjudande stadsliv med idrott och evenemang.

Inriktning

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk.

Riktlinjer

Prioritera årummet för vistelse, möten och rekreation.

Utveckla årummet med tillskott av särskilt hög kvalitet.

Utveckla årummet med målpunkter som restauranger och caféer längs gatornas bottenvåningar.

Förstärk vistelsekvaliteter som sittplatser, sollägen, grönska och konst.



FLEXIBLA TORG

Uppsalas torg fyller viktiga funktioner i stadslivet som plats för möten, handel, kultur och rekreation. Innerstadens befintliga torg har potential att utvecklas, få en mer flexibel användning och gynna stadslivet mer än vad de gör idag. Det finns också möjligheter till nya torg i utvecklingsområden.

Mindre parkering, mer plats för människor

Torgmiljöer har en tradition som handels- och mötesplatser. Uppsalas torg utgör variationsrika miljöer med både äldre torg som bär på rik kulturhistoria och nykomlingar som representerar dagens moderna formspråk.

Många av Uppsalas centrala torg kan utnyttjas bättre och gynna stadslivet. Idag domineras några av torgen av markparkeringar för bil. Genom nya parkeringslösningar kan torgen utvecklas med funktioner som sittplatser, torghandel, rekreation, lek, utställningar, aktiviteter och evenemang.

Stora torget och Fyristorget

Stora torget anlades på 1640-talet och är ett renässanstorg med slutna hörn. Det är Uppsalas mest centrala och välbesökta torg och präglas idag av busstrafik. De dominerande hållplatserna kan flyttas österut genom färre stombusslinjer över torget. Stora torget kan då utvecklas som stadens hjärta för vistelse, kultur, evenemang och möten.

Fyristorget är en viktig del av årummet vid Uppsalas paradgata och Nybron. Ända sedan stadsbranden 1702 har torget fungerat som handelsplats och kallats Vedtorget, Smörtorget och Fisktorget. Fyristorget kan utvecklas med mer torghandel, fler vistelseytor och mer kultur genom att ytor för bilparkeringar nedprioriteras.

S:t Eriks torg och Vaksala torg

S:t Eriks torg är ett medeltida stadsrum omslutet av vackra byggnader, domkyrkan och Saluhallen. Det var ett kött- och fiskförsäljningstorg och har kallats för såväl Oxtorget som Köttorget innan Saluhallen byggdes. Torget kan utvecklas med mer handel, fler vistelseytor och mer kultur genom att ytor för bilparkeringar nedprioriteras.

Vaksala torg är centrala stadens största torg med torghandel, loppmarknader och ytkrävande evenemang. Torget behöver utvecklas som evenemangsplats och integreras med en större hållplats för kollektivtrafik längs Vaksalagatan.

Nya torg och platser

Svintorget/Kungsängstorg

Nya torgytor har tillkommit i samband med stadsförnyelseprojekt för Uppsalas stadskärna. Längs Dragarbrunnsgatan och kring Resecentrum finns nu flera nya torg och platser – uppskattade stadsrum med flexibel användning. Svintorget/Kungsängstorg blir en viktigare mötesplats och oas ju mer stadens centrum växer söderut. Från torget utvecklas en viktig parkkoppling ner till årummet och Hamnplan.

Hamnplan och Köttinspektionen

Hamnplan är ett soligt kajområde söder om Islandsbron. Platsen ska utvecklas till en attraktiv sommarplats med stadsliv. En hårdgjord kaj i anslutning till stadsträdgården ger fler sittmöjligheter med restauranger, caféer och platser för lek nära vattnet. Köttinspektionen, ritad av Gunnar Leche, kan utvecklas till ett viktigt kulturtorg med scen och ateljéer. Kring byggnaden behövs plats för möten, mingel och kultur.

Stadshuset och främre Boländerna

I samband med att stadshuset byggs ut utvecklas även ytan framför stadshuset. Platsen vänder sig ut mot Vaksalagatan och Uppsalas paradgata och blir mer tillgänglig och inbjudande. I samband med den pågående stadsomvandlingen i främre Boländernas behöver nya ytor för torgplatser reserveras och utvecklas.

Inriktning

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

Riktlinjer

Utveckla torgen med mer torghandel, fler evenemang och flexibel användning.

Begränsa långvariga upplåtelse för försäljningsvagnar.

Minska andelen bilparkering på torgen till förmån för stadsliv.

Skapa nya torg och platser i utvecklingsområden.



FLER OCH BÄTTRE PARKER

Gröna parker är mötesplatser som lockar besökare i alla åldrar. Det ger dem en särställning som offentligt rum. I takt med att Uppsala växer och förtätas finns behov av nya parker och bättre tillgänglighet till befintliga parker – särskilt i stadens södra utvecklingsområden.

Viktiga både för människor och natur

Av alla offentliga platser är det kanske parkerna som används av flest människor för vistelse och rekreation. De används av människor i alla åldrar, både närboende, studerande, yrkesverksamma och turister.

I en allt tätare stad behöver parkerna därför bli fler och de befintliga parkerna utvecklas – för att kunna erbjuda ett större utbud och plats för en växande befolkning. Stadens parker är samtidigt byggstenar i den hållbara staden och utgör viktiga utrymmen för naturliga processer och ekosystemtjänster.

Platser för friluftsliv och lek

Friluftslivet hittar nya former och platser inne i staden. Många väljer att jogga centralt längs ån och längs parkstråk. Folkhälsotrenden kombineras med upplevelsevärden i närområden – det är dags att prata om sociala ekosystemtjänster.

Det behövs fler lekplatser i centrala Uppsala. I Stadsträdgården ligger stadens största lekplats – en målpunkt och mötesplats för alla stadens barn och barnfamiljer. Ytterligare lekplatser finns idag i Engelska parken, Vasaparken, S:t Göransplan, Frodeparken och Anna Petrus park. Utöver dessa finns skolgårdar som också används för lek- och hängplatser på kvällar och helger.

Områden som behöver utvecklas

Centrala Uppsala kommer att ha sin stora expansion söderut. Med stora tillskott på bostäder och kontor finns därför behov av ett nytt parkstråk med plats för lek vid Hamnesplanaden.

Stadsträdgården behöver utvidgas söderut och integreras med idrottsområdet Studenternas. Det kan även förstärkas som aktivitetsstråk med kopplingen mot Kronåsen med Sten Sturemonumentet och Gula stigen. Slottsbacken kan utvecklas som ett centralt parkområde med bättre tillgänglighet.

Österplan utvecklas i samband med att planskilda korsningar byggs under järnvägen för S:t Persgatan och S:t Olofsgatan. En befintlig markparkering för bilar blir till ett parkstråk med lekplats längs järnvägen. En ny kvarterspark i främre Boländerna skulle förse området med grönska, lek och rekreation i samband med att stadsdelen förtätas och utvecklas.

Gröna resurser i annans ägo

I Uppsala finns en mängd centralt belägna grönområden som inte ägs av kommunen men som är tillgängliga för allmänheten. Universitetsparken, Botaniska trädgården, kvarterer Observatoriet och Skytteanska trädgården är exempel på stadsgrönska som Uppsalaborna räknar som sina. Det är viktigt att det finns samarbete och dialog mellan kommun och markägare kring dessa ytor.

Inriktning

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

Riktlinjer

Ge utrymme för lek för alla åldrar och förmågor.

Stärk kopplingar till och tillgängliggör befintliga parker och trädgårdar.

Utveckla nya parker vid Österplan, Hamnesplanaden och i främre Boländerna.

NYA KOPPLINGAR

Uppsalas stadskärna domineras idag av stora kvarter i rutnätsplanen. Genom att skapa nya kopplingar mellan gator, under och längs järnvägen, genom kvarter och över ån knyter man samman stadens gator och offentliga rum. Det blir lättare att röra sig i staden, och fler platser aktiveras.

Broar över Fyrisån

Broar är viktiga element som ger identitet och karaktär åt staden. Rätt utformade fungerar de som attraktiva mötesplatser. På Uppsalas broar och brofästen ska man kunna möta vänner, betrakta stadslivet och njuta av Fyrisån. Bland de befintliga broarna behöver S:t Olofsbron förändras i sin utformning från gata till bro. Det finns även planerade nya broar över Fyrisån.

Bro i Kungsängsesplanadens förlängning

En bro i Kungsängsesplanadens förlängning är en viktig koppling i det södra åstråket. Den kopplar ihop det nya Kungsängen med området väster om ån, nya Studenternas, Ulleråker och Sjukhusvägen. Bron skapar förutsättningar för fler att vistas och röra sig mellan Fyrisåns stränder. Det ställer stora krav på detaljutformningen så att såväl bro som brofästen fungerar som vattennära mötesplatser. Det är viktigt att bronns barriäreffekt längs ån minimeras. Bron ska vara öppningsbar så att båttrafik inte hindras.

Cykelbro vid Vretgränd

En ny cykelbro i Vretgränds förlängning underlättar för cykeltrafiken. Det går enklare och snabbare att ta sig över ån och det förbättrar i sin tur miljön och vistelsevärden vid Islandsbron. En förutsättning för bron är att den blir ett tillskott till stadsmiljön med höga arkitektoniska värden. Det är också viktigt att den inte hindrar det starka gångstråket utmed ån.

Spång över Kvarnfallet

Kopplingar mellan Uppsalas välbesökta gågata och den vackra historiska Domkyrkostaden behöver stärkas. På 1700-talet fanns en smal spång, benämnd Kvarnspången, över Kvarnfallet. Att pröva en gångbro i samma läge, som förbinder Klostergränd med Rosénparken och S:t Eriks torg, skulle kunna förbättra förutsättningarna för fotgängare.

Passager

Under och längs järnvägen

Järnvägen genom centrala Uppsala delar naturligt staden. Här ska passager skapas som binder ihop de centrala delarna. Två planskilda järnvägspassager där S:t Olofsgatan och S:t Persgatan korsar järnvägen ska byggas. I samband med detta kan attraktiva anslutningar och kopplingar mellan tunnelmyningar och intilliggande ytor skapas.

Genom kvarter

Många av innerstadens kvarter är stora och slutna. Att som fotgängare kunna slinka igenom ett kvarter och korsa den normala gatustrukturen ger intressanta upplevelser. Genom att kontinuerligt arbeta med att öppna upp passager genom kvarterstrukturer skapas nya flöden för fotgängare.

Öppnandet av Vretgränd är exempel på en ny och viktig passage där kommunen nu är markägare. Ett annat exempel är kvarteret Svalan där fastighetsägaren tillåter passage mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan.

Tillgängliga parker

En ny koppling mellan gågatan och Klosterparken skulle förbättra tillgängligheten till en park mitt i stadskärnan. Tillägg till parken kan göras så att den utvecklas till Uppsalas mest centrala stadsrum med fokus på barn.

Inriktning

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

Riktlinjer

Utforma broar och tunnlar med särskilt hög arkitektonisk kvalitet.

Möjliggör passager genom kvarter.





INTRESSANTA NYCKELSTRÅK I GATUNÄTET

Strukturen med nordsydliga gator och östvästliga gränder är ett kännemärke för Uppsalas innerstad. De sammanhängande stråkens betydelse för ett attraktivt offentligt rum kan inte överskattas. De knyter samman staden och dess målpunkter men är också platser för upplevelser och attraktion i sig själva.

Både gator, park- och promenadstråk

Rutnätsstaden, med undantag av kvarteren runt domkyrkan, sätter sin prägel på Uppsalas innerstad. Det är en väv av gator och gränder som kopplar platser till varandra och erbjuder visuell ledning och orientering. Uppsala har stråk av skilda slag – vanligast i form av gator men också park- och promenadstråk.

Gemensamt för alla gatustråk är att de ska ha levande bottenvåningar med funktionsblandning och vara lätta att röra sig på för gående och cyklister. De ska knyta samman platser och målpunkter inom staden men också vara upplevelser i sig själva.

Nordsydliga och östvästliga stråk

De nordsydliga stråken följer i huvudsak åsens och åns riktning. Ågatorna, gågatan, Dragarbrunnsgatan, Kungsgatan och Väderkvarnsgatan är alla nordsydliga med olika karaktärer. Dessa stråk är tydliga och konsekventa, med små höjdskillnader och få barriärer och avbrott.

De östvästliga stråken, som Vaksalagatan och Drottninggatan har orienteringslinjer mot ån, åsen och slottet. De bjuder på utblickar och vyer. Många av dessa stråk korsar järnvägen, passerar i tunnlar eller över broar.

Viktiga gatustråk i centrum

De fyra gatorna från Stora torget

Från Stora torget leder de viktigaste gatustråken i stadskärnan: axlarna Drottninggatan–Vaksalagatan och Svartbäcksgatan–Kungsängsgatan. Uppsalas

paradgata (Drottninggatan–Vaksalagatan) med Carolina Rediviva som fondmotiv i väster ska förbättras för gående. Svartbäcksgatan i norr och Kungsängsgatan i söder kan koppla till gågatan som en attraktiv ströv- och handelsgata.

Östra och Västra Ågatan

Östra Ågatan längs Fyrisån kan utvecklas och förstärkas som stråk för rekreation och vistelse. Miljöer nära Fyrisån med generösa ytor, ljus luft och söderläge gör området attraktivt. Fler målpunkter, restauranger och caféer stärker stråkets kvaliteter och hjälper till att utveckla en intressant fortsättning av gatan söderut. Även Västra Ågatan kan förbättras för gående med breddade trottoarer närmast vattnet och för cyklister längs gatan.

Gågatan och Dragarbrunnsgatan

Gågatan och den mest centrala delen av Dragarbrunnsgatan utgör hjärtat för ett sammanhållet handelsstråk. De kopplas samman av viktiga gränder. Båda gatornas attraktivitet kan förstärkas med ett mer varierat utbud och en större spridning av aktiviteter över dygnet.

Inriktning

Uppsalas nyckelstråk i gatunätet ska upprustas för att ge bättre förutsättningar för handel och stadsliv.

Riktlinjer

Utveckla nyckelstråken så att de främjar stadslivet.

Utforma stråken med god tillgänglighet för gående.



UTVECKLA KULTURSTRÅKET

Kvarteren runt Uppsala slott, domkyrkan, S:t Eriks torg och delar av centrala årummet är betydelsefulla för Uppsalas identitet, historia och varumärke. Genom att förstärka och utveckla platsernas sammanhang i en promenadslinga öppnas möjligheter för turismål, kultur och andra verksamheter.

Tar emot flest turister

Området runt domkyrkan och slottet är en enastående del i Uppsalas stadsmiljö. Det är idag den del av Uppsala som tar emot störst andel av alla de turister som dagligen besöker staden. Gatorna runt området samt Domkyrkoplan, Odinslund, Carolinabacken och Slottsbacken är öppna ytor som kan knytas ihop bättre genom tydlig gestaltning och information.

Historiskt centrum sedan 1500-talet

Stråket mellan S:t Eriks torg och Uppsala slott utgör sedan 1500-talet Uppsalas ceremoniella centrum. Det har använts av staten, kyrkan och stadens invånare för ceremonier, processioner, samlingar, manifestationer och demonstrationer.

Längs kulturstråket ligger en rad monumentala byggnader med mycket högt egenvärde: Uppsala domkyrka, Konsistoriehuset, Dekanhuset, Ärkebiskopsgården, Helga Trefaldighetskyrkan med prästgård, Carolina Rediviva och Uppsala slott. Genom sin funktion nu och tidigare utgör de betydelsefulla delar i detta historiska centrum.

Inriktning

Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa fler målpunkter.

Riktlinjer

Utveckla berättelsen om kulturstråket genom tydligare vägvisning och information för alla åldrar.

Skapa fler målpunkter i samspel med den historiska miljön längs stråket.





BEBYGGELSE

Bebyggelsen i centrala Uppsala är resultatet av olika tiders stadsplanering och ideal. För att bygga för framtiden krävs kunskap och respekt för stadens olika karaktärer. Den nya arkitekturen ska utformas så att kvalitet och upplevelser prioriteras framför kortsiktiga ekonomiska överväganden.

Respektera olika karaktärsområden

Centrala Uppsala består av flera väl avgränsade karaktärsområden. Detta har tagit sig uttryck i olika former och placeringar av kvarter, gator, torg, byggnader och grönområden. Bebyggelsen speglar olika tiders problem och framtidsvisioner men representerar alla en ständig önskan om att skapa något nytt och bättre.

För att bygga vidare, värna och utveckla centrala staden för framtiden krävs kunskap om de olika områdena och respekt för olika tiders stadsplanering. Många av byggnaderna och parkerna är goda representanter för sin tids arkitektur, värderingar och ideal. Med en genomtänkt gestaltning kan även vår tids byggnader och miljöer få samma uppskattning.

Betydande kunskaps- och kulturstad

Uppsala är landets mest betydande lärdoms- och kulturstad och innerstaden har klassificerats som ett

riksintresse för kulturmiljövården. Byggnader som är värdefulla ur ett kultur- och arkitekturhistoriskt perspektiv ska därför, så långt det är möjligt, värnas och förändringar ska alltid föregås av analyser.

Även Uppsalas stadssiluetten är av riksintresse och en viktig del av Uppsalas själ och varumärke. Nya byggnader i centrala staden kan inverka positivt eller negativt på siluetten och på värdefulla siktvyer eller betydelsefulla sollägen. Riktlinjer för respektive karaktärsområde finns för att hantera dessa frågor.

Del av hållbarhetsarbete

I städer bor människor tätare och kommer varandra närmare. Det ger möjligheter för möten och interaktion. Dessutom samutnyttjas resurser som transporter, uppvärmning och infrastruktur i städer.

Höga krav ställs på arkitekturen och den tillkommande bebyggelsen för att den ska bidra till en attraktiv stad, och för att människor ska vilja bo och trivas i Uppsala.

Inriktning bebyggelse

Levande bottenvåningar

Stärk den långsiktiga stadslivsutvecklingen genom att skapa förutsättningar för verksamheter i stadens bottenvåningar.

Utnyttja taken

Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner.

Hushöjder och siktlinjer

Befintliga hushöjder och siktlinjer respekteras särskilt i området mellan Uppsala slott, Carolina Rediviva, domkyrkan och UKK. Högre hus kan under tillåtande omständigheter prövas utanför stadens mest centrala delar.

Nya stadskvarter

Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.

Berika befintlig bebyggelse

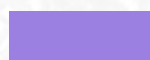
Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.

Utveckla kulturmiljön

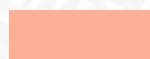
Kulturmiljön ska värnas, göras mer levande och mer tillgänglig.

Utgå från områdets karaktär

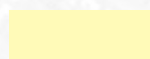
Stadens olika karaktärer ger variation och utvecklas utifrån sina egna förutsättningar med stadsliv i fokus.



Nya stadskvarter



Berika befintlig bebyggelse



Utveckla kulturmiljön



BEBYGGELSE



VÄTHOLMVAĖEN

RÄBYĖEN

TÖRKELSGATAN

VAĖSALAGATAN

VÄDERĖVÄRNSGATAN

SÄLAGATAN

HJÄLMÄR BRÄNTINGSGATAN

STATIONSĖEN

FÄLHÄGSLÄDEN

DRÄGÄRBRUNNSGATAN

KUNĖSGATAN

BERĖSBRUNNÄGATAN

SÄBYĖEN

ÄRDSĖEN

SJUKHUSVÄĖEN

STRÄNDBÖĖGATAN

ÖSTRÄĖGATAN

KUNĖSÄNGESPLÄNÄDEN

LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

Levande bottenvåningar med aktivitet, människor och rörelse är viktiga för stadslivet i Uppsala. Ny bebyggelse ska därför planeras för framtida handel och verksamheter på bottenplan, med god arkitektur och ett varierat uttryck.

Upplivelsesrik och varierad gatumiljö

Levande bottenvåningar handlar om utformningen av byggnaderna i ögonhöjd. Med hög kvalitet och detaljrikedom berikar de gaturummet och får oss att stanna upp. Hur vi upplever gatan beror till stor del på om vi rör oss längs en långsträckt byggnad utan verksamheter, eller om vi går förbi bottenvåningar med varierat utbud.

En god upplevelsemiljö attraherar oss människor. När fler söker sig till en miljö leder det till en ökad känsla av trygghet. En enförmig miljö upplevs inte bara som tråkig utan kan ofta även uppfattas som otrygg. Det är därför viktigt att bottenvåningarna, entréerna och fönsterpartierna får en god arkitektonisk utformning med ett varierat uttryck och fina material.

Butiker, restauranger och tydliga entréer

I centrala staden utgörs bottenvåningar till stor del av butiker, caféer och restauranger. Levande bottenvåningar kan även utgöras av tydliga entréer till kulturverksamheter, skolor och andra verksamheter som drar många besökare. Entréerna ska vara riktade mot gatan eller torget så att de ger liv och rörelse i stadsrummet.

I utvecklingen av staden behöver handeln förutsättningar för att växa. Det sker huvudsakligen genom etablering i stadens bottenvåningar. Ny bebyggelse bör därför utformas så att bottenvåningen passar för butiker, även om det kan ta tid innan handeln etablerar sig. Under tiden kan bottenvåningen användas för kontor, föreningslokal eller annan verksamhet.

Lokaler som kan anpassas efter behov

För att staden ska kunna möta samhällsförändringar och förändrade behov krävs bottenvåningar som kan anpassas över tid, och efter olika situationer. Vi utnyttjar fortfarande de bottenvåningar som byggdes vid sekelskiftet, och de bidrar till stadslivet både som målpunkt och som en upplevelse i en varierad gatumiljö.

Lokaler av skiftande storlek och läge är också en förutsättning för mindre näringsidkare att kunna bedriva verksamhet. En stad behöver både A-, B- och C-lägen för verksamheter. Det är i många fall verksamheterna i stadens B- och C-lägen som ger en unik stadsmiljö och varierad karaktär. Särskilt viktigt är att skapa nya verksamhetslokaler längs nyckelstråk i staden, se plats- och parkkartan.

Inriktning

Stärk den långsiktiga stadslivsutvecklingen genom att skapa förutsättningar för verksamheter i stadens bottenvåningar

Riktlinjer

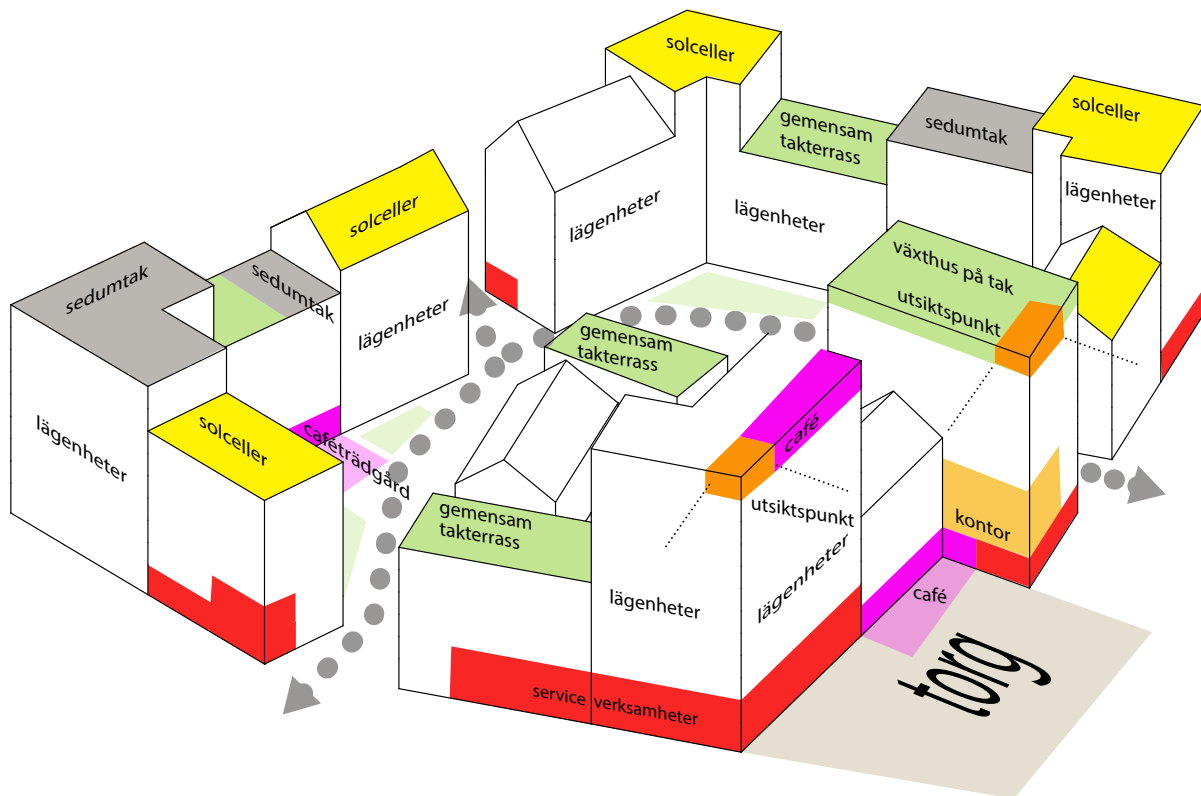
Bottenvåningar ska i huvudsak användas för olika typer av verksamheter.

Nya byggnader ska utföras så att bottenvåningens golv ligger i nivå med gatan.

Entréer ska huvudsakligen vända sig mot gatan.

Bottenvåningar och entréer ska ha hög kvalitet på utformning och material.





UTNYTTJA TAKEN

Gröna tak kan ge många fördelar för såväl klimatet som stadsmiljön, dessutom är de vackra att se på. I delar av den centrala staden är taken en outhyttjad resurs som bör användas på ett bättre sätt. Många kvarter är fullt utbyggda och saknar gröna gårdar men det finns möjlighet att anlägga gröna tak som fyller många funktioner.

Utvecklingen med gröna tak är framförallt möjlig i senare tids bebyggelse med platta tak och terrasser. I den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bör man vara försiktig med hänsyn till befintliga värden. Vid ny bebyggelse finns stora möjligheter att från början utforma taken så att de fyller flera funktioner.

Klimatanpassning, dagvattenhantering och biologisk mångfald

Gröna tak är ett viktigt redskap för att möta och hantera pågående klimatförändringar. De kan hantera dagvatten så att det fördröjs och renas vilket bidrar till en minskad belastning på Fyrisån. De bidrar också till ett bättre klimat och möjliggör en ökad biologisk mångfald i staden. Växtlighet utjämnar temperaturen och hjälper till att höja luftfuktigheten i staden. Taken kan även användas för ekosystemtjänster för att öka den biologiska mångfalden, och bikupor kan placeras på taken.

Stadsliv på taket

Taken är också en resurs att användas för social samvaro. De kan användas för lek, rörelse, stadsodling och andra aktiviteter. I de mest centrala lägena kan taken öppnas för allmänheten och användas för kafé och restaurangverksamhet.

Inriktning

Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner

Riktlinjer

Vid nybyggnad ska möjligheten att anlägga gröna tak alltid prövas.

I tät bebyggelse ska krav på en viss andel grönyta användas som styrmedel i detaljplaner och program för att garantera tillräcklig grönska.



Illustration som visar hur taken kan användas för odling, vistelse, mötesplats, solenergi och dagvattenhantering.



VÄRNA STADENS SILUETT

Den berömda Uppsalasiluetten utgörs av de högt belägna märkesbyggnaderna Uppsala slott, Uppsala domkyrka, Carolina Rediviva och Universitetshuset. Stadens siluett, stadsbild och siktvyer ska fortsätta värnas och respekteras.

Gamla och nya märkesbyggnader

Domkyrkan (119 m hög) och slottet (42 m högt) är strategiskt placerade på den höga Uppsalaåsen och har därmed gett Uppsala en berömd siluett, olik alla andra städer. Under 1800-talet manifesterades Uppsala som universitetsstad med ytterligare två högt belägna byggnader: universitetsbiblioteket Carolina Rediviva och Universitetshuset.

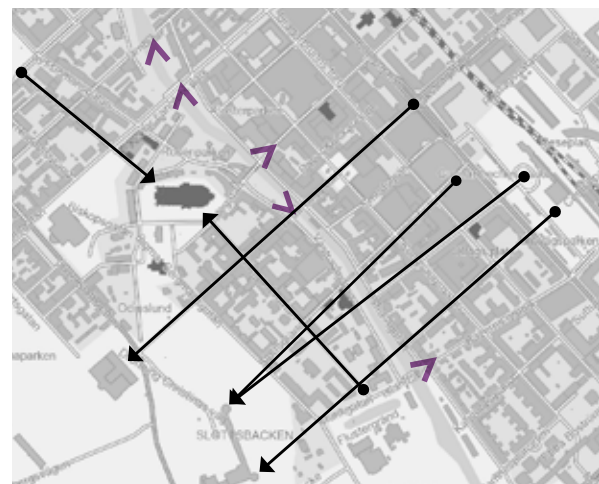
Det höga läget i kombination med hög arkitektonisk kvalitet och unika verksamheter gör dem alla till märkesbyggnader med stor betydelse för Uppsalas varumärke. Under 1900- och 2000-talen har några nya märkesbyggnader tillkommit, som Vattentornet och Uppsala Konsert och Kongress.

Liksom andra kulturstäder i Europa värnar Uppsala dessa högre och centralt belägna märkesbyggnader och deras roll i stadsbilden. Detta utesluter inte att staden gärna ser tillkomsten av nya märkesbyggnader av hög arkitektonisk kvalitet. En vägledande princip ska då vara att motiven för att bygga högt är tydliggjorda och att staden som helhet tillförs något nytt och kvalitativt. Upplevelsen av nuvarande kvaliteter ska inte påverkas negativt.

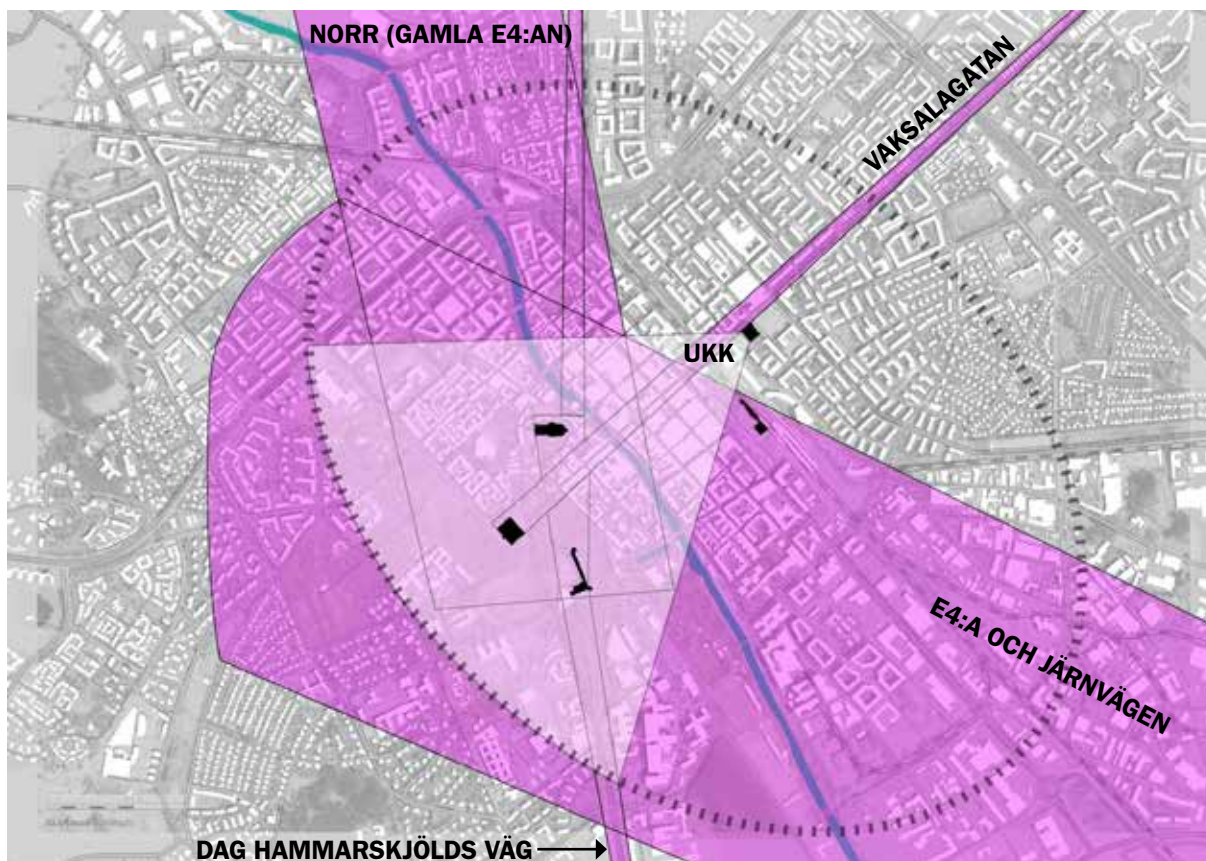
Värna centrala siktvyer och sollägen

Flera av Uppsalas monumentalbyggnader har spelat en viktig roll för dragningen av gator och vägar. Under promenader i centrala Uppsala nås man oväntat av slående utblickar mot dessa märkesbyggnader. Siktvyerna ska värnas vid förändringar och skapandet av nya gator eller offentliga platser.

Uppsala har många smala gator och gränder samt mindre torg. Detta beror på 1600-talets rutnätsplan. För att även i framtiden kunna erbjuda Uppsalaborna attraktiva platser med bra dagsljus och värdefulla sollägen prioriteras dessa kvaliteter framför högre hus.



Viktiga siktlinjer och vyre i stadskärnan. ◀ Vy ● → siktlinje



Lila, siktsektorer som kommer in från stadens ytterområden i riktning mot slottet, domkyrkan och Carolina Rediviva. Texten i kartan visar varifrån som de olika siktsektorerna huvudsakligen kan upplevas. Vit, Siktsektor från UKK

Särskilt värdefulla siktsektorer

Med rutnätsplanen från 1600-talet följde långa, raka infartsvägar från landsbygden mot centrum med domkyrkan och slottet som fondbyggnader. Även i dag är dessa riktningar tydliga, särskilt från norr. Men även från öster och söder finns dessa kvaliteter delvis kvar.

Andra siktsektorer där stadens märkesbyggnader tydligt framträder tar sin utgångspunkt i E4:an och järnvägen från söder och från Vattholmavägen i norr.

Från UKK

När UKK uppfördes tillkom ytterligare en värdefull siktsektor. Arkitektkontoret Henning Larsens Tegnestues lyfte upp konsertsalen med dess foajé för att därifrån få den magnifika utsikten mot stadens märkesbyggnader i väster.

Inriktning

Befintliga hushöjder och siktlinjer respekteras särskilt i området mellan Uppsala slott, Carolina Rediviva, domkyrkan och UKK. Högre hus kan under tillåtande omständigheter prövas utanför stadens mest centrala delar.

Riktlinjer

Inga höga hus som stör stadens siluett får uppföras inom de värdefulla siktsektorerna.

I centrala staden får hushöjderna nedanför åsen inte nå över slottets sockel. I främre Boländerna kan undantag göras.

Vid planering av nya, högre hus ska alltid en genomarbetad sikt- och stadsbildsstudie genomföras, där förhållandet mellan nya och befintliga högre byggnader studeras.

Värdefulla siktvyer i gatumiljöer och årum ska värnas. Nya byggnader och påbyggnader får inte försämra värdefulla sollägen i staden.



Illustration som visar hur nya stadskvarter kan utformas med variation i uttryck och innehåll och händelserika bottenvåningar.

NYA STADSKVARTER

Uppsala växer kraftigt och nya områden måste utvecklas för att kommande generationer ska kunna bo och verka i centrala staden. Eftersom stora delar av centrala Uppsala redan är bebyggda, är det viktigt att vi tar hand om de kvarvarande ytorna väl genom att bygga stad av högsta kvalitet.

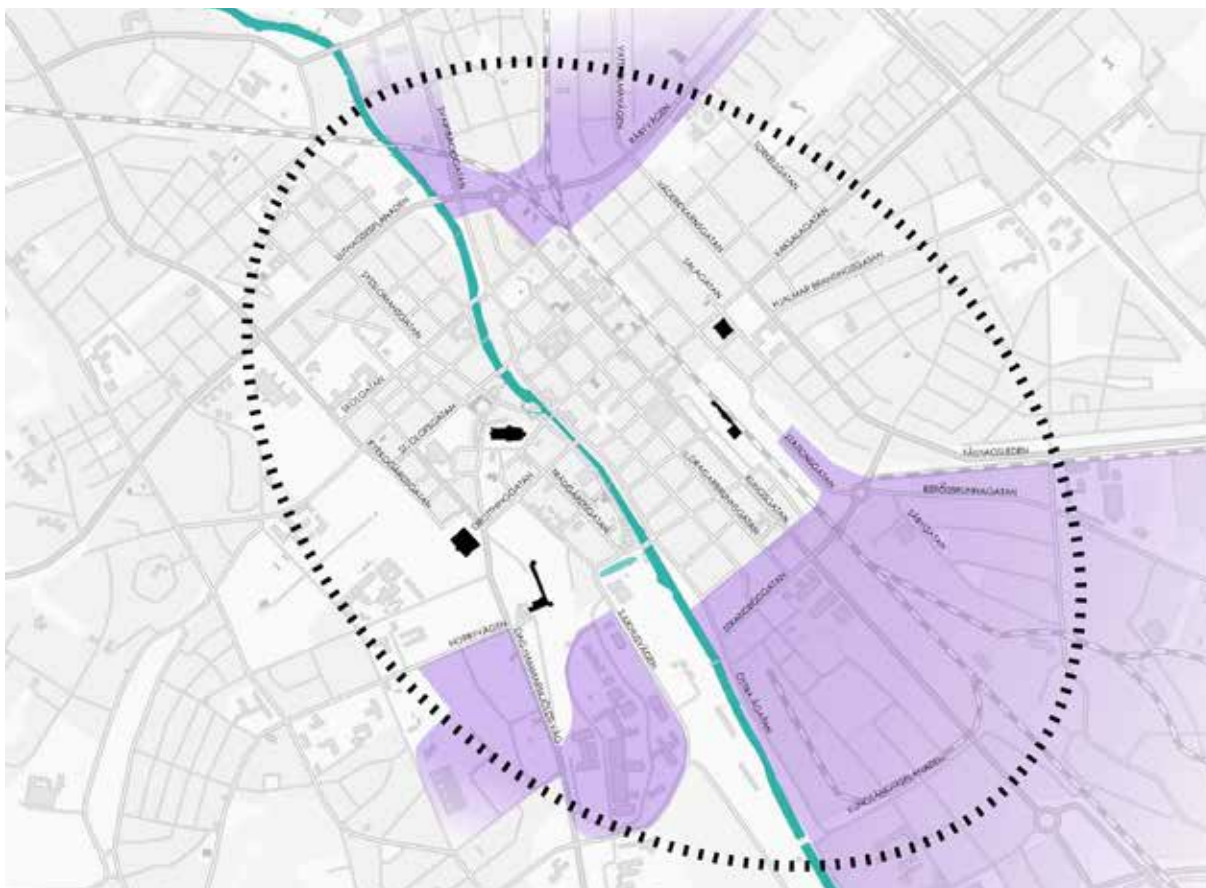
En blandad stadsmiljö

Innerstaden växer och de nya kvarter som blir en del av innerstaden ska förvaltas och utvecklas med hög kvalitet. I de markerade områdena ska nya stadskvarter präglade av blandstadsbebyggelse utvecklas. Dessa områden har möjlighet att få tätare stadsbebyggelse än övriga delar av staden och här kan därför stora nytillskott av bebyggelse växa fram.

För att säkerställa kvalitet, karaktär och variation i de nya stadsdelarna är det viktigt att bevara delar av den befintliga bebyggelsen. För att stadslivet ska gynnas och få utrymme kan gatustrukturen behöva förändras så att kopplingar till den befintliga stadskärnan blir tydliga. Det är viktigt att gatu- och rörelsestrukturen blir finmaskig och att kvarteren inte blir för stora.

Utgå från den allmänna platsen

Stadens gator går allt mer ifrån att vara transportsträckor för fordon till att bli viktiga, mångfunktionella vistelseytor. När nya områden utvecklas är det därför viktigt att sambanden mellan de offentliga rummen – våra gemensamma mötesplatser – utnyttjas och stärks. De offentliga rummen i de tillkommande områdena ska vara flexibla och utgå från vad kommande invånare behöver för att leva ett gott liv i staden. I de nya kvarteren behöver stadsbebyggelsen utgå från gatan. Den ska ses som ett viktigt stadsrum där byggnaderna bidrar med att höja kvaliteten i mötet mellan gata och hus.



Karta som visar områden där det finns plats för att skapa nya stadskvarter som kopplar till stadskärnan.

Värdetät stadsbebyggelse

Det finns ett stort behov av bostäder, och de är i sin tur en förutsättning för att utveckla stadsbebyggelse. Målet är att skapa en blandad stad som har många olika typer av värden och kvaliteter. En värdetät stadsbebyggelse är rik på kvalitativ variation i både innehåll, service, arkitektur och skapar en attraktiv stadsmiljö.

Inriktning

Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.

Riktlinjer

Skapa en tydlig och finmaskig kvartersstruktur som kopplar till stadskärnan.

Skapa en blandad stadsmiljö med bostäder och verksamheter.

Gestalta nya kvarter med kvalitet och variation i det arkitektoniska uttrycket.

Ge plats för kommande behov av offentliga verksamheter.

Låt äldre bebyggelse tillföra variation i skala, uttryck och innehåll som komplement till ny bebyggelse.



Byggnaden vid Vaksalagatan har fått nya fasader med hög kvalitet som ger ett tillskott i stadsmiljön.

BERIKA BEFINTLIG BEBYGGELSE

Som storstad behöver Uppsala öka förutsättningarna för en blandad stad med mer utrymme för handel. Stora delar av centrala Uppsala kan verka färdigbyggda, men nya förutsättningar och behov gör att bebyggelsen ständigt utvecklas.

En blandad 24-timmarsstad

I en växande stad är det centrala läget mycket attraktivt för både bostäder, handel och annan verksamhet. För att få en levande stad dygnet runt är det viktigt med en blandning av bostäder, handel och verksamheter som drar besökare. De nya tillskotten bör utformas så att de tillför variation och höjer kvaliteten i stadsrummet.

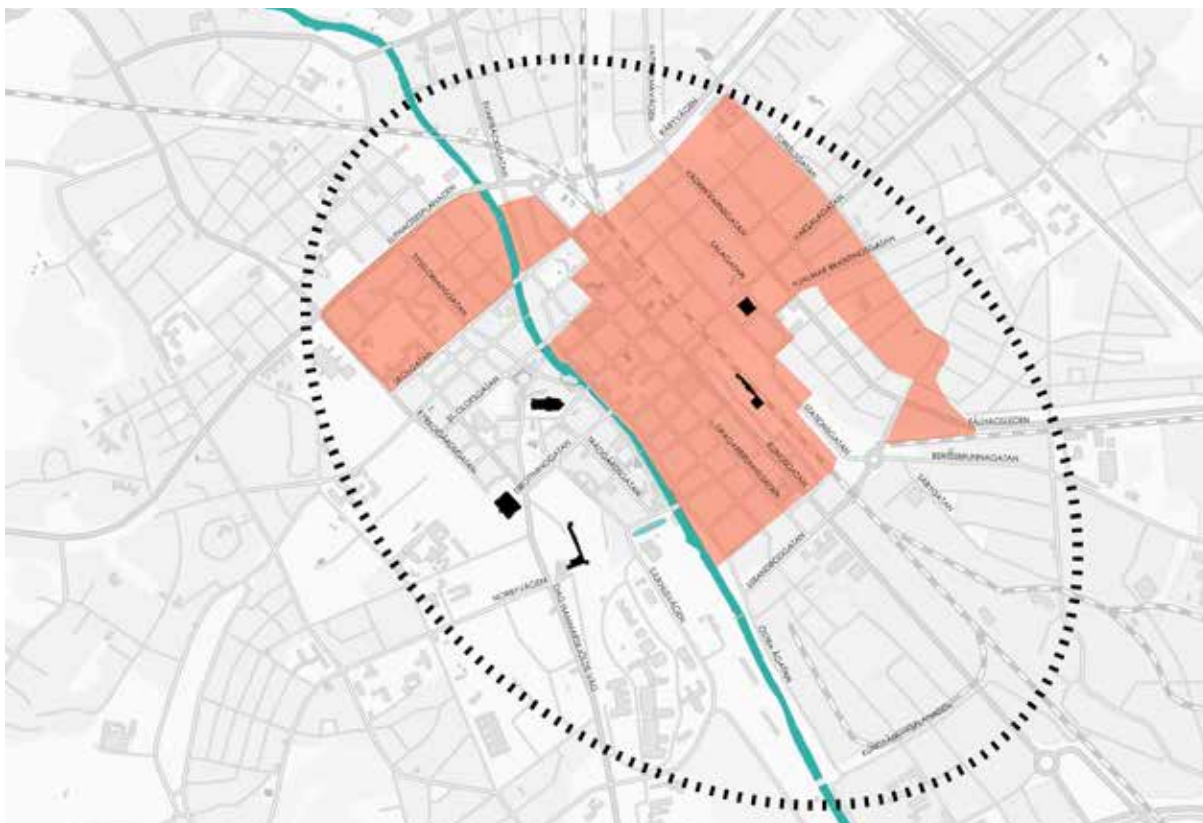
Uppsala är på väg att bli en storstad och behöver kunna tillgodose behoven hos alla de olika människor och livsstilar som samsas i staden. För att klara detta och skapa ett levande centrum behövs samutnyttjade miljöer med funktioner som överlappar i tid och rum.

Innerstaden ska leva även efter kontorstid när butikerna stängt. En förutsättning för ett blandat stadsliv är därför en tolerans för kvällsaktiviteter. Genom en fortsatt utveckling av café-, restaurang-, kultur- och nöjeslivet i centrala Uppsala skapas en livfull, befolkad och trygg innerstad.

Förstärk förutsättningarna för handeln

Stadslivet och Uppsalas attraktivitet är beroende av ett gynnsamt handelsklimat i innerstaden. För att handeln ska kunna växa måste den förstärkas och få förutsättningar för nya handelslägen. Stads kärnan kommer att fortsätta att vara stadens mest tillgängliga plats och att tillgänglighet lockar etablering av näringar, verksamheter och evenemang.

Dagens stadsbyggnadsinriktning där staden förtätas och länkas samman bidrar till att fler kommer att bo och leva centralt. Det bidrar också till en ökad handel i centrala staden. Etablering av nya verksamheter som drar många besökare eftersträvas, eftersom de gynnar både handeln och en levande stadskärna. Det ska också finnas plats för kommande behov av offentliga verksamheter.



Karta som visar områden där det finns plats för att förändra och göra tillägg som höjer kvaliteten och berikar stadsmiljön.

Utgå från den befintliga strukturen

Gatustrukturen inom det markerade området består huvudsakligen av rutnätsplanerade kvarter med bebyggelse från olika stadsbyggnadsepoker. De varierar i arkitektonisk kvalitet och tillför stadsbilden olika värden. Inom detta område finns möjligheter till kompletteringar som kan höja kvaliteten på den befintliga bebyggelsen och bidra till ett ökat stadsliv.

Värdefulla byggnader ska värnas och framhävas vid bebyggelse tillägg. Men fortfarande kan flera kvarter komma att byggas om, kompletteras och utvecklas mycket fritt. Gemensamt för större förändringar och tillkommande byggnader är att de ska förgående kan öppnas genom kvarteren.

Inriktning

Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.

Riktlinjer

Förändringar ska bidra till en blandad stadsmiljö med bostäder, handel och verksamheter.

Förstärk handeln och skapa förutsättningar för nya handelslägen.

Förändringar ska höja kvaliteten på arkitekturen.

Ge plats för kommande behov av offentliga verksamheter.



Biologiska muséet har byggts till med en modern entrédel som gör verksamheten mer tillgänglig och berikar parken.

UTVECKLA KULTURMILJÖN

Centrala Uppsala har flera områden som berikar stadslivet genom sina höga kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden. Dessa områden kan göras mer tillgängliga och därmed stärka stadslivet.

Kultur- och universitetsstaden Uppsala

Innerstaden växer och de nya kvarter som blir en del av innerstaden ska förvaltas och utvecklas med hög kvalitet. I de markerade områdena ska nya stads-kvarter präglade av blandstadsbebyggelse utvecklas. Dessa områden har möjlighet att få tätare stadsbebyggelse än övriga delar av staden och här kan därför stora nytillskott av bebyggelse växa fram.

För att säkerställa kvaliteten, karaktär och variation i de nya stadsdelarna är det viktigt att bevara delar av den befintliga bebyggelsen. För att stadslivet ska gynnas och få utrymme kan gatustrukturen behöva förändras så att kopplingar till den befintliga stadskärnan blir tydliga. Det är viktigt att gatu- och rörelsestrukturen blir finmaskig och att kvarteren inte blir för stora.

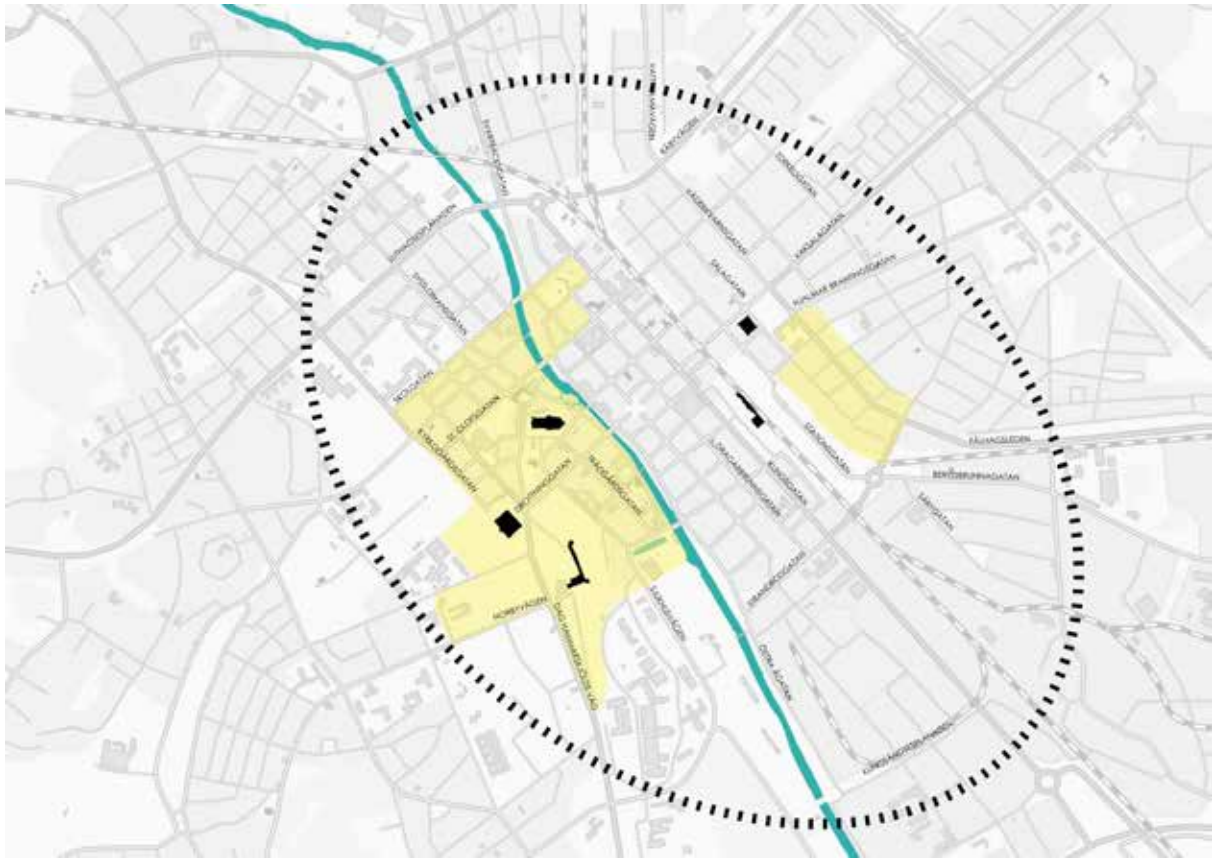
Mer synliga och tillgängliga kulturmiljöer

Stadens mångfald av kulturer och kulturmiljöer ska ges förutsättningar att synas och utvecklas, vilket är ett viktigt led i den demokratiska process som leder samhället framåt i vår internationaliserade värld. Genom att göra Uppsalas unika kulturmiljöer mer synliga och tillgängliga ökar även stadslivet i området.

Förändringar eller tillägg i den befintliga bebyggelsen ska dock alltid ta sin utgångspunkt i platsen, analyseras utifrån ett bredare funktionsperspektiv i staden. Resultatet ska även utveckla eller tillföra staden nya värden. Detta kan även gälla nödvändiga funktionsbyggnader eller andra åtgärder som inte tar plats eller skapar uppmärksamhet men som ändå fyller en viktig funktion.

Attraktiva stråk, tillgänglighet och konst

Ett sätt att utveckla stadslivet i dessa kulturmiljöer är att skapa förutsättningar för attraktiva stråk, som kulturstråket från domkyrkan till slottet. Möjligheter att kunna röra sig genom kvarter, parker, trädgårdar och i årummet är också viktigt för ett attraktivare stadsliv. I samband med planerade förändringar bör man alltid pröva möjligheten att integrera konstnärlig gestaltning, eftersom konsten är ett omistligt inslag i staden.



Karta som visar områden med värdefull kulturmiljö som ska göras mer levande och tillgänglig.

Inriktning

Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande och tillgänglig.

Riktlinjer

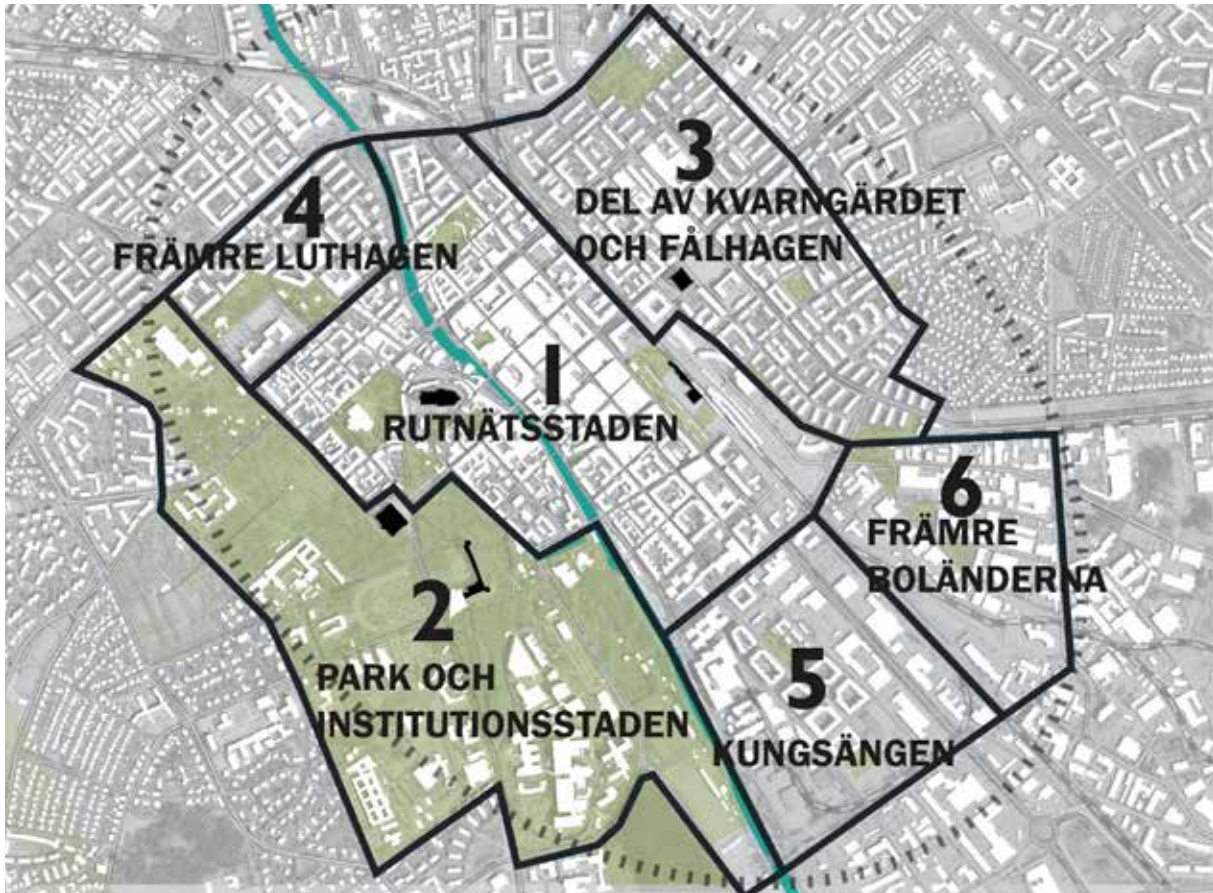
Utveckling och förändring ska alltid utgå från ett kulturhistoriskt underlag.

Tillägg som berikar kulturmiljön kan prövas.

Ny bebyggelse, ombyggnad och förändring ska alltid ha en genomarbetad gestaltningsidé med hög arkitektonisk kvalitet.

Universitetets institutioner ska ges möjlighet att utvecklas med respekt för kulturmiljön.

Äldre gårdsmiljöer ska värnas och utvecklas med respekt för arkitektoniska och kulturhistoriska värden.



Karta som visar olika områden indelade efter bebyggelsekaraktär och sammanhang i staden

UTGÅ FRÅN OMRÅDETS KARAKTÄR

Delar av staden står inför en snabb utveckling och förtätning. Det innebär att nya stadsstrukturer ska skapas. Staden ser nya byggnader och parker växa fram. Samtidigt kännetecknas innerstaden av flera kulturmiljöer som är viktiga för stadens identitet och stadsliv. För att kvalitativt hantera denna utveckling har centrala staden därför delats upp i sex karaktärsområden: rutnätsstaden, park- och institutionsstaden, främre Luthagen, del av Kvarngärdet och Fålhagen, Kungsängen samt främre Boländerna.

Områdena har olika förutsättningar för utveckling och bevarande. Det är viktigt att känna till deras bebyggelseutveckling och kulturhistoria för att inte riskera att värden går förlorade. De värden vi tar bort idag kommer aldrig att ersättas.

I följande avsnitt ges en kortare beskrivning av områdenas bebyggelseutveckling och struktur med tillhörande riktlinjer för hantering av till exempel plan- och bygglovsfrågor.

Inriktning

Rutnätsstaden kompletteras med tillbyggnader inom vissa befintliga kvarter.

Park- och institutionsstadens historiska och gröna karaktär värnas. Samtidigt är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.

Delar av Kvarngärdet och Fålhagen utvecklas som en utbredning av innerstaden med fokus på området runt Vaksala torg och området vid korsningen Råbyvägen/Väderkvarnsgatan.

Främre Luthagen kompletteras med ny bebyggelse som bidrar till ökat stadsliv.

Kungsängen utvecklas med ny, blandad och verksamhetstätt stadsbyggnad längs Strandbodgatan, Kungsgatan samt förlängningen av Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan.

Främre Boländerna omvandlas till en attraktiv del av innerstaden med nya verksamheter och bostäder.



RUTNÄTSSTADEN

Uppsalas innerstad uppvisar olika stadsstrukturer. Den medeltida oregelbundna gatustrukturen är påtaglig kring domkyrkan. I övrigt dominerar 1600-talets rutnätsstad som ständigt utvecklas. Öster om ån genomfördes en omfattande stadssanering under 1960- och 70-talet. På senare år har city genomgått en stadsförnyelse med fokus på stadsliv och flera handelsstråk.

Medeltidens oregelbundna stadsstruktur

Mötet mellan Uppsalaåsen och Fyrisån gav Uppsala de topografiska förutsättningarna för utveckling av handel i området, och senare även för utveckling av religion, universitet och kungamakt. Domkyrkan invigdes på 1430-talet och några decennier senare inrättades Uppsala universitet som en direkt avknoppning från kyrkan. Härmed lades grunden för Uppsala som Sveriges främsta lärdoms- och kulturstad.

Det medeltida Uppsala hade en tämligen oregelbunden kvarters- och gatustruktur. Till stora delar var den styrd av det gamla vadstället vid Kvarnfallet, och där låg såväl stadens huvudgata som huvudtorg (nuvarande Gamla torget).

1600-talets ordnade rutnätsstad

Under 1600-talet genomfördes en omfattande stadsreglering i Uppsala. De medeltida och tämligen oregelbundna kvarteren och gatorna ersattes av en mer ordnad rutnätsplan i tidens anda. Speciellt för denna rutnätsplan var ett nytt och centralt placerat torg med slutna hörn och breda huvudgator som möttes på torget (nuvarande Stora torget).



För att ytterligare poängtera det monumentala drogs även raka tillfartsvägar över den omgivande landsbygden. Domkyrkan, Helga Trefaldighet kyrka och den kringliggande bebyggelsestrukturen kunde dock inte regleras, utan kom att behålla det mer oregelbundna kvarters- och gatumönstret från medeltiden.

Väster om Fyrisån

Den gamla rutnätsstaden är sedan länge uppdelad i två områden – väster och öster om Fyrisån. Byggnader och verksamheter på den västra sidan har av tradition varit starkt kopplade till kyrkan, universitetet och staten. De har ofta haft hög arkitektonisk och teknisk kvalitet, och det har bidragit till underhåll och bevarande över tid. De kulturhistoriska värdena har oftast skyddats genom lagstiftning.

Domkyrkostaden utgör kärnan i riksintresset Uppsala stad och är tillsammans med Uppsala slott och Carolina Rediviva stadens stora turistattraktioner. Trots stadregleringar och stadsbränder så har domkyrkostaden med sina märkesbyggnader, sitt medeltida gatunät och gamla torg- och platsbildningar behållit och utvecklat sin värdighet och karaktär.

Verksamheterna i detta område har resulterat i byggnader, offentliga rum och stadsliv som präglat hela centrala Uppsala och framför allt de närmaste kvarteren.

Öster om Fyrisån

Bebyggelsen på den östra sidan har genom åren präglats av handel, hantverk och senare även av industri och järnvägsstation. Under 1900-talet har den genomgått stora förändringar och då framför allt under 60- och 70-talen då stora delar av innerstaden revs. Principerna för innerstadens modernisering lades fast i en stadsplan från 1958, reviderad 1962. Därefter kom stadsomvandlingen igång på allvar och genomförandet kom att ske successivt genom särskilt upprättade kvartersplaner.

Det nya Uppsala city bildades av 18 centrala kvarter öster om ån med S:t Olofsgatan, Kungsgatan och Bangårdsgatan som yttre gränser. Trafikseparering var ett av ledorden. Delar av Svartbäcksgatan och Kungsängsgatan gjordes om till gågata med Stora torget som centralplats – endast tillgänglig för gående och för busstrafik.

Dragarbrunnsgatan sågs framför allt som en trafikförsörjningsgata med många parkeringsmöjligheter, bland annat i form av parkeringsgarage och parkeringshus. Utanför detta område planerades en cityring och längre ut en fyrfilig trafikled. Planerna låg även till grund för utvecklingen av dagens handelsgallerior.

City omvandlas

Cityomvandlingen kom att ge innerstaden en helt ny karaktär. De dominerande hushöjderna inom centrala staden ökade från två till fyra våningar, ofta med en indragen femte våning. Idag finns tydliga begränsningar för hushöjder, för att behålla

stadens klassiska siluett och attraktiva sollägen.

Många av de byggnader som uppfördes på 60-talet har ett formspråk som inte rönt någon större uppskattning hos Uppsalaborna. Därför ser vi här förutsättningar för utveckling av dessa.

Variation i södra delen och bevarade områden i norr

Samtidigt med denna utveckling har de äldre industrierna inom rutnätsstadens södra del successivt avvecklats och byggnaderna har rivits eller byggts om för nya verksamheter. Den södra delen präglas idag av stor variation i verksamheter, byggnadsvolymer och arkitektur. Det skapar intressanta förutsättningar för ytterligare förändringar.

Rivningsvågen under 1960-talet mötte starka protester. Vissa rivningsplaner stoppades till följd av missnöjet och nya värderingar, vilket ledde till att delar av den äldre bebyggelsen bevarades. Den låga trähusbebyggelsen från 1700- och 1800-talen vid Övre Slottsgatan och Svartbäcksgatan är de mest sammanhängande bevarandeområdena.

Senare förändringar i city

På 1980-talet uppfördes Stadsbiblioteket, som blev en ny märkesbyggnad i Uppsala. Under senare tid har årnumret genomgått en omfattande och mycket uppskattad förvandling med människan i fokus. Dragarbrunnsgatan har gjorts om till gåfartsgata med ökat inslag av handel – med en tydlig ambition att bredda city.

Ambitionen att bredda city har under senare år framgångsrikt följts upp genom placeringen av det nya konsert- och kongresshuset vid Vaksala torg och omvandlingen av stationsområdet till vårt nya resecentrum. Det är en omvandling som bättre kopplar samman denna viktiga kommunikationsnod med Kvarngärdet, Fålhagen, Boländerna och Kungsängen.

Inriktning

Rutnätstaden kan kompletteras med tillbyggnader inom vissa befintliga kvarter.

Riktlinjer

Områdets väster om ån har höga kulturhistoriska värden som är avgörande för riksintresset Uppsala stad. Området ska därför värnas och utvecklas med hög kvalitet i bebyggelse, gator, parker, torg och broar.

Den medeltida strukturen som präglar domkyrkostadens kvarter, bebyggelse och torg ska bevaras. Huvuddelen av byggnaderna kring domkyrkan är byggnadsminnen.

Bostadsbebyggelsen från 1700-, 1800- och tidigt 1900-tal med gårdar och uthus ska värnas och förändras med varsamhet.

I rutnätstidens smala gator och gränder ska dagsljus och solljusförhållanden särskilt studeras och beaktas vid påbyggnader eller ny bebyggelse.

De gamla handels- och hantverksgårdarna och deras ekonomibyggnader i Svartbäcken ska bevaras. På vissa gårdar har äldre ekonomibyggnader rivits under 1960- och 1970-talen. Möjligheter att återuppföra byggnader på dessa platser kan prövas.

Linnéträdgården har mycket höga kulturhistoriska värden som ska beaktas vid eventuell ny bebyggelse eller tillägg i omgivningen.

För att inte äventyra stadens siluett får nya hus och påbyggnader inte överskrida de nu dominerande hushöjderna.

Från Bäverns gränd och söderut kan nockhöjden bli något högre utan att upplevelsen av stadens siluett äventyras.

Taklandskapet ska värnas och förändras med varsamhet. Tekniska installationer på taken får inte dominera och bör undvikas.



PARK- OCH INSTITUTIONSSTADEN

I park- och institutionsstaden ligger slottet och Carolina Rediviva. Området präglas av en mångfald av tidstypiska byggnader i en historisk parkmiljö utanför den täta rutnätsstaden. Samtidigt som nuvarande kvaliteter ska värnas är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.

Tidstypiska parker och byggnader

Flera olika delområden har skapats, med en mångfald av tidstypiska byggnader, parker och anläggningar av hög arkitektonisk kvalitet.

Dessa verksamheter är slottet med tillhörande park, sjukhusområdet, Stadsträdgården, Flustret, Svandammen, Blåsenhus med universitetscampus och Arkivcentrum, Botaniska trädgården, Carolina Rediviva, Carolinaparken med intilliggande universitetsinstitutioner, kyrkogården, Observatorieparken med Economicum och före detta Kungsgårdets sjukhus. Tillsammans enas de i en övergripande karaktär av park- institutionsstad med många kvaliteter.

Samspel mellan gammalt och nytt

De flesta av dessa verksamheter tillkom under 1800-talet, och utvecklades vidare under 1900- och 2000-talen. Samtliga verksamheter fick då inte plats, eller var inte önskvärda i rutnätsstaden. De har därför inte fogat sig efter en strikt rutnätsplan, utan etablerat sig utifrån sina egna ideal och platsens förutsättningar.



Områdets höga kulturvärden ska värnas och utvecklas utifrån platsens själ, gestaltning och historia. Vid förtätning bör gestaltningen av ny bebyggelse utgå från befintliga kvaliteter och förutsättningar. Det kan i vissa fall innebära att det nya sticker ut, tar plats och tillför staden nya värden. Men det kan även innebära att det nya inordnar sig i ett befintligt arkitektoniskt koncept. Ett väl planerat samspel mellan gammal och nytt ska förstärka områdets kvaliteter.

Inriktning

Park- och institutionsstadens historiska och gröna karaktär ska värnas. Samtidigt är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.

Riktlinjer

Den öppna och gröna karaktären ska behållas och utvecklas som komplement till den täta rutnätsstaden.

Områdets höga kulturvärden ska värnas utifrån platsens själ, gestaltning och historia.

Vid förändringar eftersträvas en mångfald av verksamheter som bidrar till ett ökat stadsliv.

Hushöjderna hålls nere för att behålla stadssiluetten och värdefulla siktyer mot slottet och domkyrkan. Inom den del av sjukhusområdet som ligger nedanför åsen kan byggnadshöjden bli högre utan att dessa kvaliteter förändras.

Kvarter och anläggningar ska så långt som det är möjligt ha en öppen och inbjudande karaktär. Möjligheten för allmänheten att kunna röra sig genom kvarteren ska beaktas.



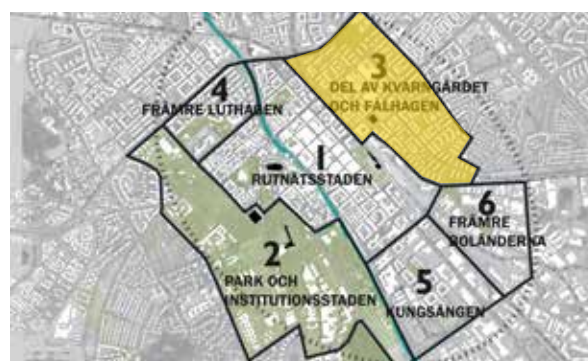
DEL AV FÅLHAGEN OCH KVARNGÄRDET

Delar av Fålhagen och Kvarngärdet utvecklas som en förlängning av innerstaden. Här finns bebyggelse från sent 1800-tal fram till idag, som med sina höga arkitekturvärden ska visas varsamhet.

Struktur från 1800-talets planer

Området består till övervägande del av öppen kvartersstad och bostadsbebyggelse med flerfamiljshus på tre–fyra våningar. Områdets struktur har sin grund i stadsplanerna från 1858 och 1882 och har byggts ut kontinuerligt fram till i dag. Byggnaderna från 1920- och 1950-talen är ofta långsträckta och domineras av putsade fasader i olika färgkulörer med flacka, tegeltäckta sadeltak.

Kvartersformer och gatunät är en direkt förlängning av stadskärnans planmönster. Men till skillnad från rutnätsstaden har byggnaderna här ofta en friare gruppering med stora, ljusa, välplanerade och gröna gårdar. Österplan, Höganäsparken och Frodeparken utgör viktiga parker i området. Flera bostadsgårdar har delvis omvandlats till bilparkering men fortfarande finns välbevarade gårdar med gårdshus av hög kvalitet.



Stor variation i äldre industriområde

Flera kvarter norr om Vaksalagatan har under 1900-talet använts för industrietableringar med bland andra Nymans cykelverkstäder. Senare flyttade den industriella verksamheten successivt bort från området och flera av byggnaderna omvandlades till kontor eller ersattes med nya byggnader. Här finns stor variation som ger intressanta förutsättningar för kompletteringar.

Huvudgatorna i området utgörs av Väderkvarnsgatan, Vaksalagatan och S:t Olofsgatan som alla har trädalléer i mitten. Flertalet av husen utmed Väderkvarnsgatan är placerade i höjd med gatans trottoarer medan husen utmed de andra huvudgatorna har placerats med förgårdsmark mot gatan.

Handelsplatser för ett attraktivt stadsliv

Närheten till stadens centrum gjorde att det inte tillkom något stadsdelscentrum i området. Först med utbyggnaden av Kvarngärdets låghusbebyggelse anlades centrumanläggningen Migo. Den senare utvecklingen med gallerior i Kvarnen och nu även i stationsområdet är därför viktiga komplement för servicen i området.

Vaksala torg är det dominerande offentliga rummet i området och utgör en arena för handel och skilda evenemang. Sedan 2007 har detta fått sällskap av Uppsala Konsert & Kongress, en kulturens märkesbyggnad som påtagligt bidragit till centrumets utveckling österut. Verksamheter ut mot huvudgatorna och Vaksala torg eftersträvas – för ett ännu mer attraktivt stadsliv.

Inriktning

Området utvecklas som en utbredning av innerstaden med fokus på området runt Vaksala torg och vid korsningen Råbyvägen/Väderkvarnsgatan.

Riktlinjer

Nya verksamheter i bottenvåningarna utåt huvudgatorna och Vaksala torg eftersträvas för att bidra till ett attraktivt stadsliv.

Vaksalagatan utgör en del av den raka infartsvägen som tillkom under 1600-talet. Gatans sträckning och roll som huvudgata ska respekteras och utvecklas.

Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värden kräver särskild hänsyn vid detaljplanering och bygglov. Bebyggelsen representerar olika arkitektoniska tidsstilar från sent 1800-tal fram till idag.

Särskild varsamhet ska visas till 20-talsbebyggelsen i Fålhagen och Gunnar Leches och Simon Lindsjös tolkning av klassicismen i Uppsala.

20-talshuset har sparsamt med balkonger. För hantering av bygglov för balkonger hänvisar vi till kommunens informationskrift "Goda råd om balkonger".

De nu dominerande hushöjderna ska inte överskridas. Finns tekniska och arkitektoniska möjligheter att inreda vindar för bostäder kan detta prövas.

Bebyggelsens stora variation inom det gamla industriområdet ger intressanta förutsättningar för ytterligare kompletteringar. Nymans verkstäder har höga kulturhistoriska värden som ska beaktas.



FRÄMRE LUTHAGEN

Främre Luthagen avgränsas av Skolgatan i söder och av Luthagesplanaden i norr. Området började bebyggas under 1800-talet och har idag höga kulturhistoriska och arkitektoniska värden. För att bredda centrum eftersträvas fler verksamheter i bottenplan, främst längs Syslomanngatan.

1800-talets stadsplan rätade upp området

Området utgjordes långt in på 1800-talet av åkermark i direkt anslutning till rutnätsstaden. Den första större etableringen kom med Läroverket (Katedralskolan) som anlades på 1860-talet med botanisk trädgård och rektorsbostad.

Hela området planlades först med 1881-års stadsplan men var då till vissa delar redan bebyggt med lägre bostadshus av trä. Denna stadsplan utgjorde en fortsättning på rutnätsstadens planmönster som rätade upp den befintliga kvarters- och gatustrukturen i området. Även Börjegatan, som går diagonalt genom området, skulle rätas upp men detta kom aldrig att ske. Än idag utgör gatan därför en påtaglig avvikelse från det övriga gatumönstret.

Värdefulla flerfamiljshus runt Vasaparken

Under senare delen av 1800- och 1900-talen har den lägre bostadsbebyggelsen ersatts av flerfamiljshus av tegel och puts. År 1910 etablerades Biologiska



museet, numera Biotopia, i Vasaparken söder om läroverket. Läroverket byggdes successivt ut mot öster.

Området närmast Vasaparken präglas idag av påkostade och arkitektoniskt värdefulla flerfamiljshus med fyra–fem våningar. Längre österut dominerar bebyggelsen av öppen kvartersstad och närmast Fyrisån ligger fyra punkthus.

Inriktning

Främre Luthagen kompletteras med ny bebyggelse som bidrar till ökat stadsliv.

Riktlinjer

I ambitionen att bredda centrum eftersträvas verksamheter i bottenvåningar. Särskilt viktigt är detta utmed Syssemansgatan.

För att värna stadens värdefulla siluett och solljusqualiteter inom området ska det nu dominerande våningsantalet inte överskridas. Finns tekniska och arkitektoniska möjligheter att inreda vindar för bostäder kan detta prövas.



KUNGSÄNGEN

Området Kungsängen har utvecklats från ängsmark till industriområde och senare till kvartersstad med flerfamiljshus. Området ska få en tydligare koppling till centrala staden, och nya byggnader och verksamhetslokaler ska tillföras för att få en blandad stad.

Dominerande industri under 1900-talet

Kungsängen gränsar i nordväst till den gamla rutnätsplanen och utgjorde under lång tid en del av den stora ängsmarken Kungsängen söder om staden. Först under 1800-talet senare hälft etablerade sig Ångkvarn (numera Nordmills) i området.

Den första planläggningen av området skedde med 1881-års stadsplan. Större delen av området skulle då bli bostadskvarter och endast kvarteren närmast ån avsattes för industriändamål. Bostadsområdet från 1920-talet i kvarteret Verkstaden är en rest av den planen. Men istället kom området under 1900-talet att helt domineras av industrietableringar, strategiskt nära järnvägen och hamnen. Man tog även ytterligare obebyggd mark i anspråk söderut.

Brokig struktur med nya flerfamiljshus

Från och med slutet av 1900-talet har området successivt omvandlats från industriområde till en kvartersstad med flerfamiljshus. Det är en utveckling som fortfarande pågår. Av den tidigare industri-dominerande verksamheten återstår idag



Nordmills. Den bebyggelsen uppvisar stor variation i volymer och gestaltning som bidrar till områdets variation.

Olika tiders stadsbyggnadsidéer och planideal, helt eller delvis genomförda, ger i dag detta område en något brokig gatu- och kvartersstruktur. Några kvarter har slagits samman samtidigt som andra gator har ändrats. De nya bostadshusen uppvisar däremot en påtaglig likhet med varandra i volymer och utformning. Det sker gärna när ett större område bebyggs under kort tid med rådande plan- och stilideal.

Inriktning

Kungsängen utvecklas med ny, blandad och verksamhets-tät stadsbyggnad längs Strandbodgatan, Kungsgatan samt förlängningen av Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan.

Riktlinjer

Området ska få tydligare koppling mot stadskärnan, stationsområdet och främre Boländerna.

Verksamhetslokaler ska tillkomma i bottenvåningar för att tillföra liv och variation i bostadsbebyggelsen. Särskilt viktigt är detta för Östra Ågatan, Kungsgatan och den planerade förlängningen av Dragarbrunnsgatan (Kungsängsgatan).

Stadsdelen bör utvecklas med fler verksamheter för att skapa blandstad.

Nya byggnader ska tillföra ökad variation i arkitektur och gestaltning så att Kungsängen får ett mer mångfacetterat uttryck.

Den kulturhistoriskt värdefulla bostadsbebyggelsen i kvarteret Verkstaden ska värnas.

Flera av industribyggnaderna har kulturhistoriska och arkitektoniska värden och bör därför sparas. På så vis bidrar de



Äldre industribyggnader kommer att vara värdefulla inslag när ny kontors- och bostadsbebyggelse växer fram i Boländerna.

FRÄMRE BOLÄNDERNA

Utvecklingen av Resecentrum har satt ett ökat tryck på industri- och handelsområdet Boländerna, och särskilt på området som här kallas främre Boländerna. Området omvandlas till en attraktiv del av innerstaden med nya verksamheter och bostäder. Kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader värnas för att bidra till mångfald av verksamheter, arkitektur och stadsliv.

Industriområdet Boländerna från 1900-talet

Industriområdet Boländerna växte fram på 1900-talet. År 1905 anlades stadens renhållningsverk i området och på 1930-talet tog industriplanerna fart. Snart fanns både gatu- och kvartersstrukturer på plats, varefter flera företag successivt etablerade sig i området.

1962 invigdes en ny sopförbränningsanläggning i nuvarande kv Brännugnen. Några år senare byggdes ett värmeverk som tog tillvara värmeenergin vid sopförbränningen och 1970 invigdes ett nytt vattentorn i Boländerna. Ett nytt kraftvärmeverk planeras intill det befintliga till år 2020.

I början av 1950-talet etablerade sig Pharmacia i området med en omfattande industrianläggning som expanderade ytterligare under 1980-talet.



Numera finns där GE Healthcare, en verksamhet som tillsammans med kraftvärmeverket ger anledning till ett nödvändigt skyddsavstånd för byggande av nya bostäder.

Resecentrum utvecklar Främre Boländerna

Området främre Boländerna har med förändringen 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 del av innerstaden med kontor, verksamheter och en viss andel bostäder.

I gällande Program för Boländerna, godkänt av KF 2014, ges möjligheter för en blandad verksamhet inom främre Boländerna med handel, industri, kontor och bostäder. Skyddsområdena i Boländerna ska dock beaktas och i programmet klassificeras flera byggnader och fastigheter i området som kulturhistoriskt intressanta. Det ökade bebyggelsetrycket i området har resulterat i ett nytt programuppdrag som för närvarande pågår.

Inriktning

Främre Boländernas omvandlas till en attraktiv del av innerstaden med nya verksamheter och bostäder.

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, så långt det är möjligt, bevaras och utvecklas.

Vid gestaltning av nya kvarter ska mångfald och variation i det arkitektoniska uttrycket eftersträvas.

A photograph of a window with shadows of power lines and a person on a wall, with the text "4. Process" overlaid. The image has a warm, orange-gold color palette. The window is a vertical, three-pane window with a dark frame. The shadows of power lines and a person are cast across the wall and window. The text "4. Process" is written in a large, white, sans-serif font at the bottom of the image.

4. Process

SÅ HAR VI JOBBAT

Uppsalas stora tillväxt kräver nya tankar om hur stadskärnan ska utvecklas och expandera. Det ställer också krav på arbetssättet i planeringen. Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktliga planering och har arbetats fram genom dialog, samverkan och med hållbar stadsutveckling i åtanke.

Uppdraget

Uppsala står inför ett stort förändringstryck, med en beräknad befolkningsökning motsvarande 100 000 fler Uppsalabor år 2050.

Den kraftiga tillväxten visar att Uppsala är en attraktiv stad, men en snabb befolkningsökning innebär också stora utmaningar. Med hänsyn till detta behöver vi fördjupa tankarna kring hur stadskärnan ska utvecklas och expandera.

En del av Uppsalas översiktsplan

Inför arbetet med den nya översiktsplanen gav kommunstyrelsen i juli 2013 ett uppdrag att ta fram en strategi för innerstaden. Direktivet för arbetet med innerstadsstrategin formulerades så här:

”Översiktsplanen 2010 innehåller särskilda strategier för stadskärnan och innerstaden. Med hänsyn till det stora förändringstrycket, de stora flödena och betydelsen för Uppsalas attraktivitet bör visionen och strategin för hela innerstadsområdet fördjupas och utvecklas. Det gäller bland annat frågeställningarna om förtätning, offentliga rum, miljöhälsa samt trafiken”.

MEDBORGARDIALOG

Det viktigaste för staden är människorna som bor och vistas i den. Därför har vi tidigt haft en dialog med Uppsalaborna om hur de ser på sin stad. Under våren 2014 pågick en medborgardialog med enkäter både på webben och på utställningsplatser.

Dialogen startade med en utställning på Stora torget med ett stort flygfoto direkt på marken. Där kunde invånarna möta stadsplanerare och politiker. De kunde promenera runt på kartan, läsa om stadsplanering på skyltar och fundera över hur staden ser ut och hur den används.

Medborgarna kunde lämna synpunkter direkt till tjänstemännen, fylla i en enkät på papper eller på webben. Man kunde även följa med en tjänsteman på en promenad genom centrum för att tycka till om ett antal platser.

Värdefulla synpunkter från medborgarna

Enkäterna gav oss en betygsättning på stadsmiljön och många förslag till förbättringar. Inte helt oväntat fick årnumret ett väldigt fint betyg liksom Stadsträdgården och kulturmiljön på västra sidan med slottet och domkyrkan. Lite mer negativa var omdömena om Stora torget, gågatan och Resecentrum men där kom också många förslag på förbättringar.

Vad allmänheten har tyckt till om ger oss också en uppfattning om vad som engagerar i det område

som vi kallar centrum eller stadskärnan. De offentliga rummen, torgen och parkerna, engagerar mest liksom funktioner i dessa som sittplatser, fontäner, grönska och lekplatser.

Exempel på förslag som kom in under dialogen:

Låt Stora torget bli en plats för människor.

Förläng gågatan norrut och söderut!

Bygg om Sivia torg och ta till vara på alla platta tak.

Gör resecentrum värdigt Linnés hemstad.

Fler P-platser som är lätta att nå.

Gratis lilleputtgång på förlängd gågata.

Mer plats för schack, basket och framträdanden.

Anlägg en cykelbana längs järnvägens östra sida.

Bind samman Botaniska, Engelska parken och kyrkogården.

Konstmuseum vid Hamnplan.

Sitt-trappor längs Fyrisåns östra sida.



Samling på Stora torget inför en stadsvandring under medborgardialogen våren 2014.

Riv fula hus och bygg vackert istället.

Fler sittplatser, mer grönska och renoveringar längs gågatan.

Rulltrappa uppför Carolinabacken och linbana uppför Slottsbacken.

Gräv ner järnvägen!

Läs mer i vår rapport

För den som vill veta mer om vad som kom fram under medborgardialogen finns rapporten ”Mitt centrum – medborgardialog”.

Referensgrupp och extern dialog

I centrala staden finns många aktörer som på olika sätt är viktiga för den framtida utvecklingen. Det är fastighetsägare och näringsidkare men även universitetet, landstinget och Svenska kyrkan. Under arbetets gång har vi haft en dialog med de större aktörerna i en referensgrupp.

Det finns många experter på stadsbyggnad på Uppsalas lokala arkitekt- och konsultföretag. Därför bjöd vi in några av dem till en heldag för att få ytterligare bidrag till hur Uppsalas stadsliv kan bli rikare och vad vi behöver tänka på.

Samarbete och intern dialog

Kommunen har ett ständigt pågående samarbete med Uppsala city – en organisation för fastighetsägare och handlare i centrum. I arbetet med innerstadsstrategin är detta samarbete särskilt värdefullt och vi har haft flera workshops och seminarier för att utbyta erfarenheter.

Uppsala kommun är en stor organisation med många delar. För att fånga in synpunkter från både tjänstemän och politiker har vi haft många möten där vi diskuterat kvaliteter, brister och möjligheter i centrala Uppsala.

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

När Uppsala växer ökar både möjligheter och behov för att skapa långsiktigt hållbara lösningar. Nyckeln ligger i att tänka på utvecklingen ur sociokulturella, ekonomiska och ekologiska perspektiv och försöka hitta de lösningar som bäst gynnar helheten.

Tidsperspektivet är centralt. Hur kan vi idag skapa de bästa möjligheterna, nu och i framtiden? Hur tillgodoser vi dagens behov utan att äventyra kommande generationers rätt att tillgodose sina behov? För att lyckas krävs långsiktiga och flexibla lösningar som bidrar till att ställa om system för framtiden.

Staden utmanar och möjliggör

Det är i städerna som de största utmaningarna och möjligheterna finns. Här finns fler människor, det byggs fler hus, spenderas mer pengar och startas fler företag. Detta innebär en ökad konkurrens om plats, men den möjliggör också lösningar där flera funktioner kan kombineras.

Hus kan innehålla både bostäder, kontor och verksamheter och bidra till en levande plats större delen av dygnet. En park kan utformas så att den renar dagvattnet från omgivningen och samtidigt ger grönska och skugga i staden.

Närhet och mötesplatser

Närheten mellan människor och aktiviteter gör det möjligt att gå och cykla till det mesta. Det främjar hälsosammare och mindre fossilberoende livsstilar.

Staden är också en viktig arena för möten och samverkan mellan människor som bor, verkar i eller besöker den. Möten mellan människor bidrar till ökad tillit och förståelse för varandra och samverkan mellan kompetenser bildar grund för innovativa lösningar.

Stadens utmaningar

Ren luft

En levande stadskärna med ren luft är något att sträva mot. Man ska kunna bo och verka i staden utan att oroa sig för hur luftföroreningar kan påverka hälsan. Centrala Uppsala har ett flertal gator med förhöjda halter av föroreningar som kvävedioxid och partiklar (pm 10). Genom en förbättrad kollektivtrafik och en minskad biltrafik i centrum bör dessa föroreningar kunna minskas.

God ljudmiljö

Att ströva runt i staden och lyssna på ljud samt höra andras röster och rörelser är en berikande upplevelse. Men att få en god ljudmiljö i stadskärnan är en utmaning, eftersom bullret från trafiken på många

platser dränker andra ljud. Genom att begränsa och sänka hastigheten på biltrafiken i centrum kan man minska buller och få en bättre vistelsemiljö.

Rent vatten

Rent vatten i centrala Uppsala kan på sikt innebära att man kommer att kunna bada i Fyrisån. Idag tillförs en mängd föroreningar till Fyrisån genom dagvatten (regnvatten). Det höga bebyggelsestrycket innebär att mer mark hårdgörs och det blir ont om plats för fördröjning och rening av regnvatten. I kommande förändringar av gator och torg bör man därför avsätta plats för fördröjning och rening. Vid förändring av bebyggelse finns möjlighet att skapa gröna tak för fördröjning.

Behagligt klimat

Vi njuter gärna av solen men under varma sommarkvarnar kan det bli alltför hett i delar av centrala staden. Den täta bebyggelsen, hårdgjorda ytor och brist på vatten och grönska gör att luften står stilla och det blir kvavt. För att få ett mer behagligt klimat behöver man tillföra växtlighet och vatten. Det jämnar ut temperaturen och ger en bättre luftfuktighet i stadsmiljön. Fler parker, medveten gatugrönska, gröna tak och gårdar förbättrar klimatet i staden.

Blandad stad

Ett attraktivt stadsliv med puls bygger på en mångfald i innehåll och utbud. Den äldre bebyggelsen ger variation i staden och kan i hög grad ge utrymme för kulturverksamheter såsom ateljéer och replokaler. Denna mångfald kan dock hotas av det höga bebyggelsestrycket, och den äldre bebyggelsen riskerar att rivas till förmån för ny bebyggelse med höga hushöjder. Den stora efterfrågan på bostäder i centrala lägen måste balanseras med verksamhetslokaler i bottenvåningar. För att säkra en blandad stad i framtiden redovisar vi tydliga riktlinjer i planförslaget.

Levande centrumhandel

Handeln är väsentlig för stadslivet i Uppsalas centrum. Ett brett och varierat utbud med butiker, caféer och restauranger drar många besökare till stadskärnan, men centrumhandeln har konkurrens av externhandeln och e-handeln som stadigt ökar. Det är viktigt att säkra centrumhandeln på sikt genom att underlätta etableringar och förstärka tillgängligheten för besökare.

ALLA SKA VARA MED!

En stad kan bara byggas tillsammans med de som lever och verkar i den. Att utveckla en stad är därför ett arbete som kräver samspel mellan en mängd olika aktörer. Kommunens viktigaste roll är att skapa förutsättningar för utvecklingen av goda idéer samt samordna och driva utvecklingen i en hållbar riktning.

Från planering till förverkligande

Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktsplan 2016 och ska vara vägledande för utvecklingen av centrala staden när den växer och förändras. Den visar en inriktning för hur Uppsalas centrum ska utvecklas till en levande expanderande stadskärna fram till 2030 och 2050.

Strategin kommer att revideras, kompletteras och fördjupas allteftersom. Den följs av en handlingsplan för hur kommunens ska förverkliga sin del av ansvaret.

Realiserade förslag inom 10–15 år

Det kan tyckas djärvt att koppla en handlingsplan till den här typen av långsiktiga planeringsdokument. Men för Uppsala är det viktigt att visa att många av förslagen kan realiserats inom en period på 10–15 år. Vi vill gynna stadsutvecklingen och vara tydliga gentemot viktiga medaktörer som fastighetsägare och handeln.

Ekonomi är viktig, och ökade satsningar på stadsutveckling ska ge vinst för alla parter. Därför ska samordningen och logistiken för investeringsprojekt inom stadskärnan prövas. Vi ska även se efter möjligheter till sam- och medfinansieringslösningar.



ÖVRIGA PLANERINGSUNDERLAG SOM SÄRSKILT BERÖR INNERSTADEN

Program för avgränsade områden

Paradgatan (BN, KTN 2010)

Dragarbrunnsgatan (BN, KTN 2009)

Kungsängen (KS 2009)

Främre Boländerna (under arbete i PBN)

Stadsmiljö

Riktlinjer för Uppsalas stadsmiljö (KS 2013)

Goda råd om balkonger (PBN 2012)

Riktlinjer för skyltar (PBN 2013)

Parker

Riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2013)

Parkplan för Uppsala stad (GSN 2013)

Kulturmiljö

Riksintresseområdet Uppsala stad, fördjupat kunskapsunderlag (länsstyrelsen 2014)

Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer (KF 1987)

Parkering

Parkeringspolicy (KF 2014)

Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (GSN 2014)

Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun (GSN 2014)

Cykel

Cykelpolicy för Uppsala kommun (KF 2013)

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik (KS 2013)

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik (GSN 2014)

Luft

Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar (pm₁₀) i Uppsala (GSN 2014)

Buller

Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller (GSN 2013)

Dagvatten

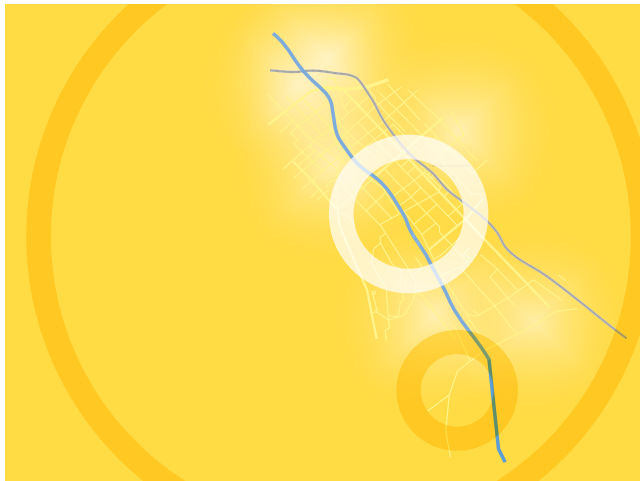
Dagvattenprogram för Uppsala kommun (KF 2014)

DIALOG UNDER HÖSTEN 2015 OM FRAMTIDENS UPPSALA KOMMUN

Uppsala kommun växer och vi vill fortsätta att vara en öppen och inspirerande kommun för människor, företag, organisationer och andra verksamheter. Till 2050 behöver vi ha beredskap för mellan 75 000 och 135 000 fler invånare jämfört med idag. Därför planerar vi nu för bostäder, gator, torg, lokaler, service, parker, grönområden och allt annat som behövs i en växande kommun.

Under sommaren har vi fört dialog om planerna för Södra staden och Ulleråker och under hösten för vi dialog om översiktsplanen samt innerstadsstrategin. En del av kommunens planer blir verklighet redan inom några år, andra visar färdriktningen på längre sikt. Ta tillfället att lämna dina synpunkter.

Läs mer om övriga planer på www.uppsala.se



Kontakt

innerstadsstrategin@upsala.se
www.uppsala.se/engageradig