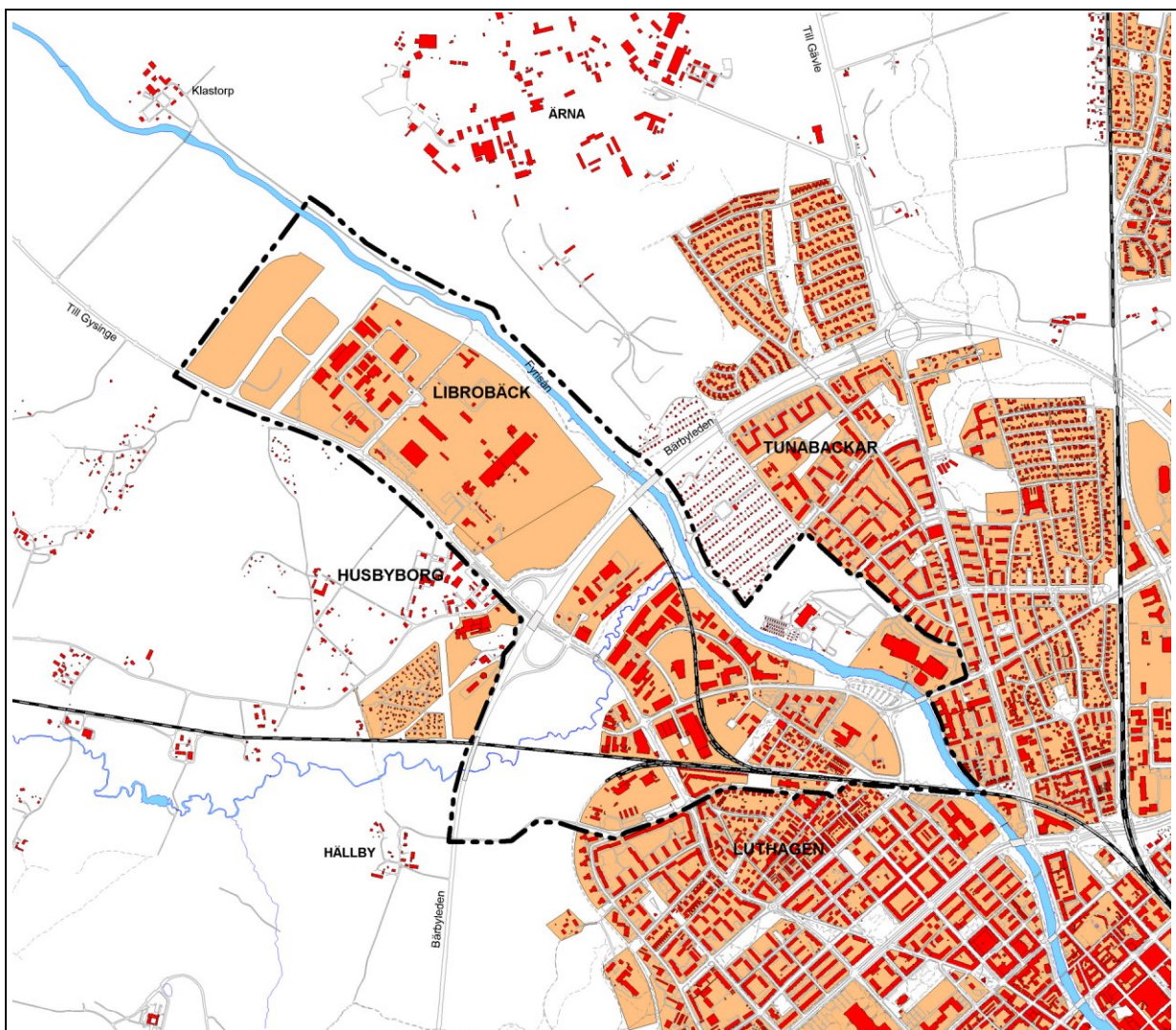




Strukturprogram för **Librobäck** Librobäck - Börje Tull - Fyrishov

Uppsala kommun

GODKÄNNANDEHANDLING



Handläggare: Anna Hellgren, tel 018-727 46 31

Byggnadsnämnden

Postadress: Uppsala kommun, Stadsbyggnadskontoret • 753 75 UPPSALA • Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15

Telefon: 018 – 727 00 00 • Fax: 018 – 727 46 61 • E-post: stadsbyggnadskontoret@ uppsala.se

www.uppsala.se

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

BAKGRUND OCH SYFTE	3
Uppdrag	3
Programmets innehåll	3
SAMMANFATTNING PROGRAMFÖRSLAG LIBROBÄCK	4
Programmets övergripande struktur	4
OMRÅDETS HISTORIK OCH UTVECKLING	6
Ny infrastruktur och nya arbetsplatser.....	6
Industriområdet utvecklas och trafikstrukturen förändras	6
Omvandling till kontor och bostäder	6
Förändrade förutsättningar - nya strukturer	7
ANALYS OCH FÖRSLAG	8
Strategiska frågor – avgränsningar och ställningstaganden	8
Avgränsning mot utredningsområde Nordvästra staden (område 6, 11)	8
Utrymme i strukturen för framtida pendeltågsstation (område 4, 5, 6, 11)	9
Integrering av bostäder och verksamheter (område 1, 2, 3, 7)	10
Handelsetableringar (område 1, 2, 3)	11
Utvecklingsmöjligheter och förslag till förändringar	13
Markanvändning och bebyggelse	13
Övergripande gestaltungsprinciper för området	16
Trafik	17
Grönstruktur och rekreationsstråk (10, 11).....	18
Fyrisån - Årummet (10)	19
Skolor och förskolor	19
Miljö och hälsa	20
Teknisk försörjning.....	21
MÅLUPPFYLLELSE	22

BILAGOR:

Bilaga 1: Strukturskiss, framtida markanvändning inom området

Bilaga 2: Underlagskarta, gatunamn och kvartersnamn.

Bilaga 3: Planeringsunderlag, sammanställning av planeringsförutsättningar (inkl 6 bilagor)

BAKGRUND OCH SYFTE

Flera verksamhetsområden i Uppsala genomgår en förändring där kvarter omvandlas från rena industrimiljöer till bostadsmiljöer, t ex Kapellgärdet, Kungsängen och Librobäck.

Strukturprogram för Librobäck syftar till att hitta en övergripande struktur för Librobäcksområdet som kan ligga till grund för områdets successiva omvandling från ett industriområde till en mer blandad stadsdel med handel, service, fritid och rekreation. Området bör också inrymma fler bostäder, i den mån det är möjligt att integrera bostäder med befintliga verksamheter.

Programmet ska ligga till grund för fortsatt detaljplanering inom området.

Uppdrag

Byggnadsnämndens arbetsutskott gav 2005-01-11 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att i ett program utreda alternativen för utveckling av bebyggelse, kommersiell och offentlig service samt årummets och övriga grönområdets utveckling i området Librobäck – Börjetull.

Programområdets avgränsning framgår av kartan på programmets försättsblad.

Programmets innehåll

Programmet består av ett markanvändningsförslag med tillhörande markanvändningsskiss (bilaga 1). Till programförslaget hör en inledande historik samt en analysdel med avgränsningar och ställningstaganden av strategiska strukturfrågor. Förslaget ställs också mot målen för stadsutvecklingen som finns i Översiktsplan för staden (2002).

Till programmets godkännandehandling hör också en underlagskarta med gatunamn och kvartersnamn (bilaga 2) och ett en sammanställning av planeringsförutsättningar (bilaga 3).

De områdesnummer som återfinns i texterna och som siffror inom parentes i olika rubriker hänvisar till de olika delområden som visas på markanvändningsskissen (bilaga 1).



SAMMANFATTNING PROGRAMFÖRSLAG LIBROBÄCK

Strukturprogram för Librobäck syftar till att hitta en övergripande struktur för Librobäcksområdet som kan ligga till grund för områdets successiva omvandling från ett industriområde till en mer blandad stadsdel med handel, service, fritid och rekreation. Området bör också inrymma fler bostäder, i den mån det är möjligt att integrera bostäder med befintliga verksamheter. Programmet ska ligga till grund för fortsatt detaljplanering inom området.

Programmets övergripande struktur

Delområden som beskrivs nedan är markerade på programförslagets strukturskiss (bilaga 1).

1. Området norr om Bärbyleden är på grund av påverkan från Ärna flygfält inte aktuellt för ny bostadsbebyggelse. Området föreslås utvecklas som verksamhetsområde där kommunen kan erbjuda centralt belägna industritomter med visst inslag av handel, främst som kompletterande service till verksamhetsområdet.
2. Kvarteren närmast Bärbyleden är attraktiva för handel. Kvarteret norr om Bärbyleden bör reserveras för verksamheter som i byggnader med hög arkitektonisk kvalitet kan utnyttja skyltläget och samtidigt utgöra en vacker fasad mot Bärbyleden. För att skapa förutsättningar för ett stadsdelscentrum med god tillgänglighet för såväl gång- och cykeltrafik som kollektivtrafik bör dagligvaruhandel som livsmedel endast tillåtas söder om Bärbyleden. Söder om Skebogatan bör kvarteret reserveras för framtida bostäder eller kontor som kan ta tillvara läget närmast Librobäcken. Nordöst om kv Skebo i anslutning till Fyrisån föreslås iordningställas till grönytor för spontanidrott.
3. Börjegatan söder om Bärbyleden föreslås utvecklas till ett handels- och servicestråk med inslag av icke störande verksamheter. Ett stråk med stadsdelservice längs Börjegatan kan överbrygga den barriär som järnvägen länge utgjort mellan bostadsstadsdelen Luthagen och industriområdet Librobäck. Bostäder kan inrymmas längs stråkets östra sida i den mån det är förenligt med övriga verksamheter, störningar mm. Fastigheter längs Börjegatan skall förberedas för planskild korsning med järnvägen.
4. Området kring Husbyborg norr om Librobäcken är i Öp för staden reserverat för eventuell framtida energiförsörjning. På grund av verksamhetens utrymmesbehov och skyddsavstånd och anläggningens framträdande plats i stadslandskapet föreslås att reservatet omprövas i en översyn av översiktplanen och flyttas utanför programområdet för att istället ingå i det framtida utredningsområdet *Nordvästra staden*. Området avsätts som reservområde kring framtida pendeltågstation till dess utrymmesbehoven utretts närmare.
5. Kvarteren väster om Börjegatan, mellan Librobäcken och järnvägen, föreslås på sikt utvecklas för handel och service som kan kombineras med framtida eventuell pendeltågstation på järnvägen. Korsningen Börjegatan/Fyrisvallsgatan bör förberedas med utrymme för en cirkulationsplats. Området, som avgränsas av Librobäcken och Dalabanan gör att korsningens läge och fastigheterna längs Börjegatan ligger relativt låst i strukturen och kan inordnas i det föreslagna servicestråket, bostäder bör dock inte tillkomma. Nya etableringar i västra delen av området bör avvakta utredning för *Nordvästra staden* och fördjupade studier kring ett framtida stationsläge.
6. Kvarteret Cementgjuteriet och del av fältet mot Hällby på södra sidan om järnvägen föreslås omvandlas till bostäder, förskola /skola och kvarterspark. Utrymme för framtida pendeltågsstation ska beaktas, främst i form av gång- och cykelförbindelser, cykelparkeringar etc. Huvuddelen av parkering, angöring mm till en pendeltågstation är i detta översiktliga perspektiv lämpligare på norra sidan av spåren (omr 4-5). Ett övergripande trafiksystem för *Nordvästra staden* kräver sannolikt en ny anslutning till Bärbyleden. Hällbygatan bör sammankopplas till ett sådant nytt trafiksystem vid Hällby/Stabby, dock med målsättning att inte belasta Hällbygatan med genomfartstrafik. Hällbygatan är dock av betydelse för kollektivtrafiken och det övergripande busslinjenätet.

7. En successiv omvandling till en stadsdel med blandning av kontor, icke störande verksamheter och bostäder föreslås ske i området mellan Librobäcken, järnvägen och Fyrisån. Integrering av bostadsbebyggelse i verksamhetsområdet kräver samordning och beaktande av skyddsavstånd och störningar så att bostäder inte konkurrerar ut befintliga verksamheter. Bostäderna dominerar redan på södra sidan Fyrisvallsgatan.

8. Inom kv Seminariet föreslås att befintliga byggnader ges flexibel användning för bostäder, kontor, förskola/skola eller annan offentlig verksamhet. Inom området bör komplettering med bostäder och byggnader för offentlig service kunna ske. Kvarterets omvandling ska ske med hänsyn till bebyggelsens och parkmiljöns kulturhistoriska värden. Delar av seminariets park föreslås bli allmän kvarterspark, ytor för spontanidrott bör också finnas. Seminariegatan föreslås få ny sträckning genom kvarteret om korsningen mot Ringgatan stängs i samband med att järnvägs korsningen blir planskild.

9. Fyrishov utvecklas till en större anläggning för evenemang och upplevelser inom såväl idrott och rekreation som utställnings- och mässverksamhet. Ny bebyggelse ska ta hänsyn till kulturhistoriska värden och omgivande kvartersstruktur. Området mot Årummet utvecklas till offentlig parkmiljö. En mindre förtätning med nya bostäder föreslås i gränsen mot kv Rolf.

10. Årummet utvecklas med allmänna gång- och cykelstråk på båda sidor om Fyrisån. Östra sidan av Fyrisån görs allmänt tillgänglig med gång- och cykelväg nedanför Fyrishov och Tunabergskolonin. Det finns goda förutsättningar att skapa ett innehållsrikt rekreationsstråk som sträcker sig från centrum och norrut mot Ulva. Gång- och cykelförbindelser mellan Librobäcksområdet och Svartbäcken förbättras i strategiska punkter/stråk med nya broar över Fyrisån.

11. Gröna stråk med gång- och cykelvägar utvecklas inom området. Ett nytt stråk föreslås längs Librobäckens södra sida i riktning västerut mot Hällby. Stråket är centralt i området och bör kopplas till ett parkstråk söderut mot Stabbyskogen. Detta bör utvecklas till en stadsdelspark och kan utgöra ett parkrum som sammanbinder Luthagen/Stabby med den framtida *Nordvästra staden*.



OMRÅDETS HISTORIK OCH UTVECKLING

Norra delarna av Uppsala förblev länge ren landsbygd. Järnvägen mot Sala 1870 delade området norr om Luthagen. Vid denna tid uppfördes två tegelbruk öster om Fyrisån. Stadens expansion norrut vid Luthagsområdet; Eriksdal och Stabbylund påbörjades i början av 1900-talet.

Ny infrastruktur och nya arbetsplatser

Spårvägen som invigdes 1906, med slutstation på Dalgatan, samt tillkomsten av två större arbetsplatser; St Eriks nya tegelbruk vid Tiundagatan och Uppsala kappfabrik på Dalgatan, hade betydelse för utvecklingen av bostadsområden i denna del av staden. En annan viktig förändring var utbyggnaden av järnvägen mot Enköping och Norra stationen, som färdigställdes 1912.

En elstation ansluten till Älvkarleby kraftverk uppfördes i Husbyborg 1915 i samband med landets elektrifiering och högspänningsledningar drogs över Fyrisån och genom Librobäcksområdet.

Uppförandet av Folkskoleseminariet på området för kyrkans tegelbruk mellan järnvägen och Fyrisån kom att innebära en stor förändring av området. Bland annat ledde det till att den första vägförbindelsen över Fyrisån norr om staden, Fyrisvallsbron, kom till 1914 och blev en viktig förbindelse mellan Svartbäcken och Luthagen. I Svartbäcken norr om Fyrisvallsbron anlades 1925 ett nytt kallbadhus vid Fyrisåns strand.

Utvecklingen inom stadens nordvästra delar var relativt blygsam under 1930-talet. Svartbäcken byggdes ut kraftigt under 1940-talet och en stor förändring skedde även i Luthagens södra och västra delar.

Industriområdet utvecklas och trafikstrukturen förändras

Behovet av ett nytt industriområde med bla tillgång till järnvägsspår kom i slutet av 1940-talet och Librobäck började planläggas för detta ändamål. Ett nytt gatunät inom Librobäck samt stickspåret från norra station grundlades i denna plan från 1949. Industriområdet sträckte sig norrut längs Börjevägen och dess omfattning överensstämmer i princip med dagens industriområde. Nu tillkom även gröna områden längs Fyrisåns västra sida och mark avsattes för koloniområdena vid Tunaberg och Fyrisvallen.

De första industrierna etablerades under 1940-1950-talet (bl a KH Björngård bilfirma, Gottfrid Lindgrens byggnadsfirma, Järlåsa Brädgård) men en större utveckling inom Librobäck dröjde till 1960-talet.

S:t Eriks betongvarufabrik avvecklade tegelbruket på Tiundagatan och flyttade sin verksamhet till Librobäck under 1960-talet. Företaget var det första som etablerade sig i den norra delen av Librobäck och anslöts också med stickspår till norra stationen. Områdets expansion norr om betongfabriken skedde först under 1980- och 1990-talet. Idag finns efterfrågan på industritomter inom Librobäck och planändringar har nyligen skett inom industriområdet för att tillgodose marknadens förändrade behov.

I slutet av 1960-talet byggdes den sedan länge planerade Fyrisvallsgatan som idag tillsammans med Börjegatan är en huvudgata i området. Andra större trafikförändringar i området var den första etappen av Bärbyleden (Flogsta – Librobäck) som byggdes under 1970-talet och att järnvägen till Enköping lades ner.

Omvandling till kontor och bostäder

Industriområdet söder om Librobäcken har successivt omvandlats till modern storskalig kontorsbebyggelse och produktionslokaler för mjuka industrier. Denna utveckling startade under 1980-talet och representeras bl a av kontorsbyggnaden ”Skeppet” från 1985 i kvarteret Hallstavik vid Fyrisvallsgatan-Vallongatan. Q-Meds etablering i området 1997 och vidare expansion i kvarteret Penningby vid Fyrisvallsgatan- Seminariegatan har ytterligare förstärkt denna inriktning för området.

Nästa årsring för Librobäcksområdet är omvandling av industri kvarter till bostadsmiljöer. Bostadsbebyggelse inleddes inom Librobäck redan 1993 då kv Klockarängen byggdes på tidigare parkmark längs Fyrisvallsgatan. Under 2005 pågår uppförande av bostäder inom kvarteren Klockaren och Banvakten. Nya detaljplaner har upprättats bostäder inom kv Herräng och Fyrisvallen längs Fyrisån västra strand.

Förändrade förutsättningar - nya strukturer

Andra etappen av Bärbyleden; Librobäck –Svartbäcksgatan genomfördes 1994 och innebar att Librobäck fick ett mer centralt läge i trafiksystemet med kopplingen mellan E4 och väg 55. Nu pågår utbyggnaden av etapp 3; Svartbäcksgatan – ny E4, vilket kommer att fullborda den norra trafiklänken. Läget i den nya trafikstrukturen har gjort Librobäck allt mer attraktivt för handelsetableringar. Bärbyleden ger också förutsättningar för Luthagen att växa utan att överbelasta Luthagsesplanaden som bär en stor andel av trafiken i centrala stadens trafiksystem.

I ett framtida spåbundet kollektivtrafiknät med pendeltåg på Dalabanan/ny järnväg till Enköping är Librobäck en strategisk punkt för ett hållplatsläge i stadens norra delar med många bostäder och arbetsplatser.

Uppsalas tillväxt och utveckling har inneburit att Librobäck, som tidigare ansetts ligga utanför staden, har hamnat i fokus.



ANALYS OCH FÖRSLAG

Strategiska frågor – avgränsningar och ställningstaganden

Avgränsning mot utredningsområde Nordvästra staden (område 6, 11)

Översiktsplanens utredningsområde *Nordvästra staden* omfattas inte av detta program. Det är ändå viktigt att översiktligt utreda vilken inverkan programområdet kan få för den övergripande strukturen.

Trafiksystem

Det övergripande trafiksystemet för *Nordvästra staden* kräver sannolikt en ny avfart/anslutning från Bärbyleden för att komma åt områden på ömse sidor om leden utan att göra alltför stort intrång i befintliga bostadsområden. Det är viktigt att bibehålla framkomligheten på Bärbyleden. Var och på vilket sätt anslutning kan ske måste utredas vidare. En möjlighet kan vara att utveckla Berthåga trafikplats.

En trafikanslutning mot Bärbyleden gör det möjligt att hålla frihetsgraderna för *Nordvästra staden* utan att i alltför hög grad påverka den mer näraliggande omvandlingen inom Librobäck - Luthagen. Hällbygatan bör i någon punkt kunna anslutas till ett sådant nytt trafiksystem vid Hällby/Stabby, dock med målsättning att inte belasta Hällbygatan med genomfartstrafik. Hällbygatan kommer sannolikt att få stor betydelse för kollektivtrafiken inom området och bör förberedas för detta.

Gräns mot utredningsområde Nordvästra staden

Förutsättningarna för *Nordvästra staden* och eventuell framtida bebyggelse på Stabbyfältet måste utredas och prövas i särskild ordning och är inte föremål för djupare analys i detta program. Däremot bör man redan nu söka en inriktning för avgränsningen mellan dagens bostadskvarter och eventuell framtida bebyggelse. Detta är viktigt för avgränsningen av strukturprogrammet för Librobäck.

Punkthusen längs Tiundagatan utgör en karaktäristisk fasad ut mot fältet. För behålla denna tydliga gräns i stadslandskapet bör ny bebyggelse inte ansluta direkt mot befintlig. Ett parkområde bör istället avsluta Luthagen/Stabby. Mellan Librobäcken och Stabbyskogen bör ett nordsydligt grönt stråk utvecklas. Denna struktur ger förutsättningar för att en framtida bebyggelse kan tillkomma på andra sidan gröntstråket, med trafikanslutning till Bärbyleden enligt ovan. Grönstråket ger ett visst respektavstånd mellan ny bebyggelse och befintliga bostäder och har samtidigt potential att utvecklas till ett gemensamt parkrum som binder samman snarare än skiljer områdena från varandra. Ny bebyggelse längs Bärbyleden kan också fungera som en bullerskärm för Luthagen/Stabby och det parkrum som kan skapas på Stabbyfältet.

Med denna inriktning hindrar inte programmet för Librobäck en framtida utveckling av *Nordvästra staden*. Avgränsningen av bebyggelsen och mötet med gröntstråket bör studeras inom ramen för planarbetet för kv Cementgjuteriet.

VA kapacitet

För att klara en utbyggnad av *Nordvästra staden* (ÖP för Uppsala stad 2002) kommer det att bli nödvändigt att bygga en ny huvudledning för spillvatten till reningsverket i Uppsala. Om översiktsplanens (ÖP Uppsala kommun, utställningsversion 2006) inriktning för markanvändningen genomförs och kommunen investerar i utbyggnad av Vänge öppnar det även upp för VA-försörjningen av *Nordvästra staden*.

Programförslag:

- *Nordvästra stadens* huvudsakliga trafikförsörjning sker med ny anslutning från Bärbyleden.
- Hällbygatan ges en koppling till trafiksystemet för Nordvästra staden men möjligheten till genomfartstrafik ska undvikas. Hällbygatas roll i kollektivtrafiknätet beaktas.
- Ett nordsydligt gröntstråk mellan Librobäcken och Stabbyskogen utgör ett parkområde mellan Luthagen/Stabby och utredningsområdet *Nordvästra staden*.

Utrymme i strukturen för framtida pendeltågsstation (område 4, 5, 6, 11)

I ÖP staden anges att utrymme för framtida pendeltågsstation ska beaktas vid omvandlingen av kv Cementgjuteriet. Eftersom inga detaljerade studier har gjorts om utrymmesbehovet för en sådan station bör hela spårsträckan mellan Börjegatan och Librobäcken hanteras med hänsyn till framtida möjligheter att etablera nödvändiga anläggningar i anslutning till spåret. I ÖP staden finns även reserivat för ny järnväg till Enköping, med sträckning längs Dalabanan genom programområdet och sedan olika alternativa sträckningar mot sydväst. Enköpingsbanans genomförande ligger troligtvis långt fram i tiden. För att klara kapaciteten för framtida tågtrafik bör det reserveras utrymme (14 m på var sida enligt Banverket) för dubbelspår på järnvägen. Med hänsyn till de utrymmen som finns tillgängliga längs banan torde den södra sidan om nuvarande spår vara den som kan bli aktuell för ett nytt spår. Utrymmesbehovet får utredas närmare i planeringen för kv Cementgjuteriet. Sannolikt kommer buller och riskavstånd få större inverkan på kvarterets utformning och bebyggelsens avstånd till järnvägen.

Knutpunkt

Ett pendeltågsstopp bör kombineras med andra trafiksystem så att en knutpunkt kan bildas. Biltrafiken till och från pendeltågstationen bör i första hand ledas in via Bärbyleden - Börjegatan för att inte öka trafikbelastningen inom Luthagen. I ett nära perspektiv, i ett scenario där pendeltågstrafiken kommer igång före utbyggnaden av *Nordvästra staden*, bör parkering, angöring mm anordnas på norra sidan av spåren. Området mellan spåren och Librobäcken är begränsat och delvis svårt att nyttja med tanke på utrymme för framtida gångväg längs bäcken och risk för skred. Området norr om Librobäcken, upp mot Bärbyleden, bör utgöra reservområde för angöringsytor och parkeringsplatser. Området är idag reserivat för framtida energianläggning i ÖP för staden.

Vid ett eventuellt utbyggt trafiksystem för *Nordvästra staden* med ny anslutning från Bärbyleden måste stationslägen även kunna nås från den södra sidan av spåret. Det är dock inte nödvändigt, och kanske inte heller önskvärt, att skapa en koppling för biltrafik vid stationsläget som skulle kunna leda till smittrafik genom Luthagen. Ytterligare en planskild korsning med järnvägen för biltrafik kan inte heller anses ekonomiskt rimlig vid stationsläget om korsningen med Börjegatan blir planskild. Närheten till Librobäckens ravin gör det också svårt att skapa en struktur för biltrafik som inte gör för stor skada på naturvärdena i området. En planskild gång- cykelpassage under järnvägen längs det föreslagna Librobäcksstråket skulle däremot kunna samordnas med planskilda passager mellan perrongerna på pendeltågsstationen. Angöringstrafiken till och från stationslägets södra sida kan komma i konflikt med programmets förslag till nord-sydligt grönstråk mellan Librobäcken och Stabbyskogen.

Servicepunkt

Ett stationsläge bör också på sikt kunna fungera som stadsdelscentrum med både kommersiell och offentlig service. Kvarteren väster om Börjegatan, mellan Librobäcken och järnvägen, kan på sikt utvecklas för handel och service som kan kombineras med framtida eventuell pendeltågstation på järnvägen. Det är dock inte rimligt att förutsättningar för ökad service inom området ska avvakta ett framtida stationsläge.

Området avgränsas av Librobäcken och Dalabanan, vilket gör att korsningens läge och fastigheterna längs Börjegatan ligger relativt låst i strukturen. Fastigheterna närmast Börjegatan kan redan nu omvandlas till att ingå i ett verksamhets-/handelstråk längs Börjegatan som sammanbinder Luthagen och Librobäck. De kan på så sätt bygga upp ”ryggraden” av handel och verksamheter inom stadsdelen i väntan på en pendeltågsstation. Om/när tågstoppet etableras kan de också ingå i en centrumbildning kring stationen. Bostäder bör däremot inte tillkomma med hänsyn till osäkerheterna kring stationsläget.

Nya etableringar i västra delen av området bör avvakta utredningen för *Nordvästra staden* och fördjupade studier kring ett framtida stationsläge.

Programförslag:

- Inga åtgärder som kan försvåra lokaliseringen av en framtida pendeltågsstation tillåts väster om Börjegatan.
- Utrymme reserveras norr om järnvägen för angöring/knutpunkt samt servicefunktioner i anslutning till pendeltågsstation.
- Reservytor för angöring och parkering föreslås norr om Librobäcken, inom översiktsplanens reservat för energianläggning.
- Angöring till pendeltågsstation från södra sidan kan genomföras i samband med nytt trafiksystem för Nordvästra staden. Området mellan Bärbyleden och föreslaget nordsydligt grönstråk söder om järnvägen avsätts till utredningsområde för angöringsytor mm för pendeltågsstation.
- Utrymme för dubbelspår reserveras på järnvägens södra sida.

Integrering av bostäder och verksamheter (område 1, 2, 3, 7)

Strukturomvandlingen inom näringslivet, från industrisamhället mot informations- och upplevelsesamhället, innebär en övergång till tjänstedominerade företag och arbetsplatser som är mindre störande för sin omgivning. Detta öppnar för integrerade arbets- och bostadsmiljöer med den blandade staden som förebild.

Förändringarna började inom södra delen av Librobäck redan på 1980-talet. Områdets utveckling har skett stegvis; från tillverkningsindustri till kontor och bioteknikföretag och nu allt fler kvarter som omvandlas till bostadskvarter. Någon medveten integrering mellan tillverkningsindustri och bostäder har inte skett – hela kvarter har omvandlats från industrikvarter till bostadskvarter. Det är ändå att betrakta som en samlokalisering, en områdesvis integrering där bostäder och verksamheter gränsar till varandra på kvarternivå.

Bostadsbyggandet inom Librobäck har sedan de första kvarteren i Enhagen byggts i området mellan Järnvägen och Fyrisvallsgatan. De senaste bostadsplanerna, Fyrisvallen och kv Herräng, tar klivet över Fyrisvallsgatan och kommer på så sätt åt tomter i anslutning till vatten, vilket är en stor kvalitet i bostadsmiljön (och dessutom en begränsad tillgång i Uppsala).

Bioteknikföretaget Q-Med driver omvandlingen framåt med fortlöpande markinköp och utbyggnadsprojekt inom området. Om inga stora förändringar sker inom företaget kan man förvänta sig att Q-Med kommer att dominera området mellan Librobäcken och Fyrisvallsgatan under överskådlig tid.

Bostäder och icke störande verksamheter

Det finns potential inom programområdet att skapa attraktiva bostadsmiljöer längs Fyrisån och Librobäcken. Det finns dock inget motiv till att ett företag vars verksamhetsprofil passar in i en blandad stadsdel (t ex Q-Med) skulle tvingas begränsa sin utveckling inom området för att ge utrymme för bostäder.

Bostäder bör successivt kunna integreras inom området mellan Bärbyleden och järnvägen förutsatt att de kan samlokaliseras med befintliga verksamheter med avseende på olika typer av störningar. Det ska också finnas möjligheter för nya icke störande verksamheter att etablera sig inom området, eftersom målet är en integrerad stadsdel och inte ett rent bostadsområde. Dessa nya verksamheter får inte vara störande för tillkommande bostäder inom området.

Detta innebär en stegvis förändring; nya bostäder får inte tvinga bort befintliga verksamheter utan måste etableras på verksamheternas villkor. Nya företag måste på samma sätt etableras på tillkommande bostäders villkor. För att underlätta omvandlingen bör verksamheter som är störande och därmed förhindrar att bostäder kan byggas inom området ges förutsättningar att flytta ut sin verksamhet till industriområdet norr om Bärbyleden. Tomtmark som frigörs kan ge plats åt bostäder *eller* mindre störande verksamheter.

Flygbuller och attraktiv industrimark

Riksintresset för flygtrafiken vid Ärna flygfält innebär begränsningar för utvecklingen av området norr om Bärbyleden och för större delen av utredningsområdet *Nordvästra staden*. Bullermattan kring flygfältet har länge lagt en ”död hand” över norra Uppsala.

Bullermattan kan också ses som ett skydd för centralt belägen kommunal industrimark. Det är viktigt för kommunen att kunna erbjuda mark till små och mellanstora företag, såväl nystartade som etablerade. Ett färdigställande av Bärbyleden innebär att Librobäck ligger mer attraktivt i trafiksystemet och borde därmed locka företag. Librobäcks industriområde norr om Bärbyleden har stora möjligheter att bli ett livskraftigt verksamhetsområde för nya företag och för företag som inte kan vara kvar i stadens centrala delar på grund av höga markpriser och lokalhyror eller störningskänsliga omgivningar.

Innan flygets framtid på Ärna flygfält är klarlagd och en eventuellt ny verksamhet har miljöprovats bör ingen ny bostadsbebyggelse tillkomma norr om Bärbyleden. Förutsättningarna för bostäder bör provas i ett större sammanhang i samband med planeringen av utredningsområdet *Nordvästra staden*.

Programförslag:

- Inga bostäder tillåts norr om Bärbyleden tills vidare.
- Tomtmark reserveras i norra Librobäck för små och medelstora företag samt för företag som flyttar från stadens omvandlingsområden.
- Bostäder tillåts inom industriområdet söder om Bärbyleden på befintliga verksamheters villkor.
- Nyetablering av verksamheter söder om Bärbyleden tillåts på framtida bostäders villkor.

Handelsetableringar (område 1, 2, 3)

Librobäck är attraktivt för handel med sitt läge nära Bärbyleden och när ledens sista etapp byggts klart 2007 kommer dess betydelse i trafikstrukturen att öka ytterligare. Flera bygglovsansökningar och förfrågningar om planändringar för att tillåta handel har kommit in till byggnadsnämnden under senare år.

Allt fler bostäder i området ställer krav på ökad service i form av dagligvaror. För att kunna utveckla Librobäck till ett varierat och livskraftigt område för blandande verksamheter krävs också service i form av lunchrestauranger, närlivs etc. Handel och service skapar liv och rörelse under en stor del av dygnet, alla dagar i veckan, och är en viktig faktor i en blandad stadsdel.

Servicen inom norra delen av Luthagen är begränsad med en mindre livsmedelsaffär vid Ringgatan. Större livsmedelsaffärer finns söder om Luthagesplanaden, närmare Uppsala centrum. Stadsdelscentrum vid Torbjörnstorg inom Svartbäcken/Tuna backar ligger inte så långt från norra Luthagen – Librobäck geografiskt sett men Fyrisån och Fyrishov kan upplevas som en barriär och Fyrisvallsbron är den enda naturliga stråket över ån. Historien, stadens utbyggnad från centrum mot nordväst på västra sidan ån, kan också ha skapat en ”mental karta” där Luthagen upplevs ha större samhörighet med Uppsala centrum än med Svartbäcken på östra sidan om ån (bron över ån kom först 1914).

Inriktning för handel inom området

Genom att öppna upp för handel inom dagens industriområde kan man tillgodose behovet av stadsdelsservice för en ökande befolkning inom Luthagen – Stabby - Librobäck och ge god service till företag inom området. En risk är att trycket på etableringar blir så stort att området utvecklas till ytterligare ett externt handelsområde i norra Uppsala, vilket står i strid med översiktsplanens riktlinjer och även den handelsutredning och förslag till handelsstrategi som tagits fram för Uppsala kommun under 2006. Inom industriområdet norr om Bärbyleden bör handel endast tillåtas som kompletterande service till industriområdet i form av lunchrestauranger, mindre servicebutik, gatukök och dyl.

En övergripande inriktning för Librobäck bör vara att handel med dagligvaror såsom livsmedel endast tillåts söder om Bärbyleden. I PBL finns möjlighet att specificera typ av handel i *livsmedel*, *skrymmande varor* och *övriga varor*. Denna möjlighet togs bort 1992 för att ge friare etableringsmöjligheter för handeln, men återinfördes 1997. Kommunen måste ta fram en utredning, varuförsörjningsplan eller dylikt som styrker att det finns skäl av betydande vikt för att en specificering skall kunna göras. Den nya handelsutredning som tagits fram för Uppsala kan vara ett bra underlag för framtida detaljplanering inom Librobäck.

Handels- och servicestråk längs Börjegatan

Det finns olika sätt att hantera inslag av handel inom trafik- och bebyggelsestrukturen i Librobäck, förslaget bygger på en kombination av tre olika inriktningar:

- Handel integreras inom hela området med etableringar enligt stråkprincipen – dvs en koncentration längs de största gatorna Börjegatan och/eller Fyrisvallsgatan.
- Handel och service koncentreras i ett ”stadsdelscentrum” inom Librobäck som även försörjer norra delarna av Luthagen. Centrum bör lokaliseras så att det utgör en knutpunkt för flera trafikslag, t ex vid planerad pendeltågstation.
- Handel koncentreras till kvarteren vid Bärbyleden för att nå både trafikanter som passerar på leden och trafikanter på väg hem till Librobäck - Luthagen/Stabby.

Grundstrukturen för nya handelsetableringar inom området bör vara att bygga upp ett handels- och servicestråk längs Börjegatan. Börjegatan är ett naturligt stråk och en historisk väg från nordväst in mot centrum, ansluter till en trafikled i det övergripande gatunätet och når många boende inom Luthagen/Stabby.

Ett handels- och servicestråk längs Börjegatan från Luthagen till Librobäck (Bärbyleden) skulle kunna bygga upp en struktur där Luthagens verksamhetskaraktär av små butiker och verksamheter i anslutning till bostadskvarter övergår i större etableringar på norra sidan järnvägen, där fastigheterna är mer anpassade till det utrymme som krävs för parkeringar, lastning/lossning etc. Större etableringar som lockar kunder även utanför stadsdelen kan lokaliseras nära Bärbyleden för att hindra att trafik utifrån leds långt in i området och riskerar att orsaka störningar vid bostäderna. Kvarteren närmast leden får ett välexponerat läge som kräver omsorgsfull utformning.

Genom att skapa ett stråk längs Börjegatan kan man överbrygga den barriär som järnvägen länge utgjort mellan bostadsstadsdelen Luthagen och industriområdet Librobäck och låta Luthagen nå fram till Bärbyleden. Kvarteren närmast Bärbyleden, där trycket är som störst för den bilburna handeln, kan med en sammanhängande stråkstruktur bli en del av stadsdelen istället för en ö vid trafikplatsen. I en stråkstruktur kan också en stomme av service byggas upp inom området utan att behöva vänta på att en eventuell pendeltågsstation ska komma till stånd och skapa en centrumpunkt. Denna centrumbildning kan istället utgöra en tyngdpunkt längs stråket när eller om det blir aktuellt i framtiden.

Programförslag:

- Inom Librobäcks industriområde norr om Bärbyleden tillåts endast handel som kompletterande service för industriområdet.
- Handels- och servicestråk med stadsdelsservice utvecklas längs Börjegatan.
- Dagligvaruhandel som livsmedel tillåts endast söder om Bärbyleden.
- Byggnader i exponerade lägen vid Bärbyleden utformas med hög arkitektonisk kvalitet.

Utvecklingsmöjligheter och förslag till förändringar

Markanvändning och bebyggelse

Norra Librobäck (1)

Buller från flygverksamheten på Ärna flygfält begränsar möjligheterna till ändrad markanvändning inom området norr om Bärbyleden. Detta gäller främst bostäder men även annan verksamhet som kan vara känslig för störningar. Området påverkas också av skottbuller från skjutbanorna vid Ärna.

Den norra delen av programområdet omfattas av utredningsområdet *Nordvästra staden* och av riksintresse för kulturmiljövården. Programområdet avslutas i och med den nya läplanteringen vid kv Hållnäs. I den norra delen av industriområdet, bör tomter reserveras för små och medelstora verksamheter enligt inriktningen i de senaste detaljplanerna i området (Harg och Hållnäs). Tomter ska kunna erbjudas de verksamheter som flyttar från stadens olika omvandlingsområden t ex södra delarna av Librobäck eller Kungsängen.

Mot bakgrund av riktlinjerna i ÖP för staden, rapport från Handels Utredningsinstitut (2006) och förslag till handelsstrategi för Uppsala kommun, bör handel inte tillåtas norr om Bärbyleden. Lunchrestauranger eller annan kompletterande service till industriområdet, såsom mindre servicebutik och gatukök, kan förekomma inom området.

Kvarteren vid Bärbyleden (2)

Kvarteren närmast Bärbyleden är attraktiva för olika typer av etableringar.

Kv Edsbro, omedelbart norr om Bärbyleden, är välexponerad mot trafikleden. Kvarteret bör reserveras för verksamheter som i byggnader med hög arkitektonisk kvalitet kan utnyttja skyltläget och samtidigt utgöra en vacker fasad mot Bärbyleden. Ytan är ca 65 000 m². Vid exploatering måste markförlagda kraftledningar och VA-ledningar särskilt beaktas.

För att skapa förutsättningar för ett stadsdelscentrum med god tillgänglighet för såväl gång- och cykeltrafik som kollektivtrafik bör livsmedelshandel endast tillåtas söder om Bärbyleden.

Kv Skebo, i delen närmast Bärbyleden föreslås omvandlas till handel. Ytan är ca 50 000 m² och motsvarar i storlek handelstomten i Stenhagen (ICA Maxi m.fl). Söder om Skebogatan bör kvarteret reserveras för framtida bostäder eller kontor som kan ta tillvara läget närmast Librobäcken.

Parkytan nordöst om kv Skebo mellan industrispåret och Fyrisån föreslås utvecklas till yta för spontanidrott och mindre evenemang. En plats med god tillgänglighet för både bil, gång och cykel.

Reservat för ny energianläggning (4)

Området närmast trafikplatsen väster om Börjegatan är i översiktsplan för staden reserverad för energianläggning. Den föreslagna lokaliseringen är lämplig ur verksamhetens synpunkt då den ligger strategiskt vid järnväg och väg samt bra i ledningsnätet. Däremot är lokaliseringen olämplig av flera andra skäl:

Det bör övervägas om en ny energianläggning ska ha en sådan framträdande plats i stadslandskapet. Trafikplatsen vid Husbyborg kommer att få en allt större roll som stadsinfart när Bärbyleden är färdigbyggd och detta blir en viktig infart till de nordvästra stadsdelarna. Därtill är det tillgängliga markområdet för litet för den anläggning som man i dagsläget ser behov av om 10-15 år. En större energianläggning, t ex kraftvärmeverk omges dessutom av skyddsavstånd som får också konsekvenser för omkringliggande bebyggelse (såväl planerad som befintlig). Sammanfattningsvis innebär en lokalisering av energianläggningen på denna plats en konflikt med översiktsplanens ambition att förtäta området och blanda bostäder och verksamheter samt riskerar också att komma i konflikt med utrymmet för framtida pendeltågsstation och natur- och rekreationsvärdena kring Librobäcken.

Störande verksamheter bör i första hand lokaliseras samlat nordväst om Bärbyleden där flygets bullermatta hindrar bostadsbebyggelse. Då kan den också ingå som förutsättning för

utredningsområdet *nordvästra staden*. Lokaliseringen av nya energianläggningar bör utredas särskilt inför en aktualitetsprövning av översiktsplan för staden. För att undvika att ett stickspår från järnvägen måste korsa Gysingevägen bör anläggningen lokaliseras någonstans mellan järnvägen och Gysingevägen.

Området föreslås istället som reservområde för framtida eventuell pendeltågsstation då stationens storlek och roll i ett spårbundet trafiksystem ännu är oklar. Området kan t ex behövas för angöring och parkeringar om endast den norra sidan av spåren blir möjlig att angöra (se strategiska frågor). Möjligheterna till infart från Börjegatan eller Husbyborgs trafikplats måste utredas vidare liksom skredrisken vid Librobäcken.

Centrala Librobäck (Börje Tull) (3, 5, 7)

För området mellan Librobäcken och Fyrisvallsgatan föreslås både verksamheter och bostäder i den mån bostäder kan kombineras med verksamheter inom området. Störningar från verksamheterna får prövas i varje aktuellt fall. Omvandlingsprojekt bör göras i nära samarbete med företag inom området, så att inte framtida utvecklingsmöjligheter för näringslivet begränsas. Möjligheter till handel och service bör finnas i fastigheterna närmast Börjegatan, t ex i bottenvåning på bostadshus.

Öster om Börjegatan är kv Gimo det enda planlagda industri kvarter som är kvar söder om Fyrisvallsgatan (I kv Klockaren finns verksamheter och gällande plan tillåter bostäder, handel och kontor). Kvarteret föreslås omvandlas till bostäder med möjlighet till service och handel närmast Börjegatan.

Väster om Börjegatan, inom kvarteren Tobo och Ortala, bör handel och service tillåtas för fastigheterna närmast Börjegatan. Bostäder bör däremot inte tillkomma med hänsyn till osäkerheterna kring stationsläget. Övriga delar av kvarteren föreslås kvarstå som utredningsområde i avvaktan på utredningar kring framtida pendeltågsstation.

Utrymmesbehov längs Börjegatan för en framtida planskild korsning med järnvägen måste beaktas inom kv Gimo och kv Ortala. För kvarteren närmast järnvägen måste också säkerhetsavstånd mot järnvägen och tågbuller särskilt beaktas. Detta får stor betydelse för hur kvarteren kan utformas och användas.

Kv Cementgjuteriet (6)

Kvarteret bör omvandlas till ett bostadskvarter enligt översiktsplanens riktlinjer. Bostäder bör upplåtas med både hyresrätt och bostadsrätt och eftersom kvarteret är relativt stort bör strukturen tillåta etappvis utbyggnad.

Bebyggelsens avslutning mot väster är mycket viktigt för stadsdelens fasad ut mot Stabbyfältet och Bärbyleden. Formen efter den tidigare Enköpingsbanans banvall bör avteckna sig i den nya bebyggelsen, men olika former för kvarterets avslutning mot det öppna fältet bör prövas under detaljplanearbetet.

Området ska innehålla en kvarterspark. De träd som finns parallellt med parkeringarna vid Hällbygatan liksom träden längs Börjegatan bör i möjligaste mån bevaras. Området ska anslutas till det befintliga gång- och cykelvägnätet i området och det grönstråk som föreslås i mellan Librobäcken och Stabbyskogen. Grönstråkets läge i förhållande till bebyggelsen samt översiktlig utformning av stadsdelspark i anslutning till Stabbyskogen bör studeras liksom kopplingar till eventuell framtida golfbana som utreds vid Hällby-Stabby.

En permanent förskola med sex avdelningar ska inrymmas i kvarteret. I ett så centralt läge bör förskolelokaler kunna inrymmas i bottenvåningar på ett bostadshus. Vid bebyggelsens avgränsning mot grönstråket i väster bör utredas om mark behöver reserveras för ny skola.

Säkerhetsavstånd mot järnvägen och tågbuller måste särskilt beaktas liksom utrymme för framtida pendeltågsstation och dubbelspår. Närheten till järnvägen får stor betydelse för hur kvarteren kan

utformas och användas. Hänsyn måste också tas till utrymmesbehov längs Börjegatan för en framtida planskild korsning med järnvägen.

Många parkeringsmöjligheter som idag finns inom kvarteret kommer att försvinna när kvarteret omvandlas till bostadskvarter. Eftersom det är stor brist på parkeringsplatser i Luthagen bör parkeringssituationen inom närområdet studeras närmare.

Hällbygatans utformning bör studeras med avseende på gaturummets utseende, utrymmesstandard, möjlighet till parkering mm. Hällbygatan är med sitt läge i trafiksystemet och framtida kopplingar västerut viktig för kollektivtrafiken och det övergripande busslinjenätet.

Kv Seminariet (8)

Seminariet med sin parkanläggning är en institutionsmiljö som i framtiden inte enbart bör innehålla bostäder. Kvarterets omvandling ska ske med hänsyn till parkmiljön och den befintliga bebyggelsens kulturhistoriska värden

Befintliga byggnader skall bevaras och en flexibel användning anpassad till dess kulturhistoriska värde bör eftersträvas. Seminariebyggnaden kan med fördel fortsätta att användas som undervisningslokaler eller till annan offentlig verksamhet, men kan även innehålla bostäder. De mindre byggnaderna inom kan inrymma såväl bostäder som kontor, förskola/skola eller annan offentlig verksamhet som kan nyttja närheten till parken; vårdboende, restaurang, trädgårdscafé etc.

Området kan kompletteras med nya bostadshus och möjlighet att lokalisera en förskola inom området bör utredas. Delar av parkmiljön bör bibehållas och utvecklas till allmän kvarterspark, ytor för spontanidrott bör också finnas inom området.

Förutsättningarna för en ny sträckning av Seminariegatan genom kv Seminariet ska utredas. Det kan finnas behov av en ny tillfartsgata redan i samband med nyetablering inom kvarteret, men framförallt ska en ny gatusträckning finnas den dag järnvägs korsningen blir planskild och Seminariegatans nuvarande anslutning mot Ringgatan stängs.

Kv Starrkoder (Fyrishov)(9)

Fyrishovs verksamhet är ett viktigt besöksmål i Uppsala och bör ges förutsättningar att utvecklas i riktning mot verksamhetens vision - Arena Fyrishov - med multihall (flexibel användning; idrottshall, bankettsal, mässhall), bowlinghall, utökad bad och framtida hotellverksamhet. Det bör vid framtida planering beaktas att verksamheten vid Fyrishov tidvis kan upplevas som störande för omkringboende.

Nya byggnadsvolymer bör lokaliseras samlat i anslutning till befintlig bebyggelse för att hålla rummet fritt från bebyggelse. Byggnader som placeras mot omkringliggande gator bör inordna sig i stadens kvartersstruktur. Ny-, om- och tillbyggnader ska ta hänsyn till befintlig idrottshalls tidstypiska fasad mot Gamla Uppsalagatan. Byggnader ska kunna läsas som skilda volymer. Länkar mellan byggnader ska utföras lätta och genomsiktliga.

Hela sträckan längs ån föreslås bli allmänt tillgänglig för att kunna anlägga en gång- och cykelväg längs åns östra sida. En översyn över hela området mellan Gamla Uppsalagatan och Tunabergskolonin bör göras för att nyttja områdets friytor på ett effektivare sätt. Exakta avgränsningar mellan allmän plats och Fyrishovs fastighet får studeras särskilt. Målsättningen bör vara att Fyrishovs parkmiljö mot Fyrisån upplevs som en tillgång för alla. Ett allmänt gång- och cykelstråk föreslås genom området från Torbjörnsgatan mot ett nytt broläge över Fyrisån.

En utveckling av Fyrishov ställer bland annat krav på angöringsmöjligheter och parkeringsplatser. Idag finns ca 400 permanenta parkeringsplatser inkl bussuppställning. All angöring, inklusive evenemangsbussar, ska hanteras inom Fyrishovs område. Speciella angöringsfickor längs Gamla Uppsalagatan medges inte. Ca 100 extra parkeringsplatser kan nyttjas inom Fyrishovs camping för toppbelastningar. För framtida behov finns möjlighet att utöka till ca 400 parkeringsplatser. Ytor som är aktuella som parkeringsreserver finns inom campingområdet. Idrottsytorna kommer inte att minska.

Framkomligheten i korsningen Idrottsgatan - Gamla Uppsalagatan bör studeras vidare. Korsningen är för liten för en cirkulationsplats, men kan eventuellt regleras med trafikljus vid hög belastning före/efter arrangemang. Vid enstaka tillfällen (stora arrangemang, inträffar ca 10 ggr/år) bör speciella evakueringsvägar kunna användas, t ex Sköldungagatan, för att avlasta Idrottsgatan.

Bostadskomplettering på parkmark

På kommunal parkmark mellan kv Rolf och Fyrishovs fastighet föreslås en komplettering av bostäder i flerbostadshus. Byggnaders antal, placering och utformning måste studeras med hänsyn till befintliga bostadshus placering, fönstersättning, risk för skuggning och insyn mm.

Tillfart till bostäderna föreslås via Sköldungagatan och/eller Fyrishovs parkeringsgata. Gång- och cykelvägen längs Fyrishovs område behålls i sitt nuvarande läge.

Övergripande gestaltungsprinciper för området

Skala och utformning

Nya byggnader ska stämma överens med befintlig kontors- och bostadsbebyggelses femvåningsskala. Byggnadernas höjd behöver detaljstuderas för varje aktuellt projekt beroende på kvarterets anpassning till angränsande bebyggelse och hur kvarteret står i relation till den övergripande strukturen. En målpunkt eller en viktig plats kan behöva accentueras med en framträdande byggnad. På motsvarande sätt kan byggnader behöva underordna sig sin omgivning. Andra förutsättningar som kan kräva särskilda höjdstudier är solförhållanden och bullersituation på platsen.

Utformning av såväl byggnader som grönytor, parker och gator ska bidra till en intressant och varierad stadsmiljö och en trevlig och vacker stadsdel. Gestaltungsprogram bör tas fram i samband med detaljplanering.

Gaturum

Huvudgatorna utformas med separat gång- och cykelväg som avskiljs från körytorna med hjälp av trädplantering (se trafik).

Byggnader placeras mot gatorna så att tydliga gaturum bildas. Detta gäller främst områdets huvudgator; Bärbyleden, Börjegatan och Fyrisvallsgatan. Parkeringsytor bör av samma skäl minimeras i exponerade lägen. För alla gator i området bör gränserna mellan allmänna ytor och privat kvartersmark vara definierade med hjälp av häckar, staket eller plank så att inte stora parkerings- eller lagerytor blir en del av gatumiljön.

Parkrum

Verksamheter som gränsar mot gröna ytor bör placera byggnader eller plank i tomtgränsen så att inga skräpiga baksidor vänder sig mot allmän parkmark. En tydlig avgränsning minskar den visuella störningen i parkstråken längs Fyrisån och Librobäcken. Kv Skebos avgränsning mot Librobäcken är en god förebild. Förslag till årummets utformning finns under *Fyrisån - Årummet*.

Exponering och skyltning

I första hand bör skyltning vara en integrerad del av byggnaden. Skyltar på tak bör dock undvikas då det ofta får en stor inverkan på taklandskapet. Samordnad skyltning kvartersvis bör uppmuntras då det kan underlätta orienteringen i området (framförallt norr om Bärbyleden). Ett skyltprogram för området bör upprättas.

Trafik

Börjegatan

Börjegatan föreslås bli ett handels- och servicestråk genom området och bör därför utformas med en mer stadsmässig gatusektion med trädplanteringar vid sidan av körbanan som en avgränsning mot gång- och cykelbanan. Körfältens bredd bör dock behållas för att klara framtida trafikflöden genom området. Träd finns redan på vissa sträckor längs gatan, men bör kompletteras till en helhet. Utrymmet är i vissa delar begränsat (t ex mellan Fyrisvallsgatan och Librobäcken) och det kan bli nödvändigt att justera gränsen mot kvartersmarken för att få plats med trädplantering.

Antalet nya utfarter mot Börjegatan bör begränsas på grund av gatans övergripande funktion i huvudnätet. Vid korsningen Börjegatan/Fyrisvallsgatan och Börjegatan/Hällbygatan bör utrymme finnas för framtida utbyggnad till cirkulationsplats.

Planskilda korsningar med järnvägen

I kommande detaljplaner bör utrymme reserveras för planskilda järnvägs korsningar vid Börjegatan och Ringgatan.

För Börjegatan är utrymme redan reserverat vid kv Banvakten. Vid kv Cementgjuteriet bör särskild hänsyn tas till den trädrad som finns längs Börjegatans västra sida. Vilka konsekvenser en planskild korsning får för fastigheten Husbyborg 1:80 omedelbart norr om järnvägen måste utredas vidare.

En planskild korsning mellan Ringgatan och Järnvägen vid Fyrisvallen kommer sannolikt att innebära att korsningen Ringgatan/ Seminariegatan måste stängas. Seminariegatan föreslås få en ny anslutning genom seminarieområdet till den planerade cirkulationsplatsen i korsningen Ringgatan/ Fyrisvallsgatan. Konsekvenser för Ringgatans utformning söder om järnvägen måste utredas vidare.

Kompletteringar i gång- och cykelnätet

Det kan dröja innan den planskilda järnvägs korsningen med Börjegatan byggs och sträckan mellan kv Banvakten och Fyrisvallsgatan bör därför kompletteras med separat gc-väg på den sista sträckan som återstår längs Börjegatan.

Separat gång- och cykelväg bör byggas ut vid Gysingevägen (väg 272) längs hela industriområdet i norra Librobäck och fram till den nya läplanteringen. Denna plats bör utformas som stadens port i nordväst där Gysingevägen övergår till en stadsgata med trädplantering och ansluter till handels- och servicestråket i Börjegatan.

Det bör reserveras utrymme längs järnvägens norra sida för en gångväg till framtida pendeltågstation.

Industrispåret

Utrymmet för industrispåret bör inte byggas igen utan hållas öppen för en gång- och cykelväg genom området. Det finns ett stort värde i att behålla historiska spår och strukturer så att stadens årsringar blir läsbara. Byggnader kan eventuellt tillåtas byggas ihop över ”spåret” på vissa platser förutsatt att det görs med en generös frihöjd och att området under hålls allmänt tillgängligt.

Industrispåret är ett centralt beläget stråk och får en ökad betydelse för exempelvis boende i kv Klockaren om parkområdet vid Librobäcken och kv Skebo genomförs. Detta kräver dock en trafiksäker passage över Fyrisvallsgatan. Norr om Bärbyleden har spårreservatet en viktig funktion som avgränsning mellan industriområdet och årummet.

Detaljer kring industrispåret bör utredas vidare.

Kollektivtrafik

Då pendeltågstrafik på Dalabanan troligtvis ligger långt fram i tiden kommer den huvudsakliga kollektivtrafikförsörjningen att ske med buss inom området. Librobäcksområdet kan kollektivtrafikförsörjas relativt enkelt med en förlängning av dagens busslinjesträckningar. Om pendeltågsstationen kommer till bör den vara en start-/målpoint för busslinjer både mot Luthagen och mot Svartbäcken.

Utveckling av handel inom Librobäck kan komma att innebära ett utökat behov av bussturer mellan Librobäck och Luthagen. Linjenätet bör stärkas längs Börjegatan för att skapa god tillgänglighet till kollektivtrafik i servicestråket. En möjlighet kan vara att flytta ändhållplatsen vid kv Cementgjuteriet till kv Skebo vid Bärbyleden.

Kollektivtrafikens linjesträckning kan inte styras i detaljplan, däremot bör man i fortsatt planering bevaka att huvudgatornas sektioner har utrymme för framtida kollektivtrafik. Detta gäller i första hand Börjegatan, Fyrisvallsgatan och Hällbygatan.

Omstigningshållplatsen för skolbussarna på Börjegatan föreslås vara kvar i nuvarande läge vid kv Tobo.

Industriområdet norr om Bärbyleden

För att kunna tillgodose framtidens behov av tomter för verksamheter kan ett nytt lokalgatunät behöva byggas inom norra delen av Librobäck. Målet bör vara en lättorienterad och flexibel struktur som ger hög tillgänglighet för kunder och varutransporter. Nätet bör ha fler kopplingar i nordsydlig riktning än dagens struktur, för att undvika onödiga ut/infarter på 272 för trafik "inom" området. Viktiga gång- och cykelpassager bör dock värnas. I dagsläget är Swerock/S:t Eriks betongs stora fastighet dominerande och ger inget utrymme för en sådan struktur. Om det bli aktuellt får en mer omfattande omvandling av området studeras i särskild ordning.

Grönstruktur och rekreatiionsstråk (10, 11)

Utveckling av rekreatiionsstråk

Fyrisån och Librobäcken föreslås utgöra områdets blå och gröna ryggrad med gång- och cykelstråk och parkområden.

Det gröna stråket längs Fyrisån bör förstärkas genom en ny gång- och cykelväg längs Fyrisåns östra sida vid Fyrishov och Tunabergskolonin (se Fyrisån - Årummet nedan).

Ett sammanhängande parkstråk föreslås kring Librobäcken. En ny gångväg föreslås längs Librobäckens södra sida mellan Börjegatan och Bärbyleden och vidare under leden ut mot Hällby och det befintliga stråket norrut mot Hässelbypark. Det exakta läget för en passage under järnvägen måste utredas vidare.

Librobäckens parkstråk föreslås kopplas ihop med ett nordsydligt stråk som sträcker sig söderut mot Stabbyskogen.

Parker

En ny stadsdelspark föreslås vid bebyggelsegränsen mot Stabbyfältet. Bebyggelsens avslutning mot parken skall studeras vidare inom planarbetet för kv Cementgjuteriet. Parken kan utvecklas ur det nordsydliga grönstråk som föreslås mellan Stabbyskogen och Librobäcken och bör innehålla både ordnade parkmiljöer och friytor till bollspel mm. Parkens utformning och möte med eventuell framtida ny bebyggelse väster om Luthagen/Stabby måste utredas vidare i utredningsområdet *Nordvästra staden* men kan översiktligt studeras inom planarbetet för kv Cementgjuteriet. Förutsättningarna för att skapa en god ljudmiljö inom delar av parken, utan en ny bebyggelse vid Bärbyleden som bullerskärm, bör utredas vidare.

Parkmarken kring Librobäcken mellan Fyrisån och Börjegatan bör utvecklas till en kvarterspark. Även om inga bostäder tillkommer i denna del av Librobäck i en nära framtid så ökar antalet personer som rör sig i området i takt med områdets omvandling mot mer personaltät verksamhet. Den successiva förändringen av områdets karaktär ställer nya krav på den yttre miljös utformning, t ex genom att skapa platser även för dem som arbetar inom området.

Nya kvartersparker föreslås inom kv Cementgjuteriet och kv Seminariet. Inom kv Seminariet föreslås även yta för spontanidrott som en del av parken.

Fyrisån - Årummet (10)

Årummet utvecklas med allmänna gång- och cykelstråk på båda sidor om Fyrisån. Östra sidan av Fyrisån föreslås bli allmänt tillgänglig med gång- och cykelväg nedanför både Fyrishov och Tunabergskolonin. Det finns goda förutsättningar att skapa ett innehållsrikt rekreationsstråk som sträcker sig från centrum och norrut mot Ulva.

Årummets utformning längs sträckan kräver fördjupade studier. Generellt bör det ha inslag av både stadsmiljö och naturmiljö. I anslutning till bebyggelse med bostäder och kontor bör parkmiljön mot vattnet ha en stadsliknande karaktär, med inslag av kajer, bryggor och mötesplatser. Vid Fyrishov och Tunabergskolonin bör strandområdet präglas av rekreation, gräsytor att sola och ha picknick på, bryggor för kanotuthyrning etc. En öppen yta mellan kv Skebo och Fyrisån kan vara möjlig att iordningställa till en mindre idrotts- eller evenemangsyta. Längre norrut, där årummet står i kontrast mot industriområdet och flygfältet kan stråket, kanske med hjälp av avskärmande vegetation, övergå till en mer naturlig miljö innan det fortsätter mot Ulva.

Stråket längs årummet kan kompletteras med information om de kulturmiljöer som inte är synliga idag, vadstället och Carl von Linnés botaniska exkursioner längs Fyrisån. Stråket längs ån kan också få en koppling till den så kallade Hälsans stig som planeras på östra sidan om ån.

Nya broar över Fyrisån

I planen för Fyrisvallen finns två möjliga nya brolägg över Fyrisån mellan Fyrisvallsgatan och järnvägen. Det som sannolikt genomförs är broläget kopplat till stråket i Stiernhielm gatans förlängning.

För att stärka kopplingen mellan Librobäcksområdet och Svartbäcken/Tunabackar och underlätta gång- och cykelförbindelser till stadsdelscentrumet vid Torbjörnstorg föreslås ny gång- och cykelväg vid Fyrisfjädersn och ett nytt broläge över Fyrisån. Det broläge som föreslås i ÖP staden ligger ett stycke närmare koloniområdet och har karaktären av rekreationsstråk. Båda broarna bör tillkomma på sikt.

Ett annat läge längre norrut som kan vara intressant för en broförbindelse är i anslutning till Librobäckens utflöde i Fyrisån. Här möter parkområdet vid Librobäcken Fyrisåns årum och på östra sidan ån finns Tunabergskolonins centralstråk och bryggområde.

Skolor och förskolor

Nya förskolor föreslås inom kv Cementgjuteriet och kv Seminariet. Förskolornas läge prövas med beaktande av buller och andra störningar. I dessa centrala lägen bör lokaler för förskolor och skolor samordnas och utföras med stor flexibilitet och i första hand lokaliseras i bottenvåningar på bostadshus.

Behov av en skola inom ett framtida utbyggt Librobäck/Stabby bör utredas. En tomt i anslutning till kv Cementgjuteriet och planerat parkstråk kan vara en möjlig lokalisering att utreda vidare.

Miljö och hälsa

Järnvägstrafik

För kvarteren närmast järnvägen måste säkerhetsavstånd mot järnvägen och buller från tåg särskilt beaktas. Detta får stor betydelse för hur kvarteren kan utformas och användas. Vid utformningen av nya bostäder måste en sk tyst sida finnas i varje lägenhet för att klara riktvärden för buller (se Boverkets riktlinjer).

Ingen ny bostadsbebyggelse eller kontorsbebyggelse bör uppföras inom 25 meter från närmsta järnvägsspår för att undvika större skador på byggnader vid en urspåringsolycka. Utrymningsvägar för bostäder bör placeras så att de vetter bort från järnvägen. Järnvägen bör också avgränsas med staket för att undvika att människor går över spåren.

Kraftledningar och magnetfält

Vid planering av ny bebyggelse vid kraftledningar och vid järnvägen skall aktuella säkerhetsavstånd med avseende på strömstyrka och elektromagnetiska fält beaktas. Lokaliseringar inom 200 m från kraftledning bör undersökas närmare med avseende på elektromagnetiska fält.

En exploatering inom kv Edsbro kräver eventuellt flyttning av en avloppsledning som går i östvästlig riktning genom Forsmarksparken. Vid en flytt måste ledningens avstånd till befintlig högspänningskabel i norra delen av parken beaktas.

Markföroreningar

Eftersom olika typer av industriell verksamhet funnits och fortfarande finns i Librobäck finns risk att förorenad mark förekommer inom delar av området. Det kan även förekomma sulfidlera inom området, vilket kan ge upphov till surt lakvatten. Inom programområdet finns ett antal identifierade förorenade områden som bör beaktas i det fortsatta arbetet. (Uppgifter om platserna finns hos Länsstyrelsen samt hos kommunens miljökontor).

Markundersökningar med avseende på föroreningar och sulfidlera bör utföras i samband med detaljplaneläggning av respektive område.

Översvämningsrisk

Om Fyrisåns vattennivå höjs finns risk för översvämning inom stora delar av programområdet. Fyrisåns 100 årsflöde, +8, 3 meter (RH 2000), innebär att det finns stor sannolikhet för översvämning under denna marknivå. Beräknat högsta dimensionerande flöde för Fyrisån, + 9, 6 meter (RH 2000), innebär att det finns en viss sannolikhet för översvämning under denna nivå. Översvämningsrisken ska beaktas i kommande detaljplaner.

För nya byggnader som kan ta skada av översvämning bör nivå på färdigt golv vara över +8, 3 meter (100 års flödet). Elinstallationer och andra tekniska anläggningar som kan ta skada av översvämning bör inte heller finnas under +8, 3 meter. Verksamheter som hanterar miljöfarliga ämnen såsom oljor eller andra miljöfarliga vätskor bör inte etableras inom områden under +8, 3 meter (RH 2000).

Ras- och skredrisk

Vid Librobäcken, och i vissa fall även längs Fyrisån, finns risk för ras och skred. Alla planerade förändringar av marken inom området kring Librobäcken skall föregås av en geoteknisk bedömning.

Teknisk försörjning

Grundvatten - skyddsområde

Stora delar av programområdet ligger inom vattenskyddsområdet för kommunens vattentäkter i Uppsalaåsen. Vid exploatering av mark inom skyddsområdet ska skyddsföreskrifter för vattenskyddsområdet följas

Vatten- och avlopp

Vid normala driftsförhållanden finns kapacitet att avleda spillvatten från planerad bebyggelse inom programområdet. Spillvatten från området avleds via den huvudledning för spillvatten, som går väster om Fyrisån mot Kungsängsverket.

Uppvärmning

Kapacitet finns att ansluta området till fjärrvärmenätet.

Elförsörjning

För att tillgodose det ökade elbehovet inom området måste det befintliga elnätet förstärkas med ett tiotal nya nätstationer samt tillhörande nya 10 kV- och 0,4 kV-kablar. Utrymmen för nätstationer och kablar utreds i samband med detaljplaneläggning.

MÅLUPPFYLLELSE

Någon strategisk konsekvensbedömning har inte gjorts för detta strukturprogram. Programmet är övergripande och behandlar till största delen mark som redan är bebyggd eller planlagd. Den typ av förändringar som föreslås i programmet bedöms inte ha någon betydande påverkan på miljön i PBL:s mening. I den mån det behövs konsekvensbeskrivningar hanteras detta i kommande utredningar eller detaljplanearbete. Strukturprogrammet för Librobäck bedöms istället utifrån de mål för stadsutvecklingen som ställts upp i översiktsplan för staden.

Mål för stadsutvecklingen	Kommentar om programförslaget
<p><i>En god livsmiljö och ett gott stadsliv i stadens alla delar utvecklas.</i> Hela staden skall vara hälsosam och präglas av trygghet, tillgänglighet, trivsel och skönhet.</p>	<p>Området förändras från att innehålla verksamheter som kan inverka störande på omgivningen till bostäder eller tystare verksamheter. En blandad miljö med bostäder, verksamheter och handel innebär att människor rör sig inom området under hela dygnet och bidrar därmed till ökat stadsliv och trygghet inom området.</p>
<p><i>En mångfaldig stadsmiljö skapas.</i> Funktioner som saknas för att ett område ska bli välfungerande tillförs. Social stabilitet eftersträvas genom integration och kontakt mellan olika boendegrupper. Små bebyggelsetillskott åt gången prioriteras framför stora volymer.</p>	<p>Omvandling i ett befintligt område innebär att ny bebyggelse tillkommer successivt, i etappvis utbyggnad med hänsyn till befintliga verksamheter. Blandade upplåtelseformer föreslås.</p>
<p><i>Den gröna huvudstrukturen värnas.</i> Betydelsefulla naturmarker säkerställs och parkmiljöer utvecklas.</p>	<p>Gröna områden och rekreationsstråk längs Fyrisån och Librobäcken förstärks. Nytt parkstråk föreslås mellan Stabby Backe och Librobäcken. Ny kvarterspark föreslås i kv Seminariet och i kv Cementgjuteriet.</p>
<p><i>Kollektivtrafikens möjligheter förbättras.</i> Bebyggelse tillförs så att underlaget för kollektivtrafiken blir större. Kollektivtrafiken ges högre prioritet i viktiga avsnitt av gatunätet.</p>	<p>Fler bostäder och mer personalintensiv verksamhet ger bättre underlag för kollektivtrafik i området. Förutsättningar för kollektivtrafik till stadsdelsservice förbättras med handelsstråk längs områdets huvudgata.</p>
<p><i>Cykelns möjligheter utnyttjas i stadsutvecklingen</i> Bebyggelse tillförs centralt och halvcentralt inom cykelavstånd till viktiga mål. Cykeltrafikens roll stärks genom olika satsningar.</p>	<p>Librobäck ligger centralt och det finns goda förutsättningar för att boende och verksamma kan gå och cykla till och från området. Gång- och cykeltrafik längs Fyrisåns stränder utvecklas.</p>
<p><i>Trafiken sker på stadens villkor.</i> Biltrafiken sker på stadens villkor snarare än att stadslivet får ske på trafikens villkor.</p>	<p>Den tätare exploateringen talar för en ökad biltrafik inom området. Tung transporter och arbetstrafik kan däremot minska i vissa delar vilket ger förutsättningar för en mer stadsmässig gatumiljö i området. Handelsetableringar kommer att generera biltrafik och varutransporter. Därför föreslås dessa ligga i anslutning till det övergripande trafiknätet.</p>

<p><i>Satsning görs på stadsdelscentrumen.</i> Initiativ som skapar attraktiva handels- och mötesplatser i stadsdelscentrumen stöds.</p>	<p>Förstärkt stadsdelservice utvecklas inom Librobäck. Bättre kopplingar till stadsdelscentrum i Tuna backar med ny bro över Fyrisån.</p>
<p><i>Stadsdelarnas karaktärer respekteras.</i> Stadsdelarnas olika karaktärsdrag värnas i balans med att också nya värden tillförs.</p>	<p>Det tidigare verksamhetsområdet tillförs stadskaraktär med bostadshus och kontor. Luthagens mångskiftande bostadsbebyggelse kompletteras med en ny årsring.</p>
<p><i>Stadens siluett bevaras.</i> Höjden på innerstadens byggnader ska inte konkurrera med slottet.</p>	<p>Ny bebyggelse inom området anpassas till områdets skala och karaktär. (Librobäck tillhör dock inte innerstaden).</p>
<p><i>Tydlig gräns mellan stad och landsbygd upprätthålls.</i> Stadens tydliga möte med omgivande landsbygd bevaras, oavsett var gränsen är belägen.</p>	<p>För ny bebyggelse inom kv Cementgjuteriet skall mötet med Stabbyfältet studeras särskilt.</p>

