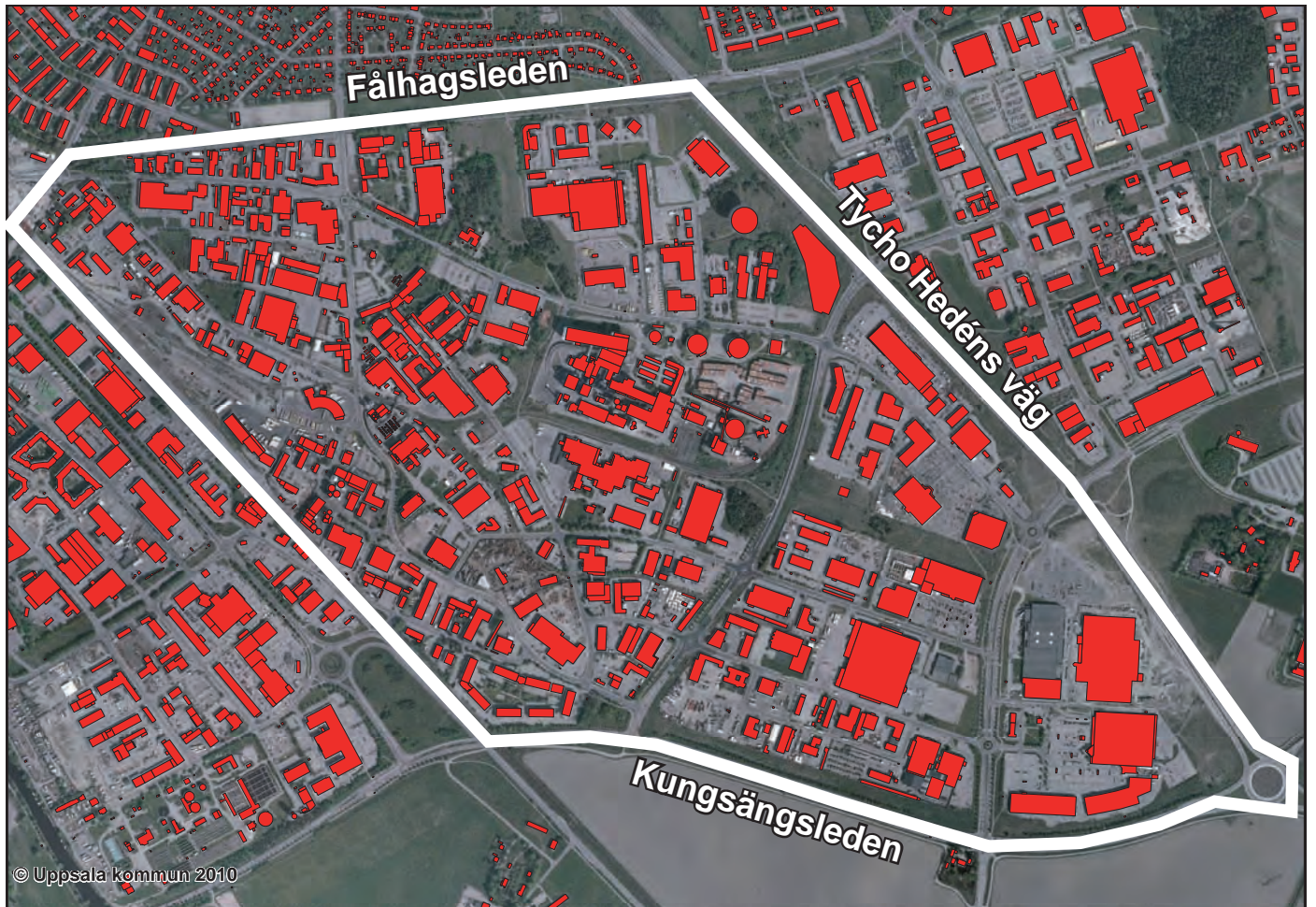




Program för

# Boländerna

Uppsala kommun



Godkänd av kommunfullmäktige 2014-05-26

## **Innehållsförteckning**

SAMMANFATTNING	2
PROGRAMMETS HUVUDSTRUKTUR	4
BAKGRUND	5
FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET	7
RIKTLINJER FÖR PLANLÄGGNING I OLIKA KVARTER	12
RIKTLINJER FÖR TRAFIKSITUATIONEN	18
GENERELLA UTFORMNINGSPRINCIPER FÖR FASTIGHETSGRÄNSER; GATUMARK; GATUSEKTIONER OCH DAGVATTEN	21
KONSEKVENSDISKUSSION	26

## SAMMANFATTNING

### Behovet att se över planeringssituationen

Stadsdelen Boländerna som planades och byggdes ut under 1900-talet var ursprungligen i huvudsak tänkt att ge plats för lokaler och ytor för industriändamål. Men med tiden har förutsättningarna ändrats.

Den sydöstra delen av området – kv Stormhatten var det enda kvarteret inom vilket handel medgavs enligt de ursprungliga detaljplanerna. Sedan cirka 20 år tillbaka har dock ett ökat innehåll av handel medgivits i omkringliggande kvarter vilket förändrat kraven på trafiksystemet i denna del av området.

Utbyggnaden av Uppsalas nya resecentrum innebär att marken i västra Boländerna får ett allt mer centralt läge. Detta har fått till följd att förfrågningar om att bygga bostäder har aktualiserats där.

Säkerhetszoner kring de stora industrietableringarna/processindustri och kraftvärmeverk kräver uppmärksamhet för att det fortsättningsvis ska vara möjligt att driva befintlig verksamhet.

Detta har varit några av flera skäl som föranlett en översyn av områdets plansituation.

### Samråd kring program för Boländerna

Översynen av planeringssituationen har föregåtts av samråd kring ett förslag till program upprättat av stadsbyggnadskontoret i april 2007.

Samrådsmaterialet försökte att:

- identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov
- effektivisera markanvändningen och möjliggöra utökade byggrätter för bl.a. handel.
- identifiera skyddsområden för olika befintliga verksamheter
- utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikantslag
- främja en god stadsbild och en mer attraktiv södra stadsinfart

Inkomna yttranden från över 40 instanser har sammanställts i en samrådsredogörelse. Programmet har därefter reviderats enligt byggnadsnämndens beslut 2010-10-21.

### Programmets förslag till markutnyttjande

Programmet föreslår att markområdena i sydöstra Boländerna framförallt används för handelsändamål i linje med intentioner i kommunstyrelsens beslut 2007-05-15 §134 "Handlingsplan för utveckling av handeln i Uppsala kommun". Områdena för huvudsakligen **handel** är kvarteren Stormhatten, Flänsen, Vevstaken, Cylindern, Dragstången, Växeln, Rälsspiken och södra delen av kv. Cykeln (i programmet har kvarteren givits beteckning HKI-handel/kon-

tor/industri). En mindre avvikelse i förhållande till förslaget till översiktsplan 2010 kan noteras då delar av kvarteret Cykeln räknas till handelsområdet. Detaljplan är redan upprättad för delar av kvarteret för detta ändamål.

De stora industrietableringarna i kvarteren Brännugnen och Boländerna samt de intilliggande kvarteren Sticksåret, Slipern, Semaforen, Bygeln, Dressinen och Rälßen föreslås bli reserverade för **huvudsakligen industriändamål** (beteckning i programmet är IK industri/kontor).

Den nordvästra delen av Boländerna har ett förhållandevis centralt läge gränsande till city och till nya resecentrum. Programmet föreslår att dessa områden utnyttjas för **kontor, handel och industri** (beteckning i programmet är KHI kontor/handel/industri) med betoning på kontor. Detta gäller kvarteren Atle, Gudur, Ställverket, Ångmaskinen, Motorn, Turbinen och Traktorn. Samma beteckning föreslås för den norra delen av kvarteret Cykeln. I de nordligaste delarna av programområdet närmast centralstationen, vid kvarteren Gudur och Vale, ges även möjlighet att inrymma bostäder. Denna del av programområdet används delvis redan idag för bostadsändamål och ligger centralt i nära anknäring till centralstationen. Skolverksamheten i kv. Flänsen kommer sannolikt att bestå. Skulle en ändrad inriktning aktualiseras är ett andrahandsalternativ att tomten utnyttjas för kontor och industri (beteckning i programmet är SKI).

**Industriverksamhet, kontor med inslag av handel** (beteckning IKH) föreslås som framtida inriktning på kvarteren Trallan, Syllen, Perrongen och Bufferten samt kv. Sofielund och den NÖ delen av kv. Slakthuset. Den resterande delen av kv. Slakthuset föreslås för handel, kontor och industri (HKI). Kvarteret Sofiedal föreslås för kontor och handel.

### Reservat för ny vägförbindelse

Reservat för en ny vägkoppling som förbinder Kungsängsplanaden/Vimpelgatan med Björkgatan föreslås. Den vägkopplingen bör utredas i särskild ordning. En sådan koppling skulle ytterligare öka attraktiviteten och åtkomligheten till de nordvästra kvarteren.

### Väggkopplingar för att öka tillgängligheten

För att förbättra samband och framkomlighet mellan olika handelskvarter och med andra stadsdelar föreslås nya väggkopplingar genom kvarteren Vevstaken, Cylindern, Dragstången och Cykeln.

### Nya gatusektioner

Programmet ska ge förutsättningar för att skapa en mer trivsam och stadslig miljö utmed de stora gatorna Stålgatan, Rapskatan, Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden. Programmet skissar därför riktlinjer för den långsiktiga utformningen av gatusektionerna för dessa vägar.

### **Handelsstråk**

Kring Bergsbrunnagatan/Bolandsgatan, Verkmästargatan och Stångjärnsgatans gaturum ska i en framtid handel dominera. Där är förhoppningen att ett mer stadslikt handelsstråk successivt ska utvecklas.

### **Godstrafik och museijärnvägen**

Möjligheten till godstågsanslutning via befintliga järnvägsspår inom området ska bibehållas liksom museijärnvägens framtida möjligheter att eventuellt utnyttjas för spårbunden kollektivtrafik.

### **Kollektivtrafik**

Kollektivtrafikens roll skall stärkas. En bytespunkt för kollektivtrafiken och en infartsparkering för bilar skall enligt förslag i Översiktsplan 2010 prövas i anslutning till Gnistarondellen/Kungsängsleden.

### **Stadsbilden och stadens entré**

Programmet lägger en grund för hur yttre Boländerna på sikt kan få en trevligare och tydligare stadsbild med ökad framkomlighet också för gående

och cyklister. Ytterligare ett mål för detta program är att lyfta frågan om utformningen av stadens södra entré, d.v.s. infarten från E4 via Gnistarondellen. I den fortsatta planläggningen av östra Boländerna bör kraven ökas på god gestaltning avseende byggnader och gatumiljöer

### **Underlag för fortsatt planering**

Programmet innehåller planeringsunderlag avseende olika verksamheter med skyddsavstånd, delområdekaraktärer och kulturmiljöintressen. Denna kunskap ska användas som underlag i fortsatta detaljplanarbeten.

Kommande detaljplanearbete bör delas upp i flera olika planområden, bl.a. utgående från fastighetsägares önskemål och tidplaner.



*Bersbrunnagatans varierade utformning bör utvecklas till ett handelsstråk.*

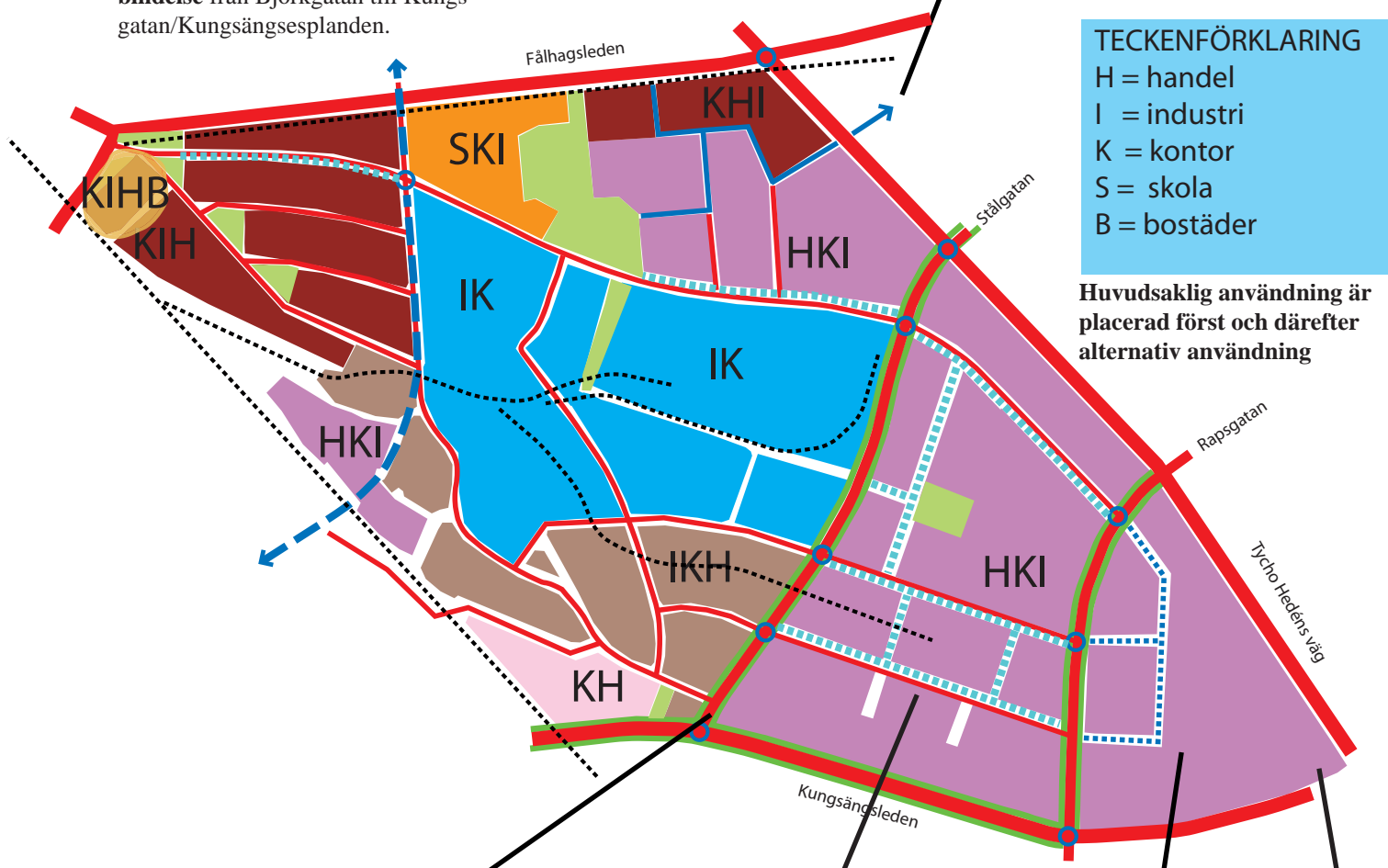
## PROGRAMOMRÅDETS HUVUDSTRUKTUR

Boländernas västra delar bör på längre sikt utnyttjas till **kontorsetableringar**. Närheten till resecentrum skapar attraktivitet för verksamheter, särskilt företag med stort regionalt upptagningsområde av arbetskraft. I delar av de nordvästra delarna finns även möjlighet att inrymma bostäder.

I Boländernas centrala parti föreslås att skyddsområden kring de befintliga "tyngre verksamheterna" respekteras.

**Väggkoppling** mot Tycho Hedéns väg och vidare in i kv. Kalendern föreslås prövad liksom ett nytt gatusystem i kvarteret Cykeln.

Plats reserveras för en möjlig **väggförbindelse** från Björkgatan till Kungsgatan/Kungsängsesplanen.



**TECKENFÖRKLARING**  
 H = handel  
 I = industri  
 K = kontor  
 S = skola  
 B = bostäder

Huvudsaklig användning är placerad först och därefter alternativ användning

De stora huvudgatorna Kungsängsleden, Stålgatan, och Rapsgatan föreslås successivt få nya sektioner som möjliggör **nya gång- och cykelvägar** och planteringar för att ge en trevlig och trygg och gatumiljön med god framkomlighet.

Bergsbrunnagatan, Bolandsgatan, tillsammans med Verkmästargatan och Stångjärnsgatan och dess planerade tvärgångarna ska utvecklas som **handelsstråk**.

Boländerna öster om Stålgatan föreslås i huvudsak att i framtiden ge ökad plats för handel.

**En knutpunkt** för kollektivtrafiken och en infartsparkering för bilar föreslås i anslutning mellan rondellen vid Kungsängsleden och Tycho Hedéns väg.

## BAKGRUND

### Uppdraget

Ett planprogram för Boländerna godkändes av Byggnadsnämnden den 25 november 1992 som underlag för detaljplanering och bygglovprövning. Avsikten var att programmet skulle ingå som en del av det då kommande översiktsplanarbetet.

Översiktsplanen för staden 2002 gav delvis nya riktlinjer för området och därmed fanns anledning att göra en översyn av programmet från 1992 för att inarbeta översiktsplanens nya intentioner.

Byggnadsnämnden beslutade 21 oktober 2004 att genomföra revidering av tidigare program för stadsdelen Boländerna. Föreliggande program avser att bilda underlag för fortsatt detaljplaneläggning med beaktande av vad som föreslås inom ramen för nu gällande Översiktsplan 2010. Avsteg görs från Översiktsplanen då programmet tillåter bostäder i de nordvästra delarna. Detta har skett i samråd med de verksamheter som kräver särskilt stora skyddsavstånd.

### Medverkande

I underlaget till samrådet kring programmet för Boländerna medverkade tjänstemän från Gat- och trafikkontoret, Fritids- och naturkontoret, Fastighetskontoret, Uppsala Vatten AB och Kommunledningskontoret.

Samrådsredogörelsen och förslag till revideringarna har upprättats inom Stadsbyggnadskontoret efter kontakter med Gat- och trafikkontoret, Miljö och hälsoskyddskontoret, Uppsala Vatten AB och Räddningstjänsten.

### Områdesavgränsning, markägare

Programområdet avgränsas av Tycho Hedéns väg, Kungsängsleden, Fålhagsleden och järnvägsområdet i västra Boländerna.

I Boländerna finns ett 100-tal olika privata fastighetsägare. Kommunen äger i huvudsak gat- och parkmark i området.

### Kort planläggningshistorik

Boländerna har under närmare ett sekel varit ett utpräglat industri- och arbetsområde. Ursprungligen var området tydligare kopplat till järnvägen som gav möjlighet till godstransporter. Delvis finns ännu omfattande industriell verksamhet kvar i Boländerna och även några godsspår, men många gamla industrilokaler har övergått till annan användning såsom lager, grossistverksamhet, handel och hantverksföretag. Mark och byggnader i framförallt västra Boländerna innehåller därför en stor blandning av olika verksamheter där funktioner som handel, kontor och tillverkning/hantverk blandas. De stora kvarteren i centrala Boländerna med stora läkeme-

dels- och processindustrier har inte förändrats på samma vis.

Boländerna har aldrig planlagts för bostäder och det har därför aldrig varit aktuellt att förse stadsdelen med något större utbud av offentlig service. Viss kommersiell service och offentlig service finns dock etablerad i form av restauranger, kiosker och bensinstationen, vårdcentral, och gym. Inslag av parker och allmänna gångstråk är också sparsamma.

Under de senaste åren har handeln i Boländernas östra del ökat markant. Därför har biltrafiken också ökat påtagligt i de områden som innehåller stora handelsetableringar. Framkomligheten har tidvis varit bristfällig på exempelvis Bolandsgatan, Kungsängsleden, Stålgatan och Raps-gatan. Framkomligheten har förbättrats de senaste åren genom byggandet av flera cirkulationsplatser utmed Raps-gatan och Stålgatan och genom att Tycho Hedens väg inte längre är europaväg, E4.

### Gällande detaljplaner

Detaljplaneringen av Boländerna startade som nämnts vid 1900-talets början i kvarteren Gudur och Vale, följt av markområden utmed järnvägen söderut. Vid 1900-talets mitt planlades för Bolandsskolan samt stora delar av industriområdet fram till Raps-gatan. Huvuddelen av befintliga detaljplaner syftar till att medge industriändamål och tillåter byggnadshöjder upp till 8-10 meter. I de centrala industriområdena, t.ex. kvarteren Brännugnen och Boländerna, tillåts byggnadshöjd 16 meter men vissa byggnader inom dessa kvarter får även vara högre. Kvarteret längst i öst (kvarteret Stormhatten med bl.a. IKEA och COOP) är ursprungligen i huvudsak planlagt för handel med en högre höjd.

För att uppnå önskad flexibilitet i användningen av kvarteren måste flertalet befintliga detaljplaner förändras för att möjliggöra ny bebyggelse och annan användning - bland annat för handel.

### Översiktsplan Uppsala stad (2002) och förordnanden

Enligt den tidigare Översiktsplan för Uppsala stad (2002) ska den yttre (östra) delen av Boländerna utgöra ett handelsområde. Översiktsplanen anger att detta delområde bör ges tydligare avgränsning. Översiktsplanen anger därför att kvarter belägna öster om Stålgatan ska kunna prövas för att planläggas för handel medan resterande delar av Boländerna bör reserveras för andra ändamål.

Översiktsplanen anger också att handelsområdet tydligare bör knytas ihop med angränsande stadsdelar och att området ska ges ett bredare innehåll sett till bebyggelse, utformning och funktionellt innehåll. Det ska också göras lättare att färdas till och inom externhandelslägen med kollektivtrafik och cykel.

För en del av Boländerna (Inre Boländerna område nr 24 väster om Björkgatan) ges i ÖP 2002 riktlinjer som säger att :

*”området på sikt bör få genomgå försiktig omvandling. Inslag av bostäder bör kunna ordnas i vissa delar liksom en mer innerstadsbetonad verksamhet... Karaktären av mångskiftande bebyggelsemiljö (avseende ålder, utformning och skick) och småföretagsamhet är emellertid unik för staden och bör vid behov aktivt understödjas”.*

Översiktsplanen understryker att hänsyn ska tas till industrihistoriska värden. För ett genomförande gäller enligt översiktsplanen att fram till ett program för långsiktig förnyelse och bevarande upprättats medges inte bygglov eller andra åtgärder som ändrar områdets karaktär.

Översiktsplan för Uppsala stad (2002) redovisar vidare riksintresse enl. MB 3:8 för ny 220 kV kraftledning i östra delen av Boländerna. Detta riksintresse samt om- och nyläggning av ett antal andra ledningar och byggnation av ny transformatorstation har hanterats under projektet ”Uppsala Ström”, ett samarbetsprojekt mellan Uppsala kommun, Svenska Kraftnät och Vattenfall Eldistribution AB. Projektet som nu står inför sitt slutförande har syftat till att höja el-leveranssäkerheten i Uppsala kommun och till att frigöra mark för exploatering. De ledningsförläggningar och transformatorbyggnader som ingår i projektet kommer att vara slutförda under våren 2010.

Översiktsplan för Uppsala stad (2002) innehåller också markreservat för framtida naturgasledning utmed delar av Tycho Hedéns väg och Bolandsgatan fram till Vattenfalls produktionsanläggning. Det finns dock inte längre något aktuellt projekt som syftar till att införa naturgas till staden. Kommunen har under år 2006 begärt Länsstyrelsens ställningstagande till om detta markreservat ändå ska betraktas som riksintresse. Länsstyrelsen har då svarat att det inte längre finns några motiv att låsa fast specifika gasledningssträckningar i form av riksintressen (Lst yttrande 343-14235-06). Det kan konstateras att det kvarstår flera sträckningar som är möjliga att använda om ett naturgasprojekt återigen skulle aktualiseras. En möjlig sträckning kunde t.ex. vara via södra E4-infarten, Kungsängsleden och Rapskatan fram till Vattenfalls anläggning vid Bolandsgatan. Föreliggande program utgör således inte ett hinder för en framtida gasledningssträckning genom östra Boländerna.

### **Gällande Översiktsplan 2010**

Översiktsplan 2010 antogs av KF 2010-06-17. Där sägs att:

” Boländernas vidsträckta verksamhetsområde angränsar såväl till stadskärnan som till stadsgränsen. De yttre delarna omvandlas successivt till handelsområde. Förändringstrycket är stort. Inriktningen bör

vara att de inre delarna funktionellt och strukturmässigt (med undantag från bangårdsområdet) inlemmas i en utvidgad innerstad, mellanpartiet får fortsätta domineras av stora och små industrianläggningar under planperioden, samt att handelsområdet begränsas till partiet öster om Stålgatan. Bostäder ska inte tillåtas så länge miljöstörande verksamhet finns kvar”. Avsteg från ÖP görs i programmet då bostäder tillåts i delar av det nordvästra programområdet. Motivering till detta är att berörda verksamheter, med industrianläggningar med krav på säkerhetsavstånd, har gett sitt medgivande.

### **Handlingsplan för utveckling av handeln i Uppsala kommun (KS 2007-05-15 § 134)**

I Handlingsplan för utveckling av handeln i Uppsala kommun (2007) konstaterar att handeln är en central del av kommunens näringsverksamhet.

Handlingsplanen syftar till att tillvarata etableringsintressen och till att öka samverkan med marknadens parter. I underlag till Handlingsplanen redovisas att det mesta av stadens volymhandel såsom möbler, vitvaror, järn- och byggvaror är koncentrerat till Boländerna. Uppsalabor som bor i norr och nordväst reser genom staden för att nå detta område. I Handlingsplanen konstateras också att efterfrågan på nya etableringsytor och utbyggnader för handel är fortsatt stor. Handlingsplanen förutsätter behov av tillskott av minst 135.000 kvm handelsyta inom Uppsala till 2015 (jmf 100.000 kvm i ÖP 2002).

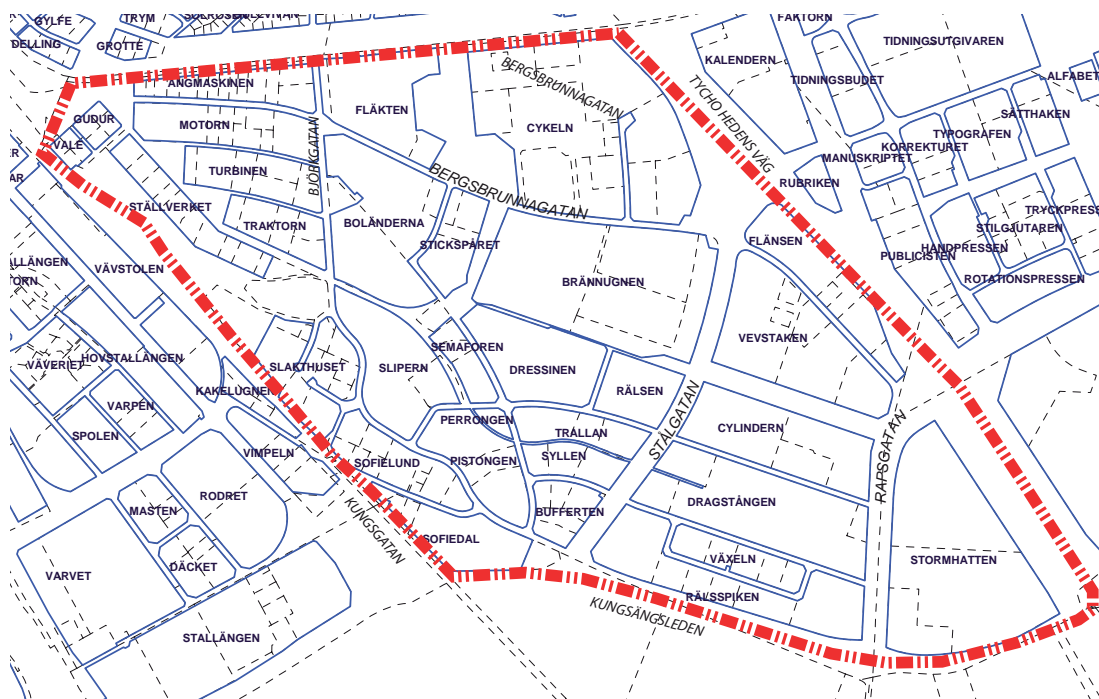
I en bilaga till beslutet sägs att det i Boländerna bör möjliggöras en utbyggnad på 55-60.000 kvm fram till 2015. För att möta en sådan utveckling krävs bättre trafikförhållanden, förbättrad kollektivtrafik, separerade trafikslag, bättre skyltning och möjlighet att lättare ta sig mellan butikerna.

# FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET

## Kvartermönster

Fastigheterna i områdets västra delar är relativt små. Kvarteren i Boländernas centrala och östra delar utformades för stora industrier och har sidomått som i många fall väl överstiger 500 meter. Detta får till följd att det krävs långa förflyttningar för att runda/

röra sig mellan kvarteren i de centrala och östra delarna av området.



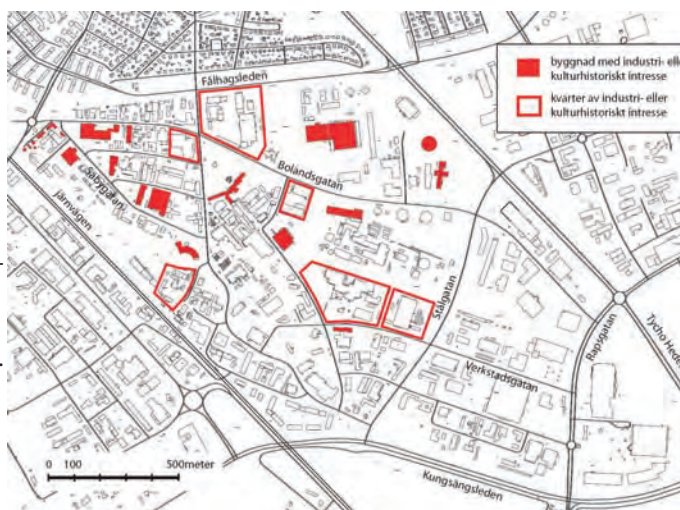
Översikt över kvartersnamn och kvartersgränser i stadsdelen Boländerna.

## Kulturmiljövärden

Programområdet innehåller inte några skyddade kulturmiljöer. Områdets västra del innehåller dock flera byggnader och kvarter som är kulturhistoriskt värdefulla, som de speglar viktiga delar av 1900-talets industrihistoria i Uppsala.

Redan 1859 hade Uppsala kakelfabrik byggts i Boländerna och under 1900-talets första del etablerades många framstående verkstäder, bokbinderier, bryggerier, bagerier och läkemedelsindustri i Boländerna.

De industrihistoriskt värdefulla byggnaderna i Boländerna kartlades på uppdrag av Kulturkontoret år 2003. Bland de industrihistoriskt särskilt intressanta byggnaderna märks t.ex. cykelfabrikerna Fram och Monark-Crescent, Nylunds pianofabrik samt Farnæk/Scans slakterier (se kartbild intill). Utöver de industrihistoriskt värdefulla byggnaderna är vattentornet, nya värmeverket, f.d. Uppsala Energi, de f.d. Lokstallarna, Bolandsskolan och delar av kvarteren. Sofiedal och Traktorn av kulturhistoriskt intresse. Dessa byggnader och miljöer bör uppmärksammas vid ombyggnader och detaljplanläggning inom berörda kvarter. Utöver dessa kulturhistoriskt intressanta miljöer utgör gatumiljön kring Bergsbrunnagatan en mycket karaktäristisk gatumiljö. Byggnadernas skala är måttfull, särskilt med tanke



Översikt över några av de särskilt kulturhistoriskt intressanta byggnader i Boländerna.

på områdets numera ganska centrala läge. Byggnaderna har en tydlig placering med kortsida mot gatan och med genomgående förgårdsmark utmed gatans norra sida. Denna gata är också något av en port in stadens centrala delar där Domkyrkans torn tydligt framträder mot himlen i gatans västra ände.

Vattentornet skymtar i Bergsbrunnagatans sträckning mot öster. Gatans karaktär bör därför särskilt uppmärksammas i framtida planarbete.



### **Ledningar, ledningsreservat, nätstationer**

Området berörs av ett stort antal ledningar av olika slag. Ledningsnätet är omfattande och kan inte redovisas i detalj i denna programhandling.

Från Vattenfalls värmeverk utgår bl.a. stora ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla. Fjärrvärmeledningarna följer i allmänhet gatumark. Ny bebyggelse inom området kan anslutas till fjärrvärmenätet. En eventuell flytt eller ombyggnad av befintliga ledningar bekostas av respektive byggherre eller av den som drar nytta av flytten. Ledningarna från kvarteret Brännugnen har dimensioner som innebär stora kostnader vid flytt.

Telia Sonera har omfattande kabelstråk för teletrafik i förlängningen av Sofielundsgatan via Vimpelgatan ner mot Kungsgatan vilket berörs vid en eventuell utbyggnad av väglänken mot Kungsängsesplanden.

Programområdet innehåller även vatten-, spill- och dagvattenledningar samt stora elledningar. Vattenfall motsäger sig i princip flyttning av kV 70 ledningar vilka kräver ny koncession.

Flera av områdets ledningar passerar delvis över kvartersmark. Det är viktigt att skapa ett effektivt markutnyttjande och därför önskvärt att vissa av dessa ledningar på sikt läggs om så att de placeras i eller nära invid gatumark så att kvartersmarken kan bebyggas.

Alla ledningar som genom ändringar av kvartersgränser hamnar på tomtmark måste efter överenskommelse och kostnadsfördelning flyttas eller på annat sätt säkerställas (u-områden). Sådana frågor kan därför komma att behöva utredas mer i detalj då detaljplaneändring aktualiseras för olika delområden. Avtal om ledningsrätter och ersättningar skall föreligga innan detaljplan antas.

Översiktsplan för Uppsala stad (2002) redovisar riksintresse enl. MB 3:8 för ny 220 kV-kraftledning i östra delen av Boländerna (se även tidigare om Förordnanden ovan). Riksintresset har nu ersatts med ett antal nya ledningskoncessioner inom ramen för projektet "Uppsala Ström". Projektet har syftat till att höja el-leveranssäkerheten i Uppsala kommun och att frigöra mark för exploatering (se ovan).

Vid en förtätning av bebyggelsen eller en önskad effektökning i området måste mark för nödvändiga nätstationer reserveras.

### **Naturgasledning**

Översiktsplan för Uppsala stad (2002) innehåller även markreservat för framtida naturgasledning utmed delar av Tycho Hedéns väg och Bolandsgatan fram till Vattenfalls produktionsanläggning. Det finns dock inte längre något aktuellt projekt som syftar till att införa naturgas till staden. Det får

konstateras att det finns flera sträckningar som är möjliga att använda om ett naturgasprojekt återigen skulle aktualiseras. En möjlig sträckning kunde t.ex. vara via södra E4-infarten, Kungsängsleden och Rapsigatan fram till Vattenfalls anläggning vid Bolandsgatan. Föreliggande program utgör således inte ett hinder för en eventuell framtida gasledningssträckning genom östra Boländerna. En förutsättning är att hänsyn till detta tas i samband med översyner av gatusektionerna inom berört område.

## Dagvatten

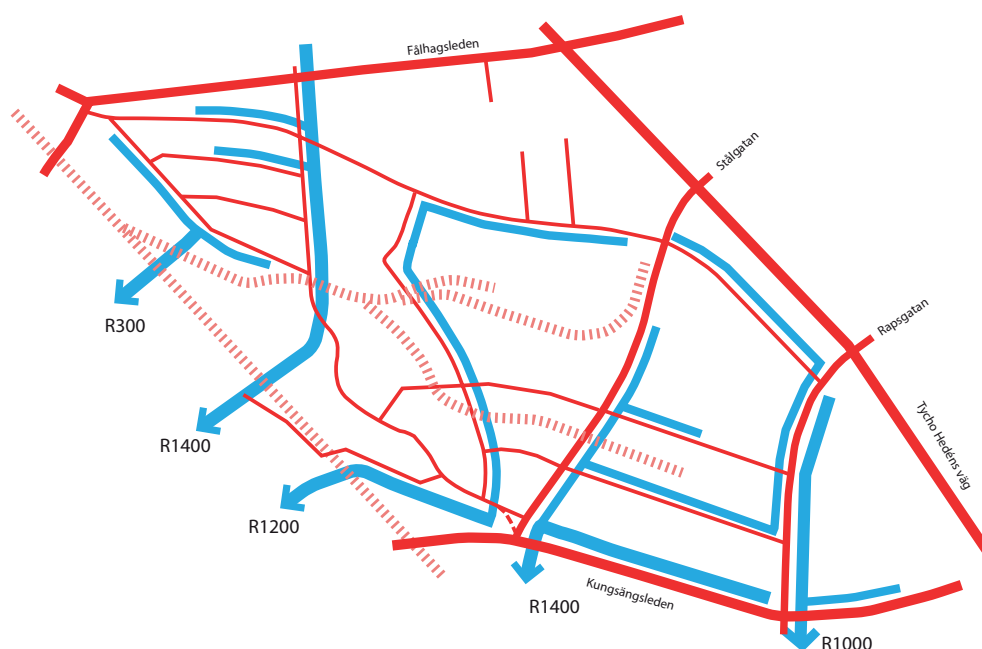
Boländernas större gator har omfattande trafikvolym. Ett flertal kvarter innehåller dessutom stora hårdgjorda parkeringsytor för kunder eller arbete. Det innebär att stora mängder trafikpåverkat dagvatten avleds från området. Dagvattnet från Boländerna förs i huvudsak söderut via kulverterade ledningar till Fyrisån. Ledningarna följer de stora huvudgatorna. Dagvatten från hårt trafikerade ytor kan vara påverkat av föroreningar och det är därför av miljöskäl önskvärt att dagvattnet i större utsträckning tas omhand lokalt och genomgår viss rening. Detta kan ske genom att dagvattnet förs till gräsytor/planteringar eller genom anläggande av fördröjningsmagasin ovan eller under mark. I den befintliga byggda miljön är det dock svårt att fånga dagvattnet på ett sådant sätt eftersom de befintliga markytorna är utformade för att avvattna mot befintliga dagvattenbrunnar/ledningar.

När dagvattnet släppts ned i ledning är det svårt att lyfta det till marknivå igen utan pumpkraft. Möjligheter att etablera uppsamlade dagvattendammar/fördröjningsmagasin och liknande har översiktligt studerats i samråd med Uppsala Vatten AB. Det har då visat sig svårt att etablera dessa med hänsyn till befintlig marklutning och höjdsättning i området.

I framtida planläggning/ombyggnader måste stora parkeringsytor utformas för att inrymma planteringar med genomsläpplig jord så att en del dagvatten kan infiltreras och viss rening av dagvatten kan ske. På sikt kan belastningen/tillförseln av trafikdagvatten till Fyrisån då minska men detta är en utveckling som kan ske på sikt och i samband med ombyggnader av mark och gator. I framtida detaljplaner och vid gatuombyggnader bör möjligheter till lokalt omhändertagande av dagvatten alltid utredas.

Ett nytt dagvattenmagasin i sydvästra hörnet av Kungsängsleden och gamla Stockholmsvägen kommer att tas i bruk sommaren 2010. Dagvatten från området mellan Tycho Hedéns väg, Rapskatan, Kungsängsleden och Stålgatan leds till det nya dagvattenmagasinet och vidare till Fyrisån.

Hela området vid IKEA och COOP Forum kommer att avvattnas mot dike utmed Rapskatans förlängning mot Nántuna.



*Bilden visar principer för avledning av dagvatten från stadsdelen Boländerna. Systemet är uppbyggt med avledning i kulvertledning under mark. Dagvattnet förs med självfall genom området och till Fyrisån. Förekomsten av ytor för fördröjning/infiltration är mycket begränsad. Ökad möjlighet till fördröjning är önskvärd i samband med ny planläggning/ombyggnader.*

Exempel på bebyggelse- och gatukaraktärer i den nuvarande stadsmiljön



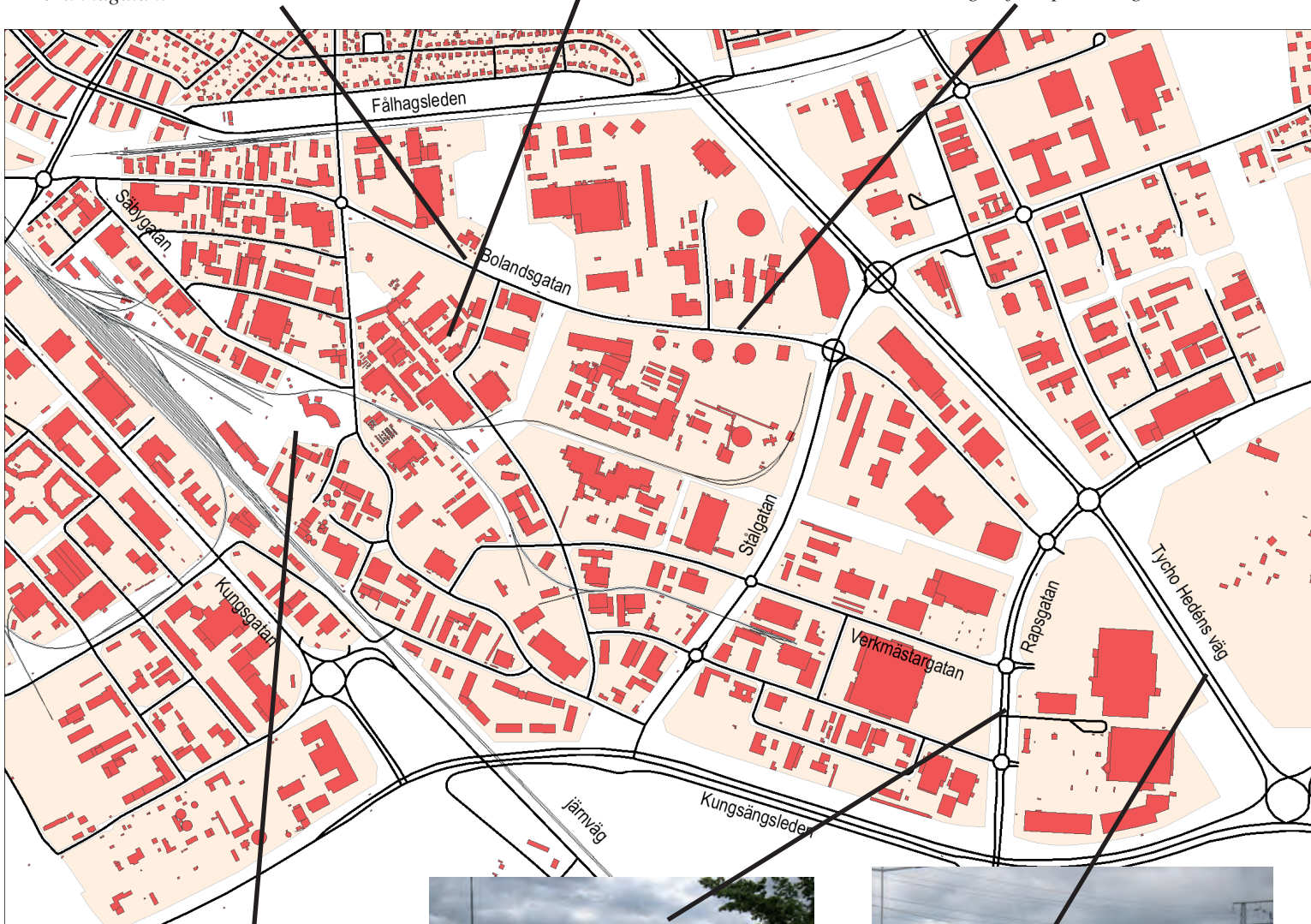
Äldre industribyggnader skapar en trivsam miljö utmed Bolandsgatan och Bergsbrunnagatan.



Stora industrier präglar centrala Boländerna.



Bolandsgatan har mycket trafik, gatumiljön är trång och det kan vara svårt att ta sig ut från parkeringarna.



Område för logistik och lager. Mycket bullerutsatt nära järnvägen.



Rapsgatan är utformad med stora sidoområden.



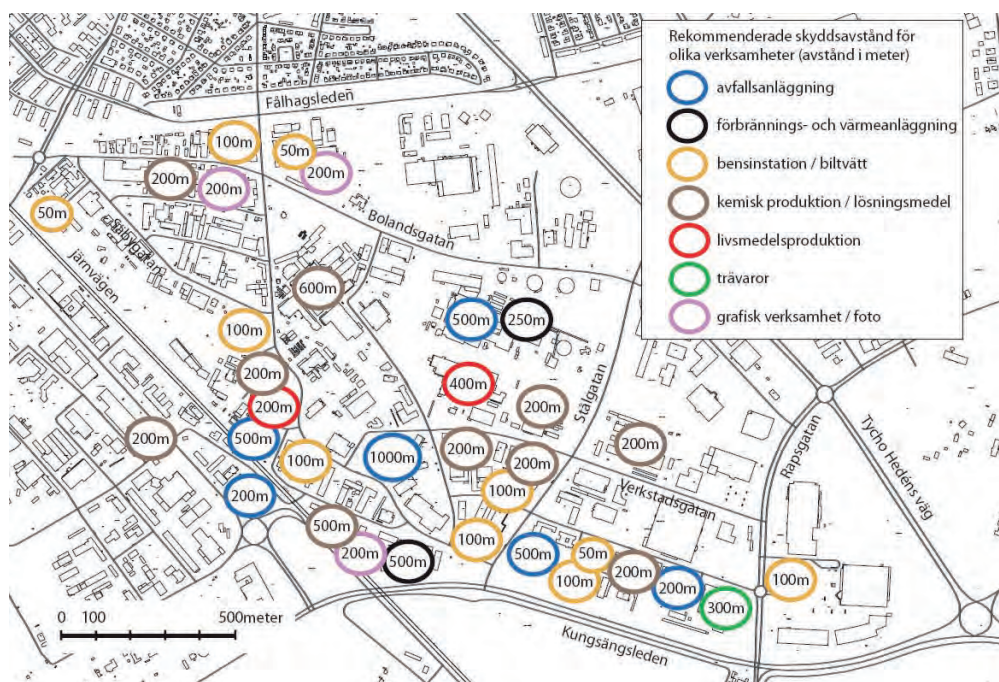
Tycho Hedens väg - omvandling från trafikled till en stadsgata som utgör en viktig del i stadens övergripande trafiknät och därmed ska hantera stora trafikmängder.

### Verksamheter med skyddsområden

I Boländerna finns ett antal företag med verksamheter var och en prövad utifrån sina risker för störningar från buller, lukt och säkerhetsfrågor. Detta innebär att skyddsavstånd måste uppmärksammas. Det rör t.ex. kraftvärmeverk, flera stora och små industrier, olika verkstäder och bensinstationer. Störst skyddsavstånd har kemi-/läkemedelsindustrin, skrotcentral och kraftvärmeverket i centrala Boländerna. Etablerade verksamheter måste få bedriva sin verksamhet utifrån de tillstånd som medgivits samt ges möjlighet att utvecklas. Utöver de verksamheter som kartan redovisar finns ett antal bilverkstäder som har ett generellt skyddsavstånd på 50 meter.

Den redovisade kartbilden ger en antydning om att många verksamheter har särskilda respektavstånd. Det är dock inte möjligt att visa en helt riktig kartbild. Verksamheter flyttar och utvecklas. Kartan får därför mera ses som en anvisning om att det finns verksamheter som kräver respekt.

Exakt hur skyddsavstånden ska hanteras måste dock bestämmas i varje enskilt fall. Möjligheter till ändrad markanvändning i Boländerna, t.ex. för ökad handelsyta, får därför utredas närmare inom ramen för framtida detaljplanearbete eller bygglovprövning.



Illustrationen visar ungefärligt läge för verksamheter med rekommenderade skyddsavstånd i förhållande till annan markanvändning enligt Uppsala kommuns Miljökontor (källa: Miljökontorets uppgifter om verksamheter i området i februari 2007. Skyddsavstånden utgår från rapporten "Bättre plats för arbete 1995:5", utgiven av Naturvårdsverket, Räddningsverket och Socialstyrelsen).

## RIKTLINJER FÖR PLANLÄGGNING I OLIKA KVARTER

### Inledning

Det framtida Boländerna kan enligt programmet delas upp i fyra större områden med olika huvudinriktning kompletterat med några mindre områden avsedda för specifika ändamål.

Huvudområdena är :

- Ett område för huvudsakligen handelsändamål (HKI)
- Ett område för huvudsakligen industriändamål (IK)
- Ett område för huvudsakligen kontorsändamål (KIH)
- Ett område för en blandning av industri, handel och industri (IKH)

### Kvarter för huvudsakligen handelsändamål

I en bilaga till beslutet om Handlingsplan för utvecklingen av handel sägs att Boländerna är den snabbast växande handelsplatsen i Uppsala där de planmässiga förutsättningarna i alla händelser bör möjliggöra en utbyggnad på 55-60.000 kvm fram till 2015. I april 2009 öppnades det nya IKEA-varuhuset i kv Stormhatten (totalt 32.000 kvm – tidigare ca 15000 kvm). Nya detaljplaner har vunnit laga kraft dels för utbyggnad av Bauhausanläggningen (ca 10000 kvm) kv Cylindern och dels en ny handelsplats sydost om vattentornet som en del av kv Cykeln (innehållande bl.a. Media Markt- 10.000 kvm). Detaljplanarbeten har påbörjats för del av kv. Cylindern (utvecklas av företaget Sjaelsö) (6.600 kvm) och kv. Flänsen Boländerna 35:1 (ägare Aspholmen AB) (ca 3500 kvm). Samtidig förbereds utvecklingen inom gallerian Draget (kv.Dragstången) med ytterligare tillskott på 10000 kvm dagligvaror. Målet för 2015 är därmed redan uppfyllt.

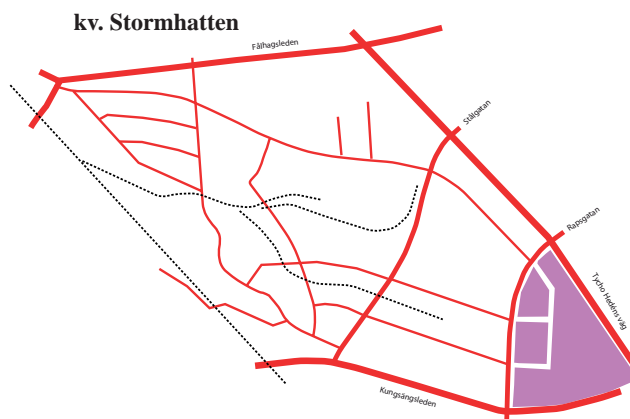
Handels Utredningsinstitut (HUI) har våren 2009 på uppdrag av Vi i stan AB presenterat en kartläggning av Uppsalas fyra största handelsplatser: City, Stenhagen, Boländerna och Gränby. För Boländerna redovisas en uppskattad omsättning med totalt 2,816 miljarder kr. Antalet sysselsatta var ca 620 personer på en yta av 128.600 kvm. Volymhandelsområdet Boländerna är fortsatt det klart största handelsområdet i Uppsala. Området storlek och omsättning gör det till ett av landets största.

Nedan följer en redovisning av de enskilda kvarteren för huvudsakligen handel:

### Kvarteret Stormhatten

Kv. Stormhatten föreslås även i framtiden att utvecklas för främst handelsändamål. Området ska dock också kunna innehålla kontor och icke störande industri (beteckning i programmet HKI).

Angöring till kvarteret har kapacitetsutvecklats genom nya cirkulationsplatser vid korsningar Raps-



gatan/Bolandsgatan, Rapsleden/Verkstadsleden och Rapsleden/Stångjärnsleden. Möjlighet att röra sig inom kvarteret med bil, cykel och som gående mellan delfastigheterna Fyrislund 6:3 (IKEA), Fyrislund 6:2 (COOP) och tillkommande fastigheter ut mot Gnistarondellen bör kontinuerligt utvecklas.

Handelsområdet Boländerna saknar helt platser av offentlig karaktär. Detta är en brist och ett behov både för besökande och för de som arbetar i stadsdelen. Med tanke på de stora besöksströmmarna till butikerna i kv. Stormhatten är det önskvärt att etablera en samlad plats-/torgbildning som skulle kunna användas för servering, utställningar, lek- och mötesplats och liknande. Detta är en funktion/plats som då skulle placeras på privat kvartersmark eftersom kommunen inte har mark i lämpligt läge. Detta intresse kan därför inte göras tvingande, men bör uppmärksammas och möjliggöras i framtida detaljplaner för kvarteret.

Kommunen äger obebyggd mark belägen utmed de stora kringvägarna Tycho Hedéns väg, Kungsängsleden och Rapsleden samt i det tidigare luftledningsstråket utmed Tycho Hedéns väg. Delar av denna mark föreslås att säljas för att möjliggöra ytterligare handelsetableringar. Mark som behövs för gatuområden bör dock säkras och behållas i kommunens ägo. Särskilt bör uppmärksammas utrymme för eventuell gasledning i anslutning till Kungsängsleden och Rapsleden.

Kv. Stormhatten har ett mycket strategiskt läge i stadsbilden och utgör mötet med södra stadsinfarten. Stora krav på utformning av byggnader, lastsidor, gator och parkeringar bör därför ställas. Särskilt viktig är utformningen av kantonerna utmed de stora stadsinfarterna Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden. Staden ska slå vakt om en mer attraktiv stadsinfart.

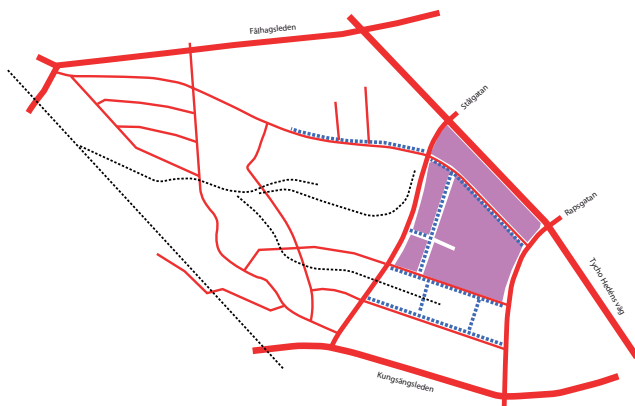
Kvarteret innehåller och kommer att innehålla mycket stora parkeringsytor. Storskaliga parkeringsytor ska innehålla trädplantering. Även hantering av dagvatten på de stora parkeringarna behöver följas upp i samband ändringar i gällande detaljplan.

### Kvarteren Flänsen, Vevstaken och Cylindern

Kvarteren ska fortsätta att utvecklas för främst handelsändamål med inriktning sällanköpsvaror. Området ska dock också kunna innehålla kontor och icke störande industri men handelsinnehållet bör prioriteras (beteckning i programmet HKI).

Tillskapande av nya byggrätter bedöms vara möjligt i flera delområden när nu de stora luftledningarna försvunnit, förutsatt att nya byggrätter kan trafikförsörjas på ett effektivt sätt. Den tidigare luftledningen i zonen mellan kvarteren Vevstaken och Cylindern har markförlagts. Ny transformatorstation har byggts. Borttagandet av luftledningen möjliggör att byggrätter kan skapas. Dessa bör placeras och utformas för att öka stadsmässigheten och med mål att förbättra trevnad och visuell stadsmiljö. Den befintliga trädningen mitt i zonen mellan kv. Vevstaken och kv. Cylindern föreslås bli kvar som en del av en mindre kvarterspark.

#### kv. Flänsen, Vevstaken och Cylindern



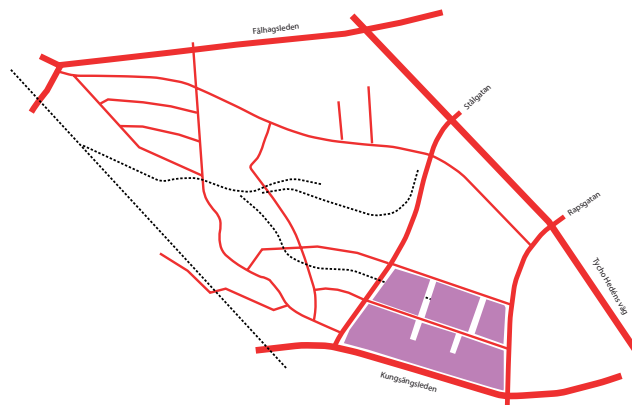
Trafiken på bl.a. Bolandsgatan är mycket stor och framkomligheten har tidvis brister. Det finns också brister i trafiksäkerhet, främst för oskyddade trafikanter utmed Bolandsgatan. Ett sätt att utveckla framkomligheten och möjliggöra nya byggrätter för handel är att skapa flera nya vägförbindelser inom kvarteren. På så sätt skapas även fler entrépunkter till kvarterens bebyggelse/butiker. Om nya gatukopplingar kan skapas, utvecklas också en mer finmaskig kvartersstruktur som är mer robust för framtiden. Nya lokalvägar inom kvarteren kan endera ligga på kvartersmark eller omläggas till allmän gatemark. Möjlighet till ny bilinfart direkt från Stålgatan behöver utredas i kommande detaljplanarbeten.

### Kvarteren Dragstången, Växel och Rälsspiken

Kvarteren Dragstången, Växel och Rälsspiken föreslås fortsätta att utvecklas för handelsändamål med huvudinriktning på sällanköpsvaror. Området ska dock också kunna innehålla kontor och icke störande industri men handelsinnehållet bör prioriteras (beteckning HKI).

Tillskapande av ytterligare byggrätter bedöms vara möjligt både på befintlig kvartersmark och utmed

### kv. Dragstången, Växel och Rälsspiken



Kungsängsledens norra sida. Detta förutsätter dock ny detaljplan.

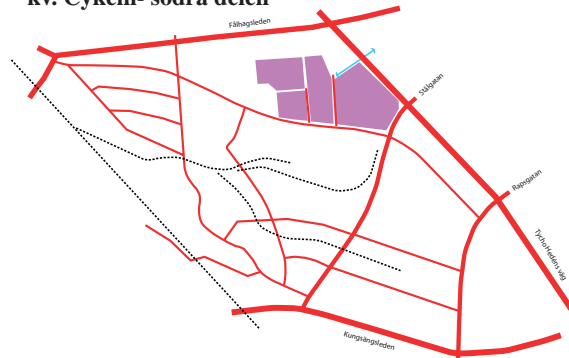
Kvarteren är mycket stora och gatorna är inte utformade för att fungera som en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö. Det gör det svårt för andra än bilister att röra sig utmed dessa kvarter. Möjligheter till ytterligare en ny gatulänk bör prövas genom kvarteret Dragstången, för att förbinda Verkstadsgatan och Stångjärnsgatan med varandra. Gatorna bör också studeras med inriktning att främja framkomligheten för gående och cyklister. Långtidsuppställning av långtradare och släp på gatumarken bör undvikas. En lämplig lokalisering/lösning för sådan uppställning behöver istället utarbetas i samråd med Gatu- och trafiknämnden och med berörda logistikföretag.

Kungsängsleden föreslås på sikt få höjd utformningskvalitet. Nya byggnader som kan tillkomma utmed Kungsängsledens norra sida ska också ges hög utformningskvalitet och de ska bidra till att förbättra attraktiviteten längs den södra stadsinfarten.

### Kvarteret Cykeln – södra delen

Kvarteret Cykeln är förhållandevis lågt exploaterat och bedöms kunna tillföras flera nya byggrätter med huvudsakligt ändamål handel, kontor och icke störande industri. För den södra delen av kvarteret bör handelsändamålet prioriteras (beteckning HKI).

#### kv. Cykeln- södra delen



När det gäller den fysiska utformningen utmed Tycho Hedéns väg är det särskilt viktigt att fasad- och taklinjer skapar en tydligare stadsbild.

Kv. Cykeln ligger inom skyddszon för bl.a. kraftvärmeverket. Detta hindrar tillägg av bostäder. Kvarteret Cykeln är som nämnts svagt kopplat till omgivande stadsdelar. Dessutom är tillfartskapaciteten starkt begränsad med få och små vägtillfarter (via Bolandsgatan respektive Fålhagsleden). Detta begränsar möjligheterna att utveckla kvarteret och tillföra fler byggrätter. Programmet föreslår därför att en ny direkt infart/anslutning mot Tycho Hedéns väg utreds vidare. Med en sådan anslutning blir kvarteret starkt kopplat till det övergripande vägnätet och området kan ges fler byggrätter och en tydligare framsida mot Tycho Hedéns väg. I samband med att en sådan anslutning prövas bör man även utreda möjligheten att skapa motsvarande tillfart till kv. Kalendern som är beläget öst om Tycho Hedéns väg. Med bättre tillfartslösning bör det förhållandevis lågt exploaterade kv. Kalendern också kunna tillföras fler byggrätter på sikt. Frågan om möjlighet till utfart mot Tycho Hedéns väg måste dock noga vägas mot behovet att tillgodose en generell god framkomlighet utmed hela Tycho Hedéns väg.

Kv. Cykeln innehåller flera äldre industribyggnader. Delar av dessa har kulturhistoriska värden och bör bevaras för att förankra kvarteret i stadens historia. Förändringar i industrihistoriskt intressanta byggnader ska föregås av särskild antikvarisk utredning.

Det har inom kvarteret Cykeln funnits tillverkning i stor skala av bl.a. cyklar, mopeder och motorcyklar, samt stålverk, gasverk och smedja. Objektet bedöms tillhöra riskklass 1 enligt Naturvårdsverkets framtagna metodik MIFO och är angivet i LS 30-lista över länets mest prioriterade potentiellt förorenade områden. Riskklass 1 innebär att det är mycket hög risk för negativ inverkan på människa och miljö och att det därmed anses vara mycket angeläget med översiktliga undersökningar enligt förslagsvis MIFO fas 2. Det bör beaktas att risk för spridning av föroreningar förekommer via grundvatten, ledningsgravar samt vid pålningar och andra förstärkningar.

#### **Kvarter för huvudsakligen industriändamål**

Inom kvarteren Boländerna och Slipern bedriver GE Healthcare tillverkning av finkemikalier, främst för bioteknik- och läkemedelsindustri. På GE:s område i Boländernas bedriver även Kemwell AB verksamhet med bl.a. tillverkning av läkemedel. Bolaget har de senaste åren genomfört stora investeringar i projekt för att bl.a. minska påverkan på miljö samt för att höja säkerheten i anläggningarna.

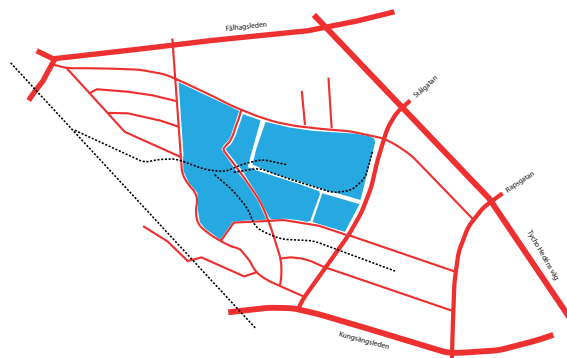
Ett kontinuerligt arbete pågår för att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för anställda och omgivning. Tillverkningen omfattar hantering av kemikalier i så stora mängder att anläggningen klassas som en "Seveso II anläggning på den lägre kravnivån. Rekommenderat säkerhetsavstånd till bostäder är 600 meter, men kan variera något beroende på verksamhet.

Fjärrvärmeverksamheten i kv. Brännugnen i Boländerna etablerades på 1960-talet och försörjer idag nästan hela staden med fjärrvärme. Verksamheten har nyligen prövats enligt miljöbalken och har färska tillstånd med moderna krav på miljöprestanda. Även om alternativa lokaliseringar för en ny framtida produktionsanläggning nu undersöks, kommer den huvudsakliga produktionen även fortsättningsvis att ske i kv. Brännugnen.

Nedan följer en redovisning av de kvarter som huvudsakligen ska utnyttjas för industriändamål:

#### **Kvarteren Brännugnen, Boländerna; Stickspåret, Dressinen, Rälisen, Bygeln, Semaforen och Slipern.**

Centrala Boländerna innehåller flera mycket stora kvarter med storskalig industri och företag med stort antal anställda. Här förvaras och används också ämnen som kan utgöra risk vid brand-/olyckstillbud. Det är viktigt att verksamheterna i dessa kvarter kan vara kvar och att de kan ges förutsättningar till effektiv logistik/gods försörjning också när exempelvis angränsande kvarter får ökat innehåll av handel. Några förändringar avseende kvarters innehåll har ej aktualiserats, och kvarteren bör även framgent innehålla industri och tillhörande kontor.



#### **kv. Brännugnen, Boländerna, Stickspåret, Dressinen, Rälisen, Bygeln, Semaforen och Slipern**

Inom kvarteret Brännugnen strax NO om kraftvärmeverket finns en nedlagd deponi med troligt innehåll av bygg- och rivningsavfall, schaktmassor samt hushållsavfall. Deponin har klass till 2 enligt den preliminära riskklassificeringen av Uppsala kommuns äldre avfallsupplag. Miljöteknisk provtagning har utförts som visade på höga halter cancerogent PAH i jord vilket kräver uppmärksamhet.

Inom kv Brännugnen och Boländerna finns två anläggningar som klassas enligt de s.k. "Seveso II reglerna" (Lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor). Den som har en verksamhet som hanterar farliga ämnen i mängder som överstiger en angiven gräns - maximalt lagrad mängd - måste iaktta de regler som finns i lagen (SFS 1999:381) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor och tillhörande förordning (SFS

1999:382) samt Räddningsverkets föreskrift (SRVFS 2005:2).

### **Kvarter för en blandning av industri, handel och industri**

#### **Kvarteren Trallan, Syllen, Bufferten, Perrongen, Pistongen, Sofielund och del av kv Slakthuset**

Kvarteren i sydvästra Boländerna innehåller en blandning av olika verksamheter med betoning på hantverk och logistik. En stor del har både varulager, tillverkning och försäljning. Försäljning är till större delen av av grossistkaraktär/försäljning till "proffs-marknad".

Gatunätet genom dessa kvarter är relativt svårorienterbart men på kort sikt ges inte några möjligheter till förändringar till ett tydligare/mer lättorienterat gatunät. Gatunätet bedöms ha förhållandevis god kapacitet för rådande innehåll.



#### **kv. Trallan, Syllen, Bufferten, Perrongen, Pistongen, Sofielund och del av kv Slakthuset**

Nuvarande verksamheter ska ges möjlighet att utvecklas vidare och några förändringar/förslag till ändrade detaljplaner i dessa kvarter föreslås inte. Handel i området bör endast vara av grossistkaraktär samt som mindre servicekomplement/bensinstation etc. Nya byggnader bör placeras utmed gata för att bidra till tydliga gaturum.

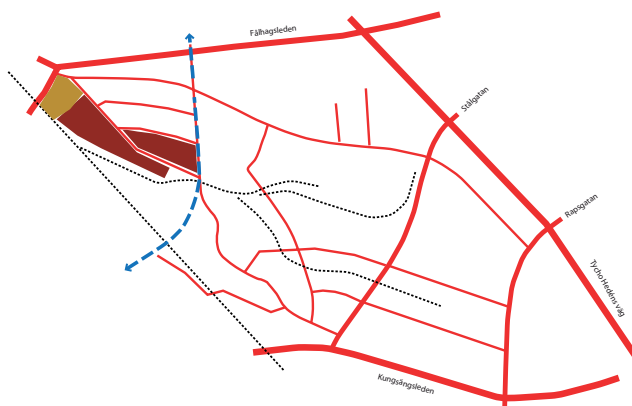
### **Kvarter för huvudsakligen kontorsändamål**

I den del av Boländerna som ligger väster om Björkgatan (främst kvarteren Gudur, Vale, Ställverket, Traktorn, Ångmaskinen, Motorn och Turbinen) ska inriktningen vara att förändra strukturen och tätheten mot högre exploatering, blandat verksamhetsinnehåll och en struktur av kvarter, parker, gator och platser som gör området till en del av innerstaden.

#### **Kvarteren Gudur, Vale, Ställverket och Traktorn**

Kvarteren Gudur, Vale, kv. Ställverket och kv. Traktorn innehåller varierad bebyggelse och varierade verksamheter. Bebyggelsen har en måttlig skala och fastigheterna är förhållandevis små. Området bör på sikt kunna ges ökad exploatering, motiverat av det centrala läget i staden.

Med hänsyn till bullerförutsättningarna invid järnvägen föreslås att kvarteren primärt ska innehålla kontor med inslag av icke störande industri. Inslag av handel i området bör vara av grossistkaraktär samt som mindre service/närbutiker. Kvarterens kulturhistoriskt intressanta bebyggelse bör bevaras. Likaså bör nya bebyggelse tillägg utgå från gatans befintliga karaktär med tydlig samlad fasad/bygglinje utmed gatorna.

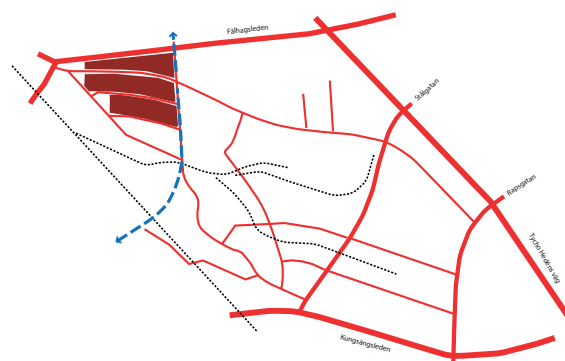


#### **kv. Gudur, Vale, Ställverket och Traktorn**

Kv. Gudur och Vale ges möjlighet att inrymma bostäder, användningen förekommer redan idag inom kvarteren och de ligger centralt i staden nära resecentrum. Hänsyn ska tas till bullersituationen. Bostadsinslag i kvarteren Gudur och Vale kan tillkomma under villkor att nya byggnader också inrymmer verksamhetsytor av minst samma omfattning som bostadsytan.

#### **Kvarteren Ångmaskinen, Motorn och Turbinen**

Kvarteren Ångmaskinen, Motorn och Turbinens centrala läge innebär att kvarteren på sikt kommer att utsättas för ett stort förändringstryck verksamheter med tillverkning, hantverk. Inslag av kontor/handel föreslås mot större andel kontorsverksamhet.



#### **kv. Ångmaskinen, Motorn och Turbinen**

Alla tillägg i form av nya byggnader ska studeras mycket väl med avseende på skala, sikt fält och påverkan på den historiskt intressanta och trevliga gatumiljön längs Bergsbrunnagatan. Byggnadernas och gatumiljöernas skala, fasadlinjer och sikt fält är mycket konsekvent utformade. Dessa kvaliteter bör bevaras för att förankra kvarteret i stadens historia.

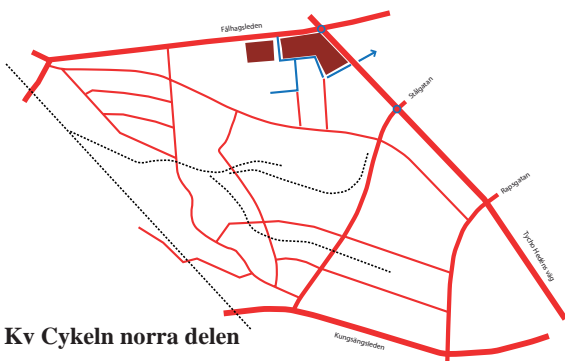


Kvarteren innehåller även äldre industribyggnader med särskilt värde. Förändringar i industrihistoriskt intressanta byggnader ska föregås av särskild antikvarisk utredning.

I kvarteret **Motorn** bör beaktas att det bedrivits verksamhet inom metallytbehandling. Objektet tillhör klass 1 enligt MIFO.

### Kv Cykeln norra delen

Den norra delen av kvarteret Cykeln gränsande mot Fålhagsleden föreslås huvudsakligen för kontor med inslag av industriändamål och handel (beteckning KIH). (se i övrigt om kv. Cykeln – södra delen)

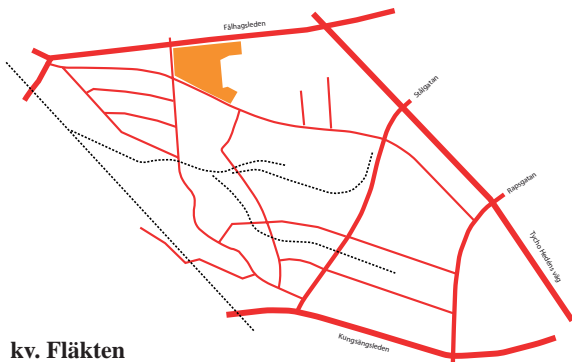


Kv Cykeln norra delen

### Kvarter med speciell inriktning

#### Kvarteret Fläkten

Bolandsskolan i Kv Fläkten är den tidigare Yrkesskolan i Uppsala. Där finns nu bygg-, fordon- och estetisk utbildning. Skolan ligger inom skyddsområde för störningar från processindustri i centrala Boländerna, men dessa utbildningar kan dock enligt lokalansvariga inte placeras någon annanstans om inte nybyggnad ska ske. Relativt stora nyinvesteringar har också gjorts i skolan under de senaste 10 åren. En viss elevminskning väntas under åren från 2009 och framåt, men lokalbehoven torde inte minska.



kv. Fläkten

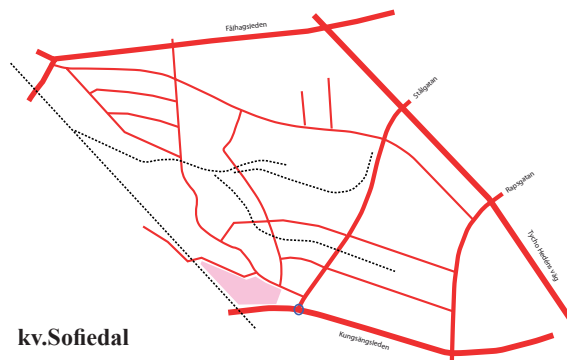
Skulle en ändrad inriktning aktualiseras är ett andrahandsalternativ att tomten utnyttjas för industri och kontor (programförslagets beteckning föreslås vara SKI).

### Kv. Sofiedal

Kvarteret Sofiedal innehåller kontor men också vissa verksamheter. Ändringar av detaljplan har inte aktualiserats. Kvarteret bör fortsatt innehålla främst kontor. Inslag av handel med sällanköpsvaror/grossisthandel får finnas.

I Trafikplan 2006 för Uppsala stad har diskuterats en ny cirkulationsplats i korsning Kungsängsleden-Stålgatan. Ombyggnadsarbeten i korsningen kommer att leda till en stegvis förstärkning av trafikplatsen. I ett slutskede planeras för en planskildanslutning mellan Kungsängsleden och Stålgatan

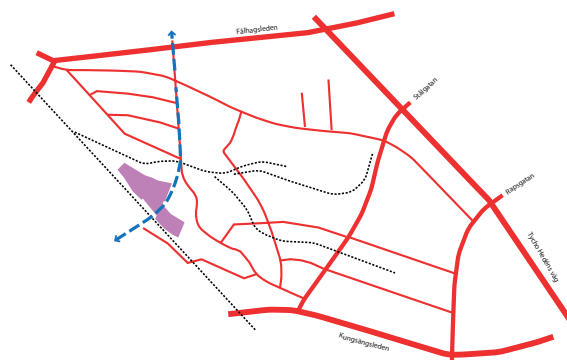
Om cirkulationsplatsen genomförs blir det aktuellt att sammanlägga Kungsängsvägen direkt till cirkulationsplatsen. Framtida planändringar i kv. Sofiedal bör möjliggöra en sådan lösning.



kv.Sofiedal

### Del av Terminalområdet och del av kvarteret Slakthuset

Förslag om en ny vägkoppling som kan förbinda Kungsängsesplanaden med Björkgatan har framförts för att avlasta Östra Ågatan och Islandsbron. Detaljplan tas nu fram för "Ny bro över Fyrisån", där man utreder en vägkoppling över ån mellan Kungsängsesplanaden och Ulleråkersvägen. Den tänkta vägen mellan Kungsängsesplanaden och Björkgatan förutsätter att en tunnel byggs under järnvägen. Vägkopplingen skulle i detta fall direkt beröra kvarteret Slakthuset och skulle då aktualisera behov av planläggning.



kv. Slakthuset och del av Terminalområdet

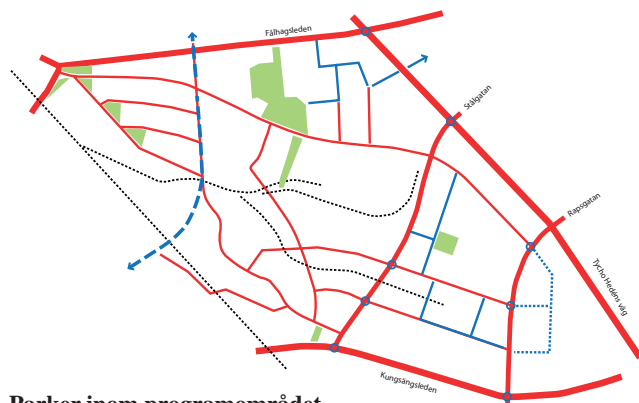
Med en ny vägkoppling, enligt ovan, kommer även kv. Slakthuset att ges en förbättrad åtkomlighet från västra stadsdelarna. Detta skulle kunna öppna för ett annat innehåll i kvarteret på längre sikt. Det skulle t.ex. kunna vara lämpligt med kontor eller annan bebyggelse som kan fungera i relation till de aktuella bullerförutsättningarna vid järnvägen.

Kvarteret har en stark koppling till spårområdet och innehåller företrädesvis lager och industriverksamheter. Området är mycket bullerutsatt från järnvägen. Ändringar av kvarterets innehåll har inte aktualiserats och i programmet föreslås fortsatt verksamhet inom industri och inslag av kontor/grossistförsäljning.

## **Boländernas parkområden**

### **Parker**

Utbudet av parker i Boländerna är mycket begränsat. Det finns några mindre parktytor belägna dels utmed Säbygatan dels några spridda inom programområdet. Öster om Bolandsskolan finns ett lite större parkområde med goda möjligheter för utveckling av närrekreation. Det har tidigare funnits ett par stråk där de luftförlagda kraftledningarna (genom kv. Vevstaken-Cylindern och utmed Tycho Hedéns väg) finns. Parkerna i Boländerna är svagt utvecklade till sitt innehåll men används av de som arbetar i området och av förskola/skola.

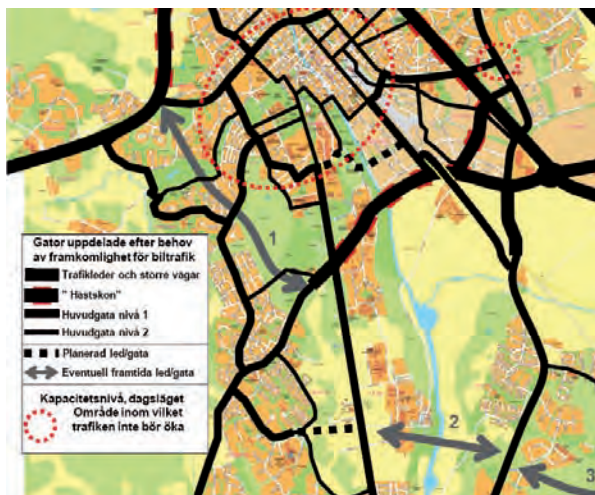


### **Parker inom programområdet**

Programförslaget innebär att befintlig parkmark i anslutning till tidigare kraftledningsstråk efter planläggning ska kunna användas för bebyggelse med undantag för genomgående gång- och cykelstråk. Ett område för en mindre kvarterspark föreslås i tidigare kraftledningsstråket mellan kvarteren Vevstaken-Cylindern. Detta berör inte Bolandsparken.

Parkerna vid Säbygatan och väster om Bolandsskolan – Bolandsparken- behöver finnas kvar som resurs för framtida stadsutveckling.

## RIKTLINJER FÖR TRAFIKSTRUKTUREN



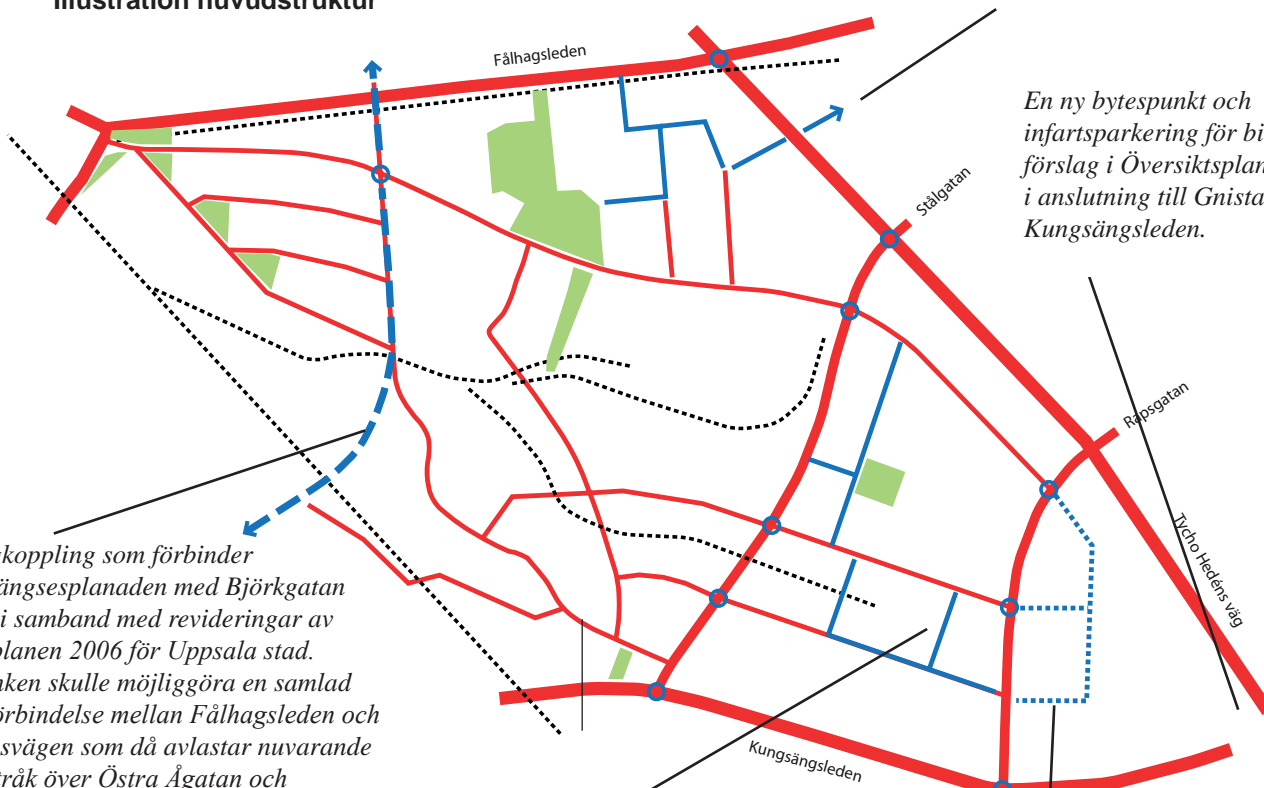
Översiktsplan 2010

Uppsalas huvudgatunät, gradering och kapacitetsbedömning

### Behov av gatukopplingar i stora kvarter

Den del av Boländerna som ligger öster om Stålgatan har under senare år fått omfattande trafikökning till följd av ökade handelsetableringar. Detta har medfört framkomlighetssvårigheter i vissa partier. Programmet föreslår därför att nya vägförbindelser skapas genom vissa större kvarter (se blå linjer i bild nedan). På så sätt skapas större valbarhet i gatusys-

### Illustration huvudstruktur



Ny vägkoppling som förbinder Kungsängsesplanaden med Björkgatan utreds i samband med revideringar av Trafikplanen 2006 för Uppsala stad. Väglänken skulle möjliggöra en samlad trafikförbindelse mellan Fålhagsleden och Sjukhusvägen som då avlastar nuvarande trafikstråk över Östra Ågatan och Islandsbron. Vägen förutsätter att tunnel byggs under järnvägen samt att ny bilbro uppförs över Fyrisån.

Nya vägkopplingar föreslås mellan Bolandsgatan, Stångjärnsgatan och Verkstadsgatan för att öka framkomligheten och för att skapa en mer flexibel kvarterstruktur.

Nya vägkopplingar inom kvarteret Stormhatten ökar framkomligheten inom området.

Om kvarteren Cykeln och Kalendern ska kunna utvecklas vidare med utökad byggrätt behövs ökad tillfartskapacitet. Direkt koppling mot Tycho Hedéns väg bör utredas.

En ny bytespunkt och infartsparkering för bilar ska enligt förslag i Översiktsplan 2010 prövas i anslutning till Gnistarondellen/ Kungsängsleden.

temet, ökad framkomlighet och fler "framsidor"/ "skyltlägen". Dessa nya gatulänkar bidrar även till en mer robust och flexibel stadsstruktur på längre sikt. Nya vägkopplingar kan endera planläggas som allmän gatumark eller som kvartermark där yta ska hållas öppen för allmän biltrafik.

### Nya cirkulationsplatser

Cirkulationsplatser har skapats utmed Rapsagan och Stålgatan. Dessa lösningar har bidragit till att förbättra framkomligheten vid de tillfällen Rapsagan har höga trafikflöden.

Framkomligheten utmed Kungsängsleden regleras med signaler i korsning med Rapsagan och Stålgatan. Etablering av bättre trafiklösningar i Kungsängsledens korsning med Stålgatan utreds av Gatu- och trafikkontoret. En sådan lösning bör prövas en utformning med direkt anslutning till Kungsängsvägen.

### **Stångjärnsgatan och Verkstadsgatan**

Verkstadsgatan och Stångjärnsgatan är utformade med små trottoarer och bristfälliga cykelfält. Utmed gatorna finns också uppställning av långtradare/släp. Dessa gator behöver ses över med hänsyn till gång- och cykeltrafikanter och med mål att bidra till en attraktiv och fungerande handels- och stadsmiljö. Långtidsuppställning av långtradare och släp ska undvikas på dessa gator och bör ges en annan lokalisering. Frågan behöver utredas i samråd med berörda fastighetsägare, handlare och logistikföretag.

### **Nya kopplingar till Tycho Hedéns väg-fördjupad utredning kring utformning**

Kvarter som gränsar direkt mot Tycho Hedéns väg föreslås ges ökad stadsmässighet i sin karaktär. I detta ingår att pröva en direkt gatuanslutning från kvarteren Cykeln/Kalendern, och Stormhatten mot Tycho Hedéns väg. Frågan behöver fördjupas inom ramen för en samlad översyn av utformningen av hela Tycho Hedéns väg med närområden. Där bör önskvärda samband mellan östra Boländerna och västra Fyrislund samt möjligheter till nya byggrätter och lämpliga utformningsprinciper utredas mer fördjupat med avseende på trafikföring, kapacitet, ekonomi och stadsbild.

### **Ny förbindelse Sjukhusvägen-Kungsängsesplanaden-(Björkgatan)**

En ny förbindelse mellan Kungsängsesplanaden och Sjukhusvägen med bro över Fyrisån detaljplane-läggs. Denna väglänk tillsammans med en eventuell framtida tunnel under järnvägen inom kv. Slakthuset skulle kunna möjliggöra en samlad trafikförbindelse mellan Fålhagsleden och Sjukhusvägen som då kan avlasta nuvarande trafikstråk över Östra Ågatan och Islandsbron samtidigt som tillgängligheten skulle öka mellan stadens olika delar. I Översiktsplan 2010 (se figur sid. 18) med planperiod 2010-2030 har inte någon vägförbindelse som ersättning för Vimpelgatan plankorsning redovisats. I ett längre perspektiv kan en korsning aktualiseras för att öka tillgängligheten mellan Kungsängen och Boländerna varför detta markerats i programmet.

### **Godsspår**

Genom Boländerna sträcker sig flera godsspår. Spåren används i varierande utsträckning, men ska finnas kvar som en framtida resurs. Ändringar av godsspår kan möjligen bli aktuellt vid utbyggnad inom kv. Dragstången.

### **Poliskontrollplats Tycho Hedéns väg**

Det finns poliskontrollplatser utmed Tycho Hedéns väg belägna strax norr om Gnistarondellen. Det är viktigt att polisen har tillgång till sådan plats även om den nya E4:an tagits i bruk. Placeringen kan dock ändras och alternativ placering skulle på sikt kunna sökas utmed Kungsängsleden eller i annat avsnitt av Tycho Hedéns väg. Sådana ändringar ska då utredas i samråd med Polismyndigheten.

### **Museijärnvägen Upsala-Lenna jernväg (ULJ) även kallad "Lennakatten"**

Museiföreningen Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJmf) driver museijärnvägen Upsala-Lenna jernväg (ULJ) även kallad "Lennakatten". SRJmf arrenderar marken för järnvägen, äger järnvägsanläggningarna (spår, signaler, vägbommar, stationshus etc.) samt är också trafikutövare. Som verksamhetsutövare har SRJmf miljöansvar enligt miljöbalken.

För SRJmf är syftet med att driva museijärnvägen ULJ att historiskt – tekniskt och kulturellt – bevara och levandegöra både järnvägen och miljöerna längs järnvägen, representerande olika epoker under den period som sträcker sig från järnvägens tillkomst 1876 fram till idag.

Järnvägen angränsar till Boländerna på sträckan mellan Strandbodkilen och Tycho Hedéns väg och löper parallellt med Fålhagsleden. På den västra delen av sträckan är järnvägen sedan några få år utvidgad med en nybyggd permanent driftbangård som nu tillfälligt också utgör slutstation för järnvägen, medan den permanenta slutpunkten **vid resecentrum** färdigställs. För denna nybyggda station intill Boländerna gäller både en järnvägsplan och en detaljplan från 2004.

Det kan inte helt uteslutas att järnvägsområdet i en framtid utnyttjas för spårbunden kollektivtrafik. I översiktsplanen 2006 betonas att Lännabanans västligaste del på sikt kan utgöra port för framtida spårtrafik in till stadens resecentrum. Vid val av utnyttjandet av närområdet kring spåret måste detta faktum vägas in så att inte nya verksamheter omöjliggör en sådan framtid.

### **Busstrafik**

Boländerna innehåller flera stora arbetsplatser och ett antal handelskvarter med stor kundtrafik.

Stadsbusslinje trafikerar Boländerna med god tur-täthet. En bytespunkt för regionalbussar/infartsparkering föreslås i anslutning till kvarteret Stormhatten enligt Översiktsplan 2010.

### **Gång- och cykeltrafik**

Gång- och cykelvägnätet finns bara delvis utbyggt med separata körbanor i Boländerna. Genom det stora utbudet av handel är säkerhet och tillgänglighet för oskyddade trafikanter av stor betydelse i den framtida utvecklingen. Idag delar gång- och cykeltrafiken många fall utrymmet på en breddad trottoar.

Gång och cykelvägsnätet måste därför utvecklas ytterligare genom kompletteringar där länkar saknas och genom nybyggnad av helt nya sträckningar där behovet är uppenbart. I samband med ändringar av detaljplaner bör särskilt uppmärksammas möjligheterna att inom de stora handelskvarteren på icke

kommunal mark nå fram till entréer utan att komma i konflikt med besöksparkeringarna.

Några viktiga kompletteringar av gång och cykelvägsnätet är:

- Längs Kungsängsleden finns i dag gång- och cykelväg på den södra sidan. Den norra sidan bör på sikt kompletteras med ytterligare en gång- och cykelväg.

- Längs Stålgatan saknas delvis gång- och cykelmöjligheter vilket bör föranleda kompletteringar.

- Rapsgratan har idag gång- och cykelväg på båda sidorna. Säkerheten i cirkulationsplatserna bör särskilt uppmärksammas.

- Östvästliga gång- och cykelförbindelser genom det tidigare ledningsstråket mellan kvarteren Vävstaken och Cylindern måste byggas ut. Förbindelsen längs Verkstadsgatan fram till Björkgatan måste byggas om för att uppnå säker cykeltrafik.

- I förslaget till Översiktsplan Uppsala 2010 redovisas det övergripande cykelstråken som berör Boländerna tillsammans med behovet av upprustning och nybyggnad.



Ovan redovisas den befintliga situationen enligt cykelkartan från 2009

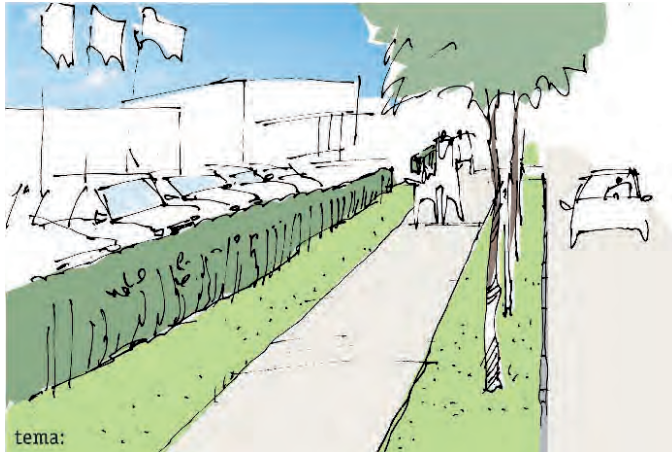


Utdrag ur förslag till översiktsplan Uppsala 2010 visar behov av att upprustning av gång- och cykelförbindelsen längs Verkstadsgatan fram till Björkgatan.

## GENERELLA UTFORMNINGSPRINCIPER FÖR FASTIGHETSGRÄNSER GATUMARK, GATUSEKTIONER OCH DAGVATTEN

### Generellt förhållningssätt för fastighets- och bebyggelsegränser utmed de stora gatorna

Fastighetsgränserna utmed Rapsgatan, Stålgatan, och Kungsängsleden kan vid behov flyttas närmare gatorna. Det skapar möjlighet till ökad yta kvartersmark och bebyggelsen kan då komma närmare gatan och skapa tydligare gaturum.



Exempel på ny utformning av kantzon kring de större gatorna. Fastigheterna utökas mot gatan. Tomtgränser utformas med prydliga häckar/staket. Gång- och cykelvägar byggs på båda sidor

Parkeringsytor och övriga mer öppna ytor ut mot gaturummet avskärmas i tomtgräns med vegetation i form av häckar eller en sammanhållen låg plantering. Genom att plantera häckar i gränsen mellan allmän gatumark och kvartersmark markeras gaturummet och parkeringar och inlastningsområden döljs på ett bättre sätt. Här kan även byggda avskärmningar fungera mycket bra om de ges god utformning.

Nya byggrätter och fastighetsgränser placeras så att omläggningar av befintliga ledningar undviks så långt som möjligt.



Tydlig och relativt lättkött planteringsyta skapar ett trevligare gaturum.



Trädplanterad grönyta skiljer den högratifierade gatan från gång- och cykelvägen. Exemplet visar också hur dagvatten från gatan avleds till infiltrationsyta.

### **Generella utformningsprinciper för gatumark**

Det är önskvärt att de stora gatorna genom Boländerna – Stålgatan, Rapskatan och Kungsängsleden - ges en mer attraktiv utformning. Detsamma gäller handelsstråket utmed Bergsbrunnagatan/Bolandsgatan. Här ges några förslag till generella utformningsprinciper att följa upp i kommande detaljplaner.

#### Växtmaterial:

Låga planeringar i mittremsor och under träd sker med salttåliga och robusta arter, anpassade för tuffa trafikmiljöer. Som gatuträd föreslås större parkträd som lind och lönn, avenbok.

#### Skyltar och utrustning :

Nya skylttorn kan annonsera området vid infarter. Lägen och utformning av informationstavlor ses över i framtida detaljplanearbeten. Skylttornens höjd samordnas med byggnadshöjd och följs framförallt upp i bygglov. Ambitionen bör vara att utveckla en samordnad skyltning och övrig utrustning inom området.

#### Belysning:

Höjden på belysning anpassas till gaturummet. Ny belysning placeras längs gång- och cykelvägar som ligger långt från vägbanan.



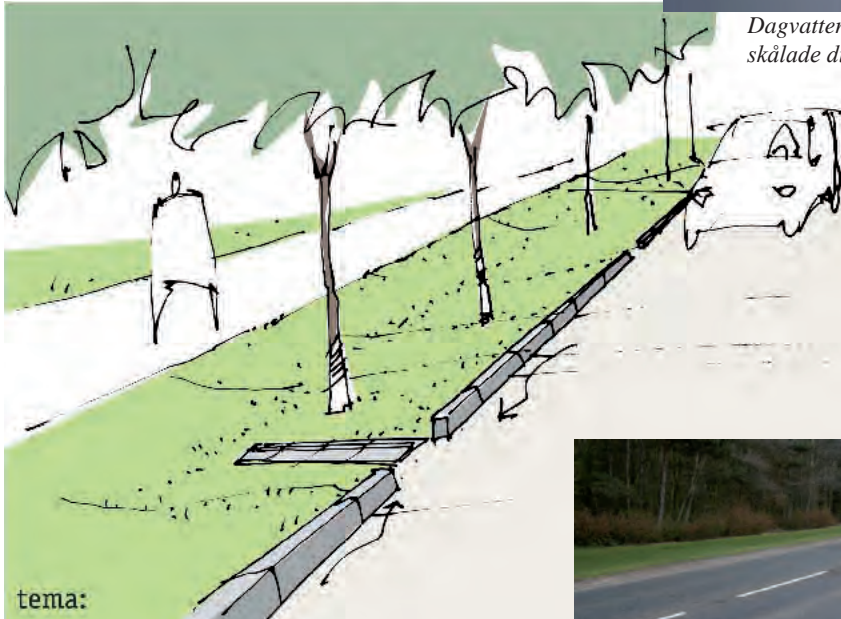
*Exempel på vacker trädplantering. Modellen skulle kunna tillämpas utmed lokalgator, vid butiksinfarter och kring parkeringsytor.*



*Exempel på fasad och miljö med samordnad skyltning och tydliga och prydligt utformade markytor.*



Dagvatten från gatumark kan ledas till planterade skålade diken där vatten kan renas/infiltreras.



tema:

Principskiss som visar hur ökad stadsmässighet kan skapas genom insättande av ny kantsten samordnat med grön infiltrationsyta



Vårblommor i dike förhöjer på ett enkelt sätt upplevelsequaliteten i gatumiljön.

### Dagvattenlösningar i gatumiljö

Omhändertagandet av dagvatten från trafikytorna ska ske på ett effektivt sätt. Målet är att använda moderna dagvattenlösningar som också bidrar till ett stadsmässigt gaturum. Kantzoner utmed gatorna ska användas för infiltration där så är möjligt.

Släpp i kantsten möjliggör infiltration i intilliggande grönyta. Stora öppna diken läggs igen och fylls med massor anpassade för infiltration. Vägens terrass avvattnas med perforerade dräneringsrör vilket ytterligare bidrar till vattnets fördröjning.

Följande generella riktlinjer föreslås för gatans utformning:

- På sikt mer karaktär av gata/stadsled kantad av byggnader (nya byggrätter).

- Nya kantstenar i mittrefug och i kanten av vägbanan
- Nya träd i dubbla rader där befintligt ledningspaket så medger.
- Fastighetsgräns på samma avstånd utmed båda sidor - kvartersmarken utökas
- Ny gång- och cykelväg på båda sidor om gatan
- Klippt gräsyta under träden



### Sektion Kungsängsleden

Kungsängsleden följer den södra stadsranden och tillhör på så sätt både staden och slätten/omlandet. Vägen är idag en infartsled som i förslaget omvandlas till en mer stadsmässig gata med ett tydligt stöd på norra sidan mot staden i form av dubbla trädrader. Ny belysning i refugen kopplar ihop Kungsängsleden med Tycho Hedéns väg och ger ett mer stadsmässigt intryck.

Moderna dagvattenlösningar eftersträvas med bl.a. översilningsytor och flacka diken. Kantstenar föreslås i mittremsan samt mot "stadssidan". Mot det öppna landskapet söder om vägen är det flacka diken utan kantsten.

Följande generella riktlinjer föreslås för gatans utformning:

- Infartsled med god kapacitet och samma antal körfält
- Tydligare gaturum utmed norra sidan - kvartersmarken utökas
- Nya träd i dubbla rader på "stadssidan"
- Ny gång- och cykelväg på "stadssidan"

En utformning med ny trädrad på södra sidan är ingen självklarhet men kan prövas. En trädrad skulle tydligare markera att vägen tillhör staden. Sikt genom trädstammarna ut mot fälten i söder måste bibehållas.

### Sektion Rapskatan

Rapskatan fungerar som en huvud-/matargata i handelsområdet. Befintliga trädrader föreslås kompletteras med ny trädrad i mittremsan för att minska gaturummets mått. Moderna dagvattenlösningar eftersträvas med bl.a. "släpp" i kantstenen. Mittremsan planteras med låga marktäckande buskar för ett mer omhändertaget intryck.

Följande generella riktlinjer föreslås för gatans utformning:

- Huvudgata
- Minskat vägrum men samma antal körfält
- Flyttade fastighetsgränser, kvartersmarken utökas
- Ny trädrad i mittremsan
- Låga planteringar i mittremsa och under träd
- Kantstenar på båda sidor
- Ny belysning i mittremsa

*Befintlig vy utmed Kungsängsleden mot väster.*



*Illustration till framtida vy utmed Kungsängsleden med ny dubbel trädrad på norra sidan och ny gc-väg.*



*Illustration till framtida vy utmed Kungsängsleden men utan ny trädrad men med ny gc-väg.*

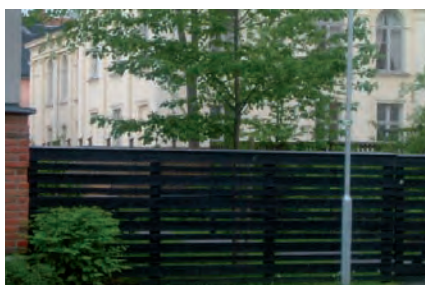
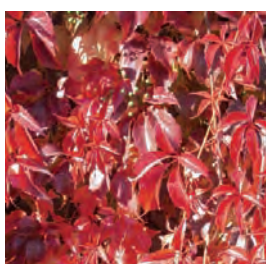


## Sektion Stålgatan

Stålgatan planeras i framtiden fungera som en del av en ringled tillsammans med Kungsängsleden och Tycho Hedéns väg. I dagsläget planeras för en tvåfältig väg men möjlighet att utöka vägen till en fyrfältig väg i framtiden ska finnas kvar. Gång- och cykelväg föreslås på båda sidor om vägen liksom nya trädrader. Låga planteringar under träden. Ny belysning behövs på vägens östra sida. Belysning utmed GC-vägar bör eftersträvas.

Följande generella riktlinjer föreslås för gatans utformning:

- Kringled som avlastar Rapskatan
- Tvåfältig väg med möjlighet till utbyggnad till fyrfältig
- Gång- och cykelväg på båda sidor
- Nya trädrader på båda sidor där befintligt ledningspaket så medger.
- Kantstenar på vägens båda sidor
- Fastighetsgränser flyttas, kvartermarken utökas.



*Exempel på utformning av gränzoner kring parkeringar och lastzoner.*

## Utformning av gränser och lastzoner

Ett handelsområde av Boländernas slag med stora byggnadsvolymer, lastkajer och parkeringsytor kräver en storskalighet och logistisk rationalitet där omsorgen om detaljer ofta blir bristfällig. För att bättre bidra till stadens trevnad och för att ge besökarna en positiv upplevelse bör ambitionen höjas när det gäller vissa utformningsfrågor. Särskilt viktigt är att jobba med utformning av olika slags gränser och parkeringsytor så att storskaliga parkeringar och lastområden inordnas i en mer trivsamt miljö. En mer ambitiös och medveten utformning med hjälp av vegetation och plank och spaljéer föreslås.

Det handlar också om att placera byggnader och fasader så att de bidrar till att minska upplevelsen av monoton och storskalighet. Bilderna på denna sida är avsedda att fungera som inspiration för ett fortsatt utformningsarbete.

Krav på god utformning av parkeringar och lastzoner behöver framförallt följas upp i samband med bygglovhantering.

## KONSEKVENSDISKUSSION

### Gjorda investeringar och ett starkt utgångsläge för handeln

Uppsala kommun har satt som mål att få olika typer av handel att växa enligt Handlingsplan för utveckling av handeln i Uppsala kommun. Rekommendationen är att under perioden 2007-2015 expandera med 55-60.000 kvm handelsyta inom Boländerna.

Boländerna är Uppsalas huvudsakliga och största område för handel med sällanköpsvaror. Området ligger bra till i stadsstrukturen sett till trafikförsörjning för kunder och varor och i termer av synlighet och annonsering. Området är också beläget förhållandevis nära centrala staden och har förutsättningar för god nåbarhet via kollektivtrafik och cykel. Här finns även en befintlig kommunal infrastruktur för lokalgator, VA och andra ledningar. Boländernas läges innebär också en fördel för stadens besöksnäring. Närheten till staden skapar ”ringar på vattnet” och gynnar även besöksfrekvensen i centrum.

Det är viktigt att tillvarata dessa grundförutsättningar och utveckla dem vidare. Om handeln inte kan utvecklas i Boländerna måste den istället växa i andra lägen som har sämre utgångsläge avseende befintlig struktur, annonsläge, tillgänglighet och med avseende på möjligheter att nyttja befintliga privata och kommunala investeringar.

Det är också viktigt att den byggbara mark som finns i yttre delarna av Boländerna kan utnyttjas så effektivt som möjligt för handelsändamål. Outnyttjade zoner vid kraftledningsstråk och utmed vägar måste utnyttjas bättre så att den stora efterfrågan på handelsyta kanaliseras och nyttjas effektivt i stadsdelen.

Om Boländerna inte kan utvecklas vidare enligt de mål och riktlinjer som redovisats riskeras även behov av omfattande kommunala investeringar i andra och mer perifera lägen, sannolikt i stråket utefter E4:an. Kan inte Boländerna utvecklas skapas även en otydlighet på marknaden om vilka förutsättningar som gäller vid etablering och det blir svårt att klara en tillräcklig planberedskap.

### Tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet

Ett handelsområde av Boländernas typ kräver sina särskilda förutsättningar för att hålla tillräcklig attraktivitet. En förutsättning är god framkomlighet och goda parkeringsmöjligheter med bil. Detta innebär dock inte att framkomlighet och tillgänglighet för andra trafikantslag än bil kan utelämnas. Boländerna har genom sitt förhållandevis citynära läge goda möjligheter att öka andelen tillresande med andra färdmedel än bil. Därför behöver t.ex. arbetet med att förbättra cykelvägarna som effektiva och attraktiva stråk fortsätta. Det gäller också att bussar kan trafikera området på ett för kunder och handel lämpligt sätt. Ökad andel tillresande med cykel och

kollektivtrafik främjar möjligheterna att nå de nationella, regionala och lokala miljömålen.

### Hållbar stadsutveckling och en attraktiv stadsbild genom samverkan

Boländerna kan sägas utgöra en stor del av Uppsalas södra stadsinfart. Uppsala stad har en mycket lång och intressant historia och bebyggelsen och gatumiljön i Boländerna bör därför utgöra ett tillskott till en samlat attraktiv och intressant stad. Det innebär att förändringar ska utformas med stor omsorg. Nya byggnader ska så långt möjligt placeras utmed gata och bidra till att bygga tydliga gaturum. Där så inte är möjligt ska trädplanteringar eller andra gränselement istället etableras för att hjälpa till att skapa tydliga gaturum. Parkeringar och lastzoner bör placeras innanför byggnader och inte direkt mot gata.

Det innebär också att en mer robust och flexibel kvarterstruktur behöver introduceras, en struktur som också tål ökad trafik och möjliggör för flera etableringar och ett varierat kvartersinnehåll. Här är en utmaning för både handlare, fastighetsägare och kommun att finna samarbetsformer som främjar en allmänt högre trevnad, trygghet och ordning i de zoner där människor rör sig - framförallt utmed gatorna, på de stora parkeringsytorna och i anslutning till lastzoner. Kan inte denna utmaning hanteras väl och i samråd mellan olika parter minskar möjligheterna till en effektiv markanvändning och miljön blir inte heller ett representativt tillskott till Uppsala som arbets-, boende- och livsmiljö.

### Ekonomiska konsekvenser

Föreslagna markanvändningsförändringar skapar förutsättningar för utökade byggrätter både på privat mark och på delar av kommunal mark. Samtidigt medför förändringarna i enlighet med programförslaget att kommunen ställs inför kostnadsåtaganden, framförallt för att öka trafikkapaciteten i gatunätet, och för att öka trevnaden i områdets stora gatumiljöer. Finansiering av åtgärderna ska i huvudsak regleras genom uttag av exploateringsavgifter i exploateringsavtal mellan kommunen och berörd fastighetsägare i samband med upprättande av nya detaljplaner och genom försäljning av kommunal mark.

Genomförande av föreslagna förändringar och genomförande av exploateringsavtal får därför utföras över tid i takt med att nya detaljplaner aktualiseras.