

Handläggare
Carlén Göran
Fehler Katarina

Datum
2014-04-28

Diarienummer
KSN-2013-0459

Kommunstyrelsen

Aktualitetsförklaring av översiktsplanen för Uppsala kommun

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att godkänna förslaget till aktualitetsförklaring enligt **bilaga**

att uppdra till kommunstyrelsen att gå vidare med revideringen av översiktsplanen i enlighet med tidigare givna direktiv och anvisningarna i **bilagan** med målsättningen att förslag till ny översiktsplan ska överlämnas till kommunfullmäktige för antagandeprövning under 2016,

att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med berörda nämnder och bolag ta fram ett förslag till lokaliseringsprogram för framtida avloppshantering för beslut hösten 2015,

att uppdra till kommunstyrelsen att i samverkan med berörda nämnder och bolag ta fram en plan för vatten- och avloppshantering utöver verksamhetsområde för vatten och avlopp att avrapporteras senast hösten 2016, samt

att uppdra till plan- och byggnadsnämnden att årligen i samband med bokslutet redogöra för hur prövningen av ansökningar om förhandsbesked och bygglov utöver detaljplan förhåller sig till inriktningen som ges i översiktsplanen

Ärendet

Kommunstyrelsen gav 7 maj 2013 (KS 2013 § 76) kommunledningskontoret i uppdrag att senast i maj 2014 redovisa ett förslag till aktualitetsförklaring av kommunens översiktsplan. Samtidigt gavs vissa direktiv även för arbetet med revidering av översiktsplanen och en målsättning om att en ny översiktsplan ska kunna antas av kommunfullmäktige runt årsskiftet 2015/2016.

Föredragning

I plan- och bygglagen (3 kap, 27§) stadgas att kommunfullmäktige en gång varje mandatperiod ska ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Länsstyrelsen har inför aktualitetsprövningen överlämnat en redogörelse (lagkrav enligt PBL 3 kap, 28) avseende statliga intressen och mellankommunala frågor som kan vara av betydelse för kommunens ställningstagande. Kommunledningskontoret har tagit fram ett förslag till aktualitetsförklaring som även förtydligar gällande översiktsplan och som tillsammans med redan givna direktiv kan tjäna som vägledning för det fortsatta arbetet med revidering av översiktsplanen. I aktualitetsförklaringen finns också ett avsnitt som vägleder närtidsinriktningen för kommunstyrelse och uppdragsnämnder avseende vissa aktiviteter och prioriteringar i den fysiska planeringen.

Tidplan, organisation och process

En ny översiktsplan bör föras till kommunfullmäktige för antagandeprövning 2016. Ett förslag bör tas fram för bred samrådsbehandling under våren 2015.

Kommunstyrelsens arbetsutskott utgör styrgrupp och kommer att ha löpande överläggningar under arbetets gång. Till dessa möten adjungeras presidierna i nämnder som har ett väsentligt intresse i de frågor som vid varje givet tillfälle avses belysas. Utskottets uppgift är att utifrån nämnd- och styrelseperspektiven bereda knäckfrågor som uppkommer med syfte att få till stånd långsiktigt stabila ställningstaganden i kommunfullmäktige. I slutfasen av arbetet är det också rimligt att informera kommunfullmäktige om innehållet. Kommunikation och dialog med olika aktörer och kommuninvånarna sker på flera sätt och vid skilda tillfällen. Planeringen för detta tydliggörs vid möten med arbetsutskottet.

Särskilda uppdrag

Förlängd planeringshorisont och ambitionen om högre tillväxttakt reser ett antal frågor om tröskelinvesteringar och systemförändringar. Ett sådant spørsmål rör avloppssystemet. Kapacitetsbegränsningar och kommande reinvesteringsbehov i avloppsreningsverket gör tillsammans med stadsutveckling i närområdet det rimligt att i en system- och lokaliseringsutredning pröva alternativa ansatser att klara avloppshanteringen på andra platser och redovisa resultatet i ett förslag till detaljplaneprogram som samrådsbehandlas i särskild ordning. Det är också rimligt att gå vidare i frågan om hur spelreglerna för enskilda vatten- och avloppanläggningar ska utvecklas i skilda delar av kommunen, särskilt i ljuset av de miljö kvalitetsnormer för vatten som etablerats och kräver åtgärder för att förbättra statusen.

Plan- och byggnadsnämnden har en central roll i arbetet med den fysiska utvecklingen och ansvarar ensam för tillämpningen av översiktsplanen vad gäller lovgivning utanför detaljplan. Det är viktigt att kommunfullmäktige årligen får en rapportering om hur tillämpningen fungerar.

Ekonomiska konsekvenser

De föreslagna särskilda uppdragen förutsätter att de nämnder och bolag som berörs avsätter resurser för sin medverkan inom sin budget för innevarande år. För att översiktsplanarbetet ska hantera vad som beskrivs i direktiven och aktualitetsförklaringen förutsätts nämnder och bolag avsätta tillräcklig personaltid för aktiv medverkan i skilda delprojekt så att tidplanen kan hållas.

Kommunledningskontoret

Joachim Danielsson
Stadsdirektör

Ulla Holmgren
Enhetschef

Inför Översiktsplan 2016

Aktualitetsförklaring av
Uppsalas översiktsplan 2010

Innehåll

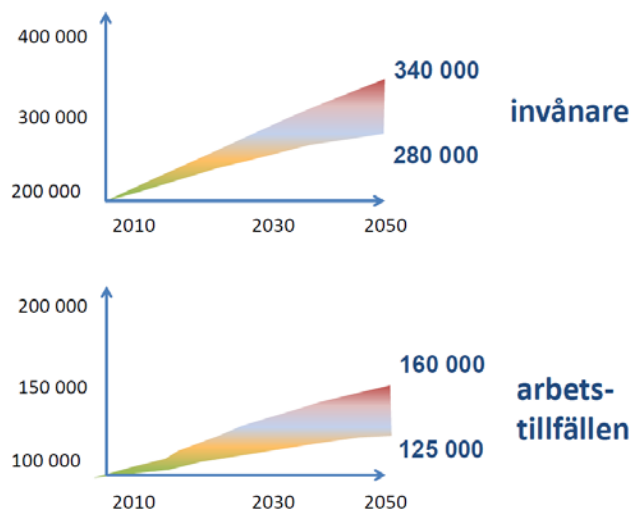
INNEHÅLL	3
INLEDNING	5
Bakgrund	5
Syfte	6
Läsanvisning	6
STRATEGISKA UTMANINGAR FÖR ETT VÄXANDE UPPSALA	7
Is i magen och ledarskap - att dra nytta av och hålla den långa sikten	7
Dragningskraft och dragkraft - att fullt ut dra nytta av det geografiska läget	7
Framkant och nyskapande - att vända utmaningar till möjligheter	8
SLUTSATSER OCH STÄLLNINGSTAGANDEN FRÅN DEN SAMLADE UPPFÖLJNINGEN	9
Översiktsplanen som ledstjärna	9
Går utvecklingen åt rätt håll?	9
Visionen - en långsiktig målbild för samhällsutvecklingen	12
ÖP:n som verktyg i efterföljande arbeten	13
Kontinuerlig översiktsplanering kopplad till IVE-processen	14
INRIKTNING FÖR ARBETET MED REVIDERING AV ÖVERSIKTSPLANEN	15
Målbild översiktsplan 2016	15
Kommunikation och medborgardialog	16
SÄRSKILDA STÄLLNINGSTAGANDEN OCH PRECISERINGAR	17
Stadens omland	17
Skölsta	18
Stadsutveckling längs Österleden	18
Ulleråker	19
Utrymme för näringslivsutveckling	20
Skyddsavstånd vid Lennabanan	22
Riksintressen för kulturmiljövärden	23
Reservatsbildningen i Årike Fyris	24
Visionsbilden för parker och gröna kilar	25
Kv Seminariet	26
Kollektivtrafikprioritering i stomstråken	26
Sydvästlänken, lägen	27
Storvreta station mm	28
Översvämningsrisk	29
ÖVRIGA STÄLLNINGSTAGANDEN	31
Hantering av gatukostnader	31
NÄRTIDSFRÅGOR	32

Utbyggnadsläge och beredskap	32
Närtidsinriktning	32
SMÅRÄTTELSER OCH DE FACTOÄNDRINGAR	35
BILAGOR	35
UNDERLAGSRAPPORTER	36

Inledning

Bakgrund

Uppsalas befolkning ökar i snabb takt. Att vi tillhör Sveriges största arbetsmarknadsregion driver på ökningstakten. På längre sikt, till 2050, behöver kommunen ha beredskap för mellan 75 000 och 135 000 fler invånare jämfört med idag. Uppsala har en ung befolkning. Samtidigt ökar andelen äldre. Fler Uppsalabor är därför en viktig förutsättning för att vi ska kunna finansiera och motivera nödvändiga investeringar, bland annat i välfärdstjänster och samhällsservice. En stor befolkningstillväxt kan förbättra försörjningskvoten¹ mer än en lägre ökningstakt, därför att Uppsala då antas få relativt sett fler invånare i arbetsför ålder.



Figur 1: Befolkning och arbetstillfällen fram till år 2050. Med 75 000 till 135 000 fler invånare jämfört med idag kommer det att behövas 43 000 till 72 000 fler bostäder. 30 000 och 65 000 fler arbetstillfällen än idag motsvarar 0,9 till 2 miljoner kvm mer lokalyta.

Översiktsplanen (ÖP) för Uppsala kommun anger den långsiktiga inriktningen för den fysiska utvecklingen i staden, landsbygderna och de mindre tätorterna. ÖP är kommunens samlade avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör utvecklas. Kommunfullmäktige ska enligt plan- och bygglagen ta ställning till översiktsplanens aktualitet minst en gång per mandatperiod. Aktualitetsförklaringen fungerar också som inriktningsbeslut för nästa översiktsplan, som beräknas var färdig för antagande under 2016.

Hög legitimitet och trovärdighet är nödvändig för att ställningstaganden i översiktsplanen ska påverka samhällsutvecklingen och enskilda aktörers agerande:

- Genom en öppen process kan översiktsplanen bli en gemensam *målbild* för den fysiska samhällsutvecklingen som delas av invånare och verksamma i kommunen.
- Genom *riktlinjer och strategier* ger översiktsplanen vägledning för efterföljande planering och prövning enligt plan- och bygglagen och miljöbalken.
- Kommunens beslutar också om egna aktiva åtgärder i enlighet med översiktsplanens intentioner, planens *handlingsinriktning*. Vissa åtaganden säkerställs genom att kommunfullmäktige ger följduppdrag till olika kommunala nämnder.

¹ Med försörjningskvot avses den förvärvsarbetande befolkningen, gruppen 20-64 år, i relation till totalbefolkningen

- Systematisk *uppföljning* ger återkoppling som rör både kommunens egna beslut som myndighet och i tillämpningen av uppdragsplaner, investeringar etc. Uppföljning bäddar för ställningstaganden, förtydliganden och nya uppdrag inom ramen för kommunens rullande fyraårsplanering.

Aktualitetsförklaringen innefattar hela kommunens översiktplan, det vill säga den kommuntäckande översiktplanen från 2010 samt fördjupningarna för Hovgården (1994), Funbo (2011) och Storvreta (2012).

Inför aktualitetsförklaringen har Länsstyrelsen hösten 2013 överlämnat en redogörelse (bilaga 1) för statliga och mellankommunala intressen och hur de förhåller sig till översiktplanen.

Syfte

Syftet med att pröva översiktplanens aktualitet:

- Förnya omvärldsanalysen
- Följa upp utvecklingen
- Klara ut i vilka avseenden översiktplanen inte längre är aktuell
- Ge en mer preciserad tolkning av vissa riktlinjer i översiktplanen
- Ge anvisningar för revideringen av översiktplanen
- Redovisa inriktningen i närtid

Läsanvisning

Dokumentet innehåller två typer av ställningstaganden, i vita respektive gråa rutor:

Preciseringar och särskilda ställningstaganden

Ställningstaganden till översiktplanens aktualitet i en viss fråga och/eller om tillämpningen av nu gällande översiktplan.

Inriktning för revidering av översiktplanen

Ställningstaganden som innebär anvisningar för revideringen av översiktplanen.

Därutöver ger aktualitetsförklaringen anvisningar om närtidsinriktningen avseende vissa fysiska planeringsfrågor (se sid 32-34) som ger vägledning för kommunstyrelsen och olika uppdragsnämnder om prioriteringar och aktiviteter det närmaste året.

Strategiska utmaningar för ett växande Uppsala

Flera globala samhällstrender förväntas få stor betydelse för den framtida utvecklingen: Ny teknik och nya värderingar inverkar på individer och samhället. Den fortgående globaliseringen, urbaniseringen och regionförstoringen, tillsammans med framväxten av nya ekonomiska och geopolitiska tyngdpunkter, ritar om den globala och lokala kartan. Miljö- och klimatutmaningar och sociala spännigar utmanar vår handlingskraft och vårt ansvarstagande. Att säkra ekosystemens status och motståndskraft är avgörande för välfärd och tillväxt. Parallellt är vi på väg in i ett samhälle där informations- och kommunikationsteknologin vidgar möjligheterna till mänsklig interaktion. Frågor tenderar att hänga ihop med varandra och beröra många olika aktörer, intressen, nätverk och korsande initiativ. Då behövs också nya sätt att samarbeta och att fatta beslut.

Nedan beskrivs tre strategiska utmaningar, med koppling till de ovan beskrivna övergripande trenderna, som alla kretsar kring vilken roll Uppsala vill och kan ta på sig i utvecklingen av ett hållbart samhälle.

Is i magen och ledarskap - att dra nytta av och hålla den långa sikten

Hållbar utveckling är en given och gemensam utgångspunkt för kommunens långsiktiga planering. Då behövs framförhållning och uthållighet. Fördelen med en lång tidshorisont är att det ger möjligheter till nytänkande, exempelvis för att få igång nödvändiga systemskiften för omställning av infrastrukturen för att klara miljö- och klimatutmaningarna.

En stor och snabb befolkningsökning underlättas om det finns långsiktiga strategier kring investeringar, byggande, skydd och förvaltning. Fler människor behöver bostäder, service, infrastruktur etc. Många olika funktioner, som inte alltid enkelt låter sig kombineras, behöver beredas plats inom begränsade ytor och trycket på såväl mark- och vattenresurserna som bebyggda miljöer ökar. Det i sin tur förutsätter helhetssyn och systemtänkande.

Politiska visioner och ledarskap är centrala för att peka ut en tydlig riktning för utvecklingen, och samtidigt ha beredskap för nya situationer. Det innefattar prioriteringar både mellan olika intressen och över tid. Att ha is i magen och vänta in rätt tillfälle hör till de svåraste avvägningarna att hantera, men kan vara nödvändigt för att uppnå en på sikt ändamålsenlig utveckling. Det kan handla om att dra nytta av gjorda investeringar, att invänta rätt tillfälle att investera och att värna lägesbundna kvaliteter.

I ledarskapet ligger också att samverka med andra samhällsaktörer. Det är viktigt att skapa delaktighet och trovärdighet kring den långsiktiga färdriktningen. Medborgardialoger är användbara verktyg. Kommunen behöver också samarbeta med näringsliv och forskning, andra kommuner, regionala och nationella myndigheter samt europeiska program.

Dragningskraft och dragkraft - att fullt ut dra nytta av det geografiska läget

Uppsala är en del av Europas och Sveriges mest konkurrenskraftiga region och Europas snabbast växande storstadsregion. Det ger oss goda förutsättningar att ta rollen som nordlig nod i huvudstadsregionen och att utvecklas till kraftcentrum för innovationer, nyetableringar och jobbtillväxt i hela Mälarenregionen. Därför behöver vi ha beredskap för en fortsatt stark befolkningstillväxt. Det ger underlag för ett alltmer specialiserat utbud av service och för att tillföra kvaliteter i människors vardagsmiljö.

Bostadsbyggande och näringslivsutveckling hänger ihop. En stor och snabb befolkningsökning förutsätter fler arbetstillfällen och att befintliga och nya företag ges plats att utvecklas i attraktiva miljöer. Om Uppsala inte ska bli en utpräglad utpendlingsort behöver näringslivsstrukturen breddas ytterligare, med betoning på exportinriktade, kunskapsintensiva verksamheter tillsammans med kvalificerade företagstjänster och forskning.

Det kan även ge underlag för ökad inpendling till Uppsala, både från omgivande orter och regionalt. En utvecklad tågtrafik, tillsammans med en stadsutveckling som tar till vara kollektivtrafikens förutsättningar, länkar samman stadskärnor och tätorter både inom och utom kommunen. Resecentrum som lokal, regional, storregional och nationell nod, och med snabbkoppling till Arlanda, intar en särställning.

Det är viktigt att Uppsala kan samspela effektivt med övriga Stockholm-Mälardalen och samtidigt erbjuda något som tilltalar eller rent av är unikt och som attraherar spetskompetens, investeringar, invånare och besökare. Det ökar regionens samlade styrka i ett internationellt perspektiv, vilket gynnar Uppsala. Det innebär också konkurrens med andra kommuner och städer. Att kommunen har en egen identitet, kan erbjuda en god miljö och är trivsamt och stimulerande att bo och verka i, är en konkurrensfördel.

Framkant och nyskapande - att vända utmaningar till möjligheter

Storstäder skiljer sig från andra städer inte bara genom sin storlek utan också genom större täthet, mångfald och snabba förändringstakt. Uppsala kommer framöver att präglas ännu mer av rörlighet och förändring och av att människor och verksamheter flyttar in och ut. I ett globalt orienterat och kunskapsberoende samhälle är ökad mångfald en strategisk tillgång. Ett öppet och inkluderande samhällsklimat, både i staden och på landsbygden, är viktigt för att människor och företag ska vilja flytta till och stanna kvar i Uppsala. Även trygghet och säkerhet är viktigt för livskvaliteten och påverkar människors och företags val.

En växande stad, genom människorna som verkar i den, kan fungera som jordmån för nya idéer. Gemensamma kontaktytor, som är tillgängliga för alla, kan bidra till möten mellan människor och stimulera till demokrati, delaktighet och inkludering. Om platser utvecklas ökar också deras värde. Social infrastruktur, kultur, nöje, gröna parkrum och god miljö för alla åldrar kan vara lika avgörande som arbetsplatser för en Orts attraktivitet. Utbudet i staden och i övriga tätorter är också viktigt för omlandet och påverkar därmed dess dragningskraft som levande landsbygd.

Behovet av resurseffektiva lösningar för att klara lokal och global välfärd, tillsammans med den snabba urbaniseringen, har gjort hållbara städer till ett växande affärsområde. Även miljöteknik och gröna näringar har goda förutsättningar att utvecklas. Genom att gå före och visa att det går att ställa om till ett hållbart samhälle kan Uppsala bli en global ledstjärna för resurseffektivt samhällsbyggande och miljösmärt utveckling.

Urbaniseringen ger också förutsättningar att vidta framsynta åtgärder för att stärka Uppsala som kulturell och demokratisk mötesplats. Med ökad mångfald och individualiserade livsstilar följer behov av många olika slags miljöer. Att allt fler blir allt äldre, samtidigt som förväntningar på skraddarsydda lösningar ökar, innebär en förändrad behovsbild. Det ställer också krav på ett tydligare fokus på tillgänglighet. Uppsala bör redan nu förbereda stadsplanering, bostadsbyggande och serviceutbud för att ligga i framkant i framtiden.

Slutsatser och ställningstaganden från den samlade uppföljningen

Översiktsplanen som ledstjärna

En av de viktigaste funktionerna för översiktsplanen är att tjäna som vägledning för efterföljande planering och byggande och andra kommunala beslut. Bebyggelseutvecklingen sedan ÖP 2010 antogs har i stort sett skett i enlighet med översiktsplanens intentioner. En enkel uppföljning har gjorts av merparten av detaljplaner som vunnit laga kraft efter ÖP 2010. Det finns inga noterade avsteg i de planer plan- och byggnadsnämnden eller kommunfullmäktige antagit, utom i något väl motiverat fall. De få avvikelserna är delvis en naturlig följd av att ÖP2010 har en lägre detaljeringsgrad än sin föregångare. Det har också inneburit att plan- och byggnadsnämnden haft tolkningsföreträde genom sin delegation från kommunfullmäktige att anta planer i linje med översiktsplanen.

För bygglovgivning på landsbygden har motsvarande uppföljning gjorts av merparten av ansökningarna om förhandsbesked. Här kan konstateras att avvikelser från översiktsplanens riktlinjer förekommer och att motiven för dessa avvikelser inte alltid redovisas tydligt. Det gäller exempelvis bygghänsyn i stadens omland, vid långsiktiga infrastrukturreservat och på åkermark – samtliga är områden där översiktsplanen anger restriktivitet för ny bebyggelse. Plan- och byggnadsnämnden har ensam beslutsrätt ifråga om bygglov och förhandsbesked.

Går utvecklingen åt rätt håll?

För att få tydligt genomslag behöver översiktsplanens intentioner fullföljas över en längre tid. En bärande tanke i ÖP 2010 är att staden ska växa inåt och att bebyggelsen ska utvecklas hand i hand med kollektivtrafiken, såväl inom staden, övriga tätorter som i kommunen som helhet. Att staden växer inåt innebär att ny bebyggelse i första hand bör tillkomma genom att binda samman bebyggelseområden, förtäta samt omvandla områden som redan ianspråktagits för bebyggelse. Denna övergripande inriktning har gällt för översiktsplaneringen sedan fördjupningen för staden 2002. En central fråga är alltså om den utveckling vi kan observera ligger i linje med översiktsplanens lokaliseringsprinciper om att bygga i staden och i de i ÖP utpekade utvecklingsorterna.

En översiktlig bild ges av expansionskvoten, det vill säga hur arealtillväxten har förändrats över tid i relation till befolkningstillväxten. Expansionskvoten indikerar om tätorterna breder ut sig mer än befolkningen växer eller om de förtätas med fler invånare per km². Av figur 2 framgår att befolknings- och arealtillväxten hållit rätt så jämna steg de senaste 30 åren. Det innebär förvisso ett trendbrott, jämfört med perioden 1970-1980, då Uppsalas expansionskvot låg bland de högsta i landet. Tätortsarealen utvidgades då betydligt snabbare än befolkningstillväxten. Jämfört med 1970-1980 har Uppsalas expansionskvot 1990-2010 sjunkit påtagligt. Mellan 2000 och 2010 har expansionskvoten sjunkit i Uppsala tätort men ökat något i kommunen som helhet. För att vända trenden behöver alltså befolkningen kunna öka utan att tätortsarealen ökar.

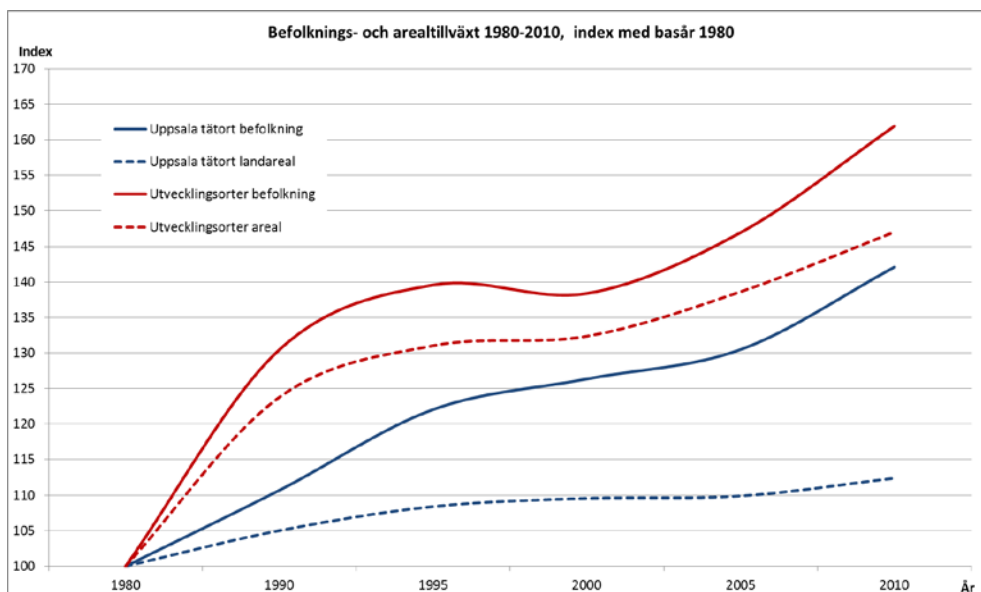


Fig 2 Expansionskvot 1980-2010 - Befolkningstillväxt i förhållande till arealtillväxt i tätorter.

Även förändringar i befolkningstätheten indikerar en utveckling i huvudsak i linje med de övergripande intentionerna i ÖP. I mitten på 1990-talet växte befolkningen i staden och på landsbygden, samtidigt som de mindre tätorterna stagnerade. Uppsala kommun är idag den kommun i landet med flest invånare boende utanför tätorter. Sedan början på 2000-talet ligger stadens andel av på över 80 % av den totala befolkningsökningen. Även de små tätorterna har under denna period haft en positiv befolkningsutveckling, liksom landsbygden.

Diagrammet nedan visar hur befolkningstätheten förändras i staden och i de orter som öppen² ut som utvecklingsorter. Sammanfattningsvis har tätheten (antalet personer per kvadratkilometer) ökat både i staden och i de prioriterade tätorterna.

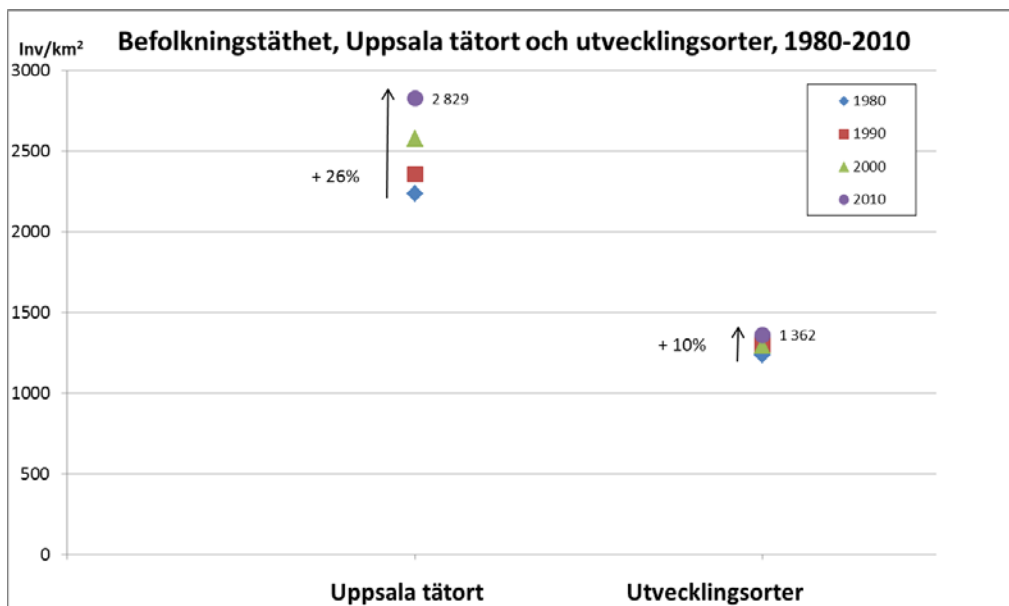


Fig 3 Befolkningstäthet, procentuell förändring 1980-2010 i Uppsala tätort respektive i utvecklingsorter enligt ÖP. Axeln till vänster visar tätheten, dvs antalet personer per kvadratkilometer.

² Ramsta, Vänge, Järlåsa, Löfstalöt, Bälinge, Björklinge, Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Gåvsta, Bärby-Gunsta, Länna, Almunge, Knutby

De scenariostudier som gjorts för att pröva hur den antagna befolkningsökningen etc. skulle kunna lokaliseras översiktligt fram till 2030 visar att en mycket stor volym bostäder och arbetsplatser även framdeles kommer att kunna rymmas inom översiktsplanens stads- och tätortsområden.

En annan tydlig ambition i översiktsplanen är att stadens olika delar ska sammanlänkas mer till en kontinuerlig stadsbygd. Idag hänger stadsområdet ihop mer än 1990 och 2000. På kartan nedan har staden delats in i 100-metersrutor, där rutor med sammantaget *minst* 25 innevånare och arbetande räknats som "urbana". Det centrala stadsområdets utbredning, eller kluster av rutor, har växt från 570 till 750 sammanlänkade "urbana rutor". Genomsnittet i hela stadsområdet är betydligt lägre, varje "urban ruta" är i genomsnitt direkt sammanlänkad med åtta andra. 1990 var motsvarande genomsnitt sju rutor. Motsvarande utveckling har skett även i övriga utvecklingsorter.

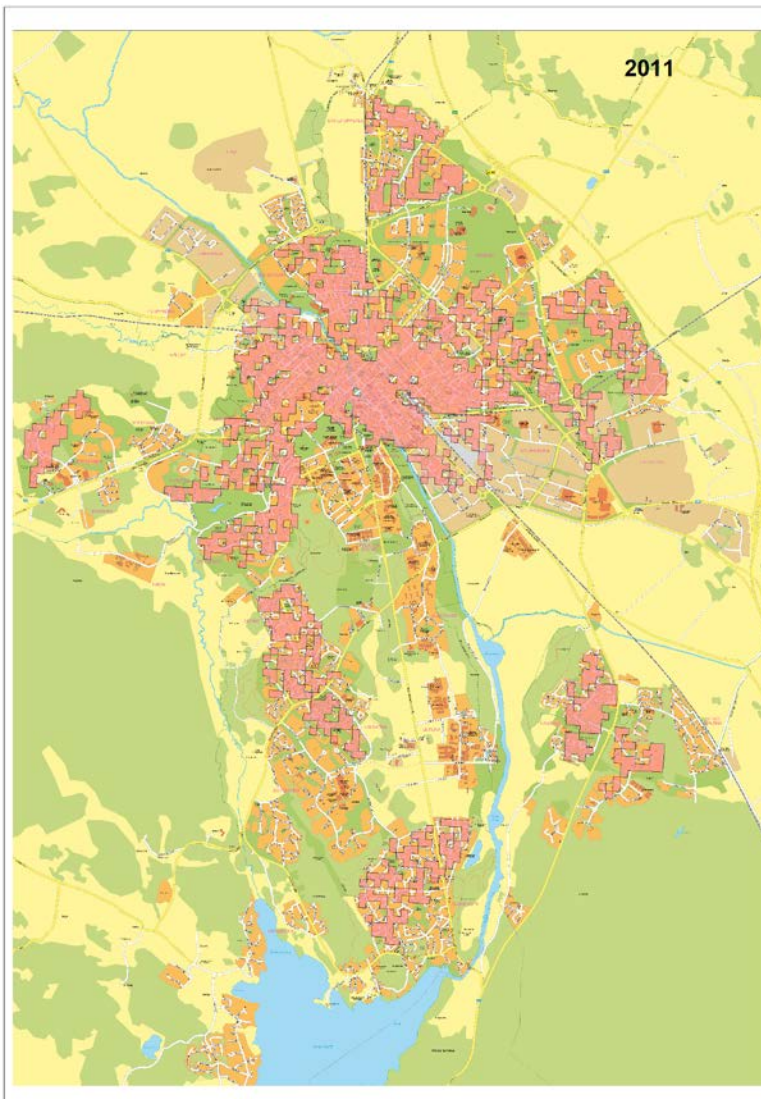


Fig 4 Sammanlänkning inom stadsväven 2011. Kartan visar 100-metersrutor som bildar kluster med minst 500 invånare och arbetande. Det finns 9 sådana områden inom stadsväven.

Angående system för uppföljning i kommande ÖP se avsnitt *Inriktning för arbetet med revidering av översiktsplanen*.

Visionen - en långsiktig målbild för samhällsutvecklingen

Visionen är kommunens långsiktiga målbild för samhällsutvecklingen. Den var vägledande för arbetet med översiktsplan 2010 och togs fram i bred dialog med invånare, organisationer och politiker under 2009. Visionen bygger på kommunens policy för hållbar utveckling från 2008. Sammantaget målar visionen upp en bild av var Uppsala befinner sig år 2030 utifrån tre teman: dragningskraft, sammanhållet, klimatneutralt.

Visionens teman är fortsatt aktuella och relevanta men innehållet har uppdaterats, se nedan, särskilt vad gäller den längre tidshorizonten (2050), ambitionerna på miljö- och klimatområdet och det sociala perspektivet. Även den övergripande inriktning för den *fysiska* utvecklingen, som sammanfattas i avsnitt 3.1 *Övergripande utvecklingsinriktning* i ÖP 2010, är i sina huvuddrag fortsatt aktuell.

I ett nästa steg behöver visionen ges en mer konkret innebörd för att kunna fungera som en tydlig målbild för den fysiska utvecklingen både i staden, de mindre tätorterna och på landsbygderna. Den ska enkelt gå att förstå och återberätta. Vidare bör visionen brytas ner i mål, som kan följas upp.

Uppdaterad:

Vision Uppsala 2050 – en målbild för samhällsutvecklingen

Dragningskraft och dragkraft - Uppsala är välkänt och nyskapande

Uppsala drar till sig människor, idéer och företag och är kraftcentrum för innovationer och jobbtillväxt.

Uppsala år 2050 är en välkänd dynamisk miljö för kunskap, kultur, affärer och nyskapande. Här möts människor och här kan nya idéer växa. Uppsala, tillsammans med Stockholm, är ett kraftcentrum för innovationer, företagsutveckling och jobbtillväxt. Vetenskap och praktiska tillämpningar drar nytta av varandra. Internationella spetsföretag och forskning av rang kan etablera sig och utvecklas. Uppsala är en aktiv internationell aktör och en nationell resurs för Sveriges utveckling. En stor och allsidig arbetsmarknad finns inom räckhåll. Utbudet av nöjen, kultur och rekreation lockar även många besökare.

En kommun för alla - Uppsala är sammanhållet

Hela Uppsala är attraktivt och alla människors lika värde, kraft och kreativitet respekteras och tas till vara.

Uppsala år 2050 ger utrymme för mångfald och kreativitet. Kultur- och naturvärden är en del av Uppsalas identitet. Livet är gott i staden, i de små tätorterna och på landsbygden, som präglas av öppenhet, likvärdighet, tolerans och trygghet. Människor känner gemenskap och tar ansvar. De offentliga rummen inbjuder till ett rikt socialt liv och möjligheter till möten som främjar delaktighet i samhällslivet. Vardagslivet fungerar väl för alla och livsmiljön bidrar till att tillgodose invånarnas olika behov med god tillgång till offentligt finansierad och kommersiell service.

Inom planetens gränser - Uppsala har ställt om

Uppsala är världsledande på lokala och globala lösningar, tjänster och produkter inom miljödriven affärs- och verksamhetsutveckling,

År 2050 kan uppsalaborna, företag och organisationer leva och verka miljömedvetet, hälsosamt och energieffektivt, inom planetens gränser. Förnybara och giftfria material lägger grunden för hög resurseffektivitet, god folkhälsa och välfärd. Näringsämnen i slutna kretslopp mellan stad och land ger förutsättningar för konsumentnära livsmedelsproduktion. Naturvärden, vattenresurser och biologisk mångfald skapar tillsammans med grönsstrukturen i staden och övriga tätorter en långsiktig grund för ekosystemtjänster som gott mikroklimat, vattenrening och goda betingelser för odling.

Inriktning för revidering av översiktsplanen

- Kommunens uppdaterade vision enligt ovan ska vara vägledande för revideringen av översiktsplanen. Samhällsvisionen bör konkretiseras med visioner och mål för den fysiska utvecklingen. Dessa ska kunna följas upp. Samstämmighet med IVE, varumärkesarbetet etc och ÖP bör eftersträvas.

ÖP:n som verktyg i efterföljande arbeten

Översiktsplan 2010 har en tydligt strategisk karaktär och lämnar en hel del avvägningsfrågor till efterföljande planarbeten. Uppföljningen visar att det för effektiv och transparent planläggning och lovgivning är önskvärt med ökad tydlighet avseende *vissa* av spelreglerna som ges i översiktsplanen. Ett exempel är den flertydighet som finns idag avseende gatornas funktion, där biltrafiken, kollektivtrafiken och stadslivsambitionerna ibland varit svåra att förena.

I många planarbeten återkommer frågor om riksintressen, trafikbuller, luft- och vattenkvalitet, risker och behov av serviceutrymme. I många fall skulle sådana frågor kunna lösas genom systemutredningar inom ramen för ÖP-arbetet. Det kan också handla om att flera parter måste enas om vilka spelregler som ska gälla när tätheten ökar i staden. Det gäller exempelvis hur riksintressen ska beaktas eller om vilka avsteg från nationella bullerriktlinjer som ska vara möjliga.

I bygglovssammanhang används översiktsplanen främst för de ca 200 ansökningar per år om lov utanför planlagt område. Här är översiktsplanen ett viktigt stöd och det är väsentligt att riktlinjer är klara och överblickbara. Bland annat behöver vägledningen för hur riksintressen ska beaktas bli tydligare. En svårighet är att hantera successiva bebyggelsestillskott till byar och bebyggelsegrupper på landsbygden, inte minst i stadens omland där bebyggelsestrycket är särskilt stort. I sådana situationer ger översiktsplanen begränsat bedömningsstöd.

Uppföljningen visar också att översiktsplanen behöver ges en bättre web- och GIS-funktionalitet, med bland annat tydligare korskopplingar mellan kartor och riktlinjer/textavsnitt.

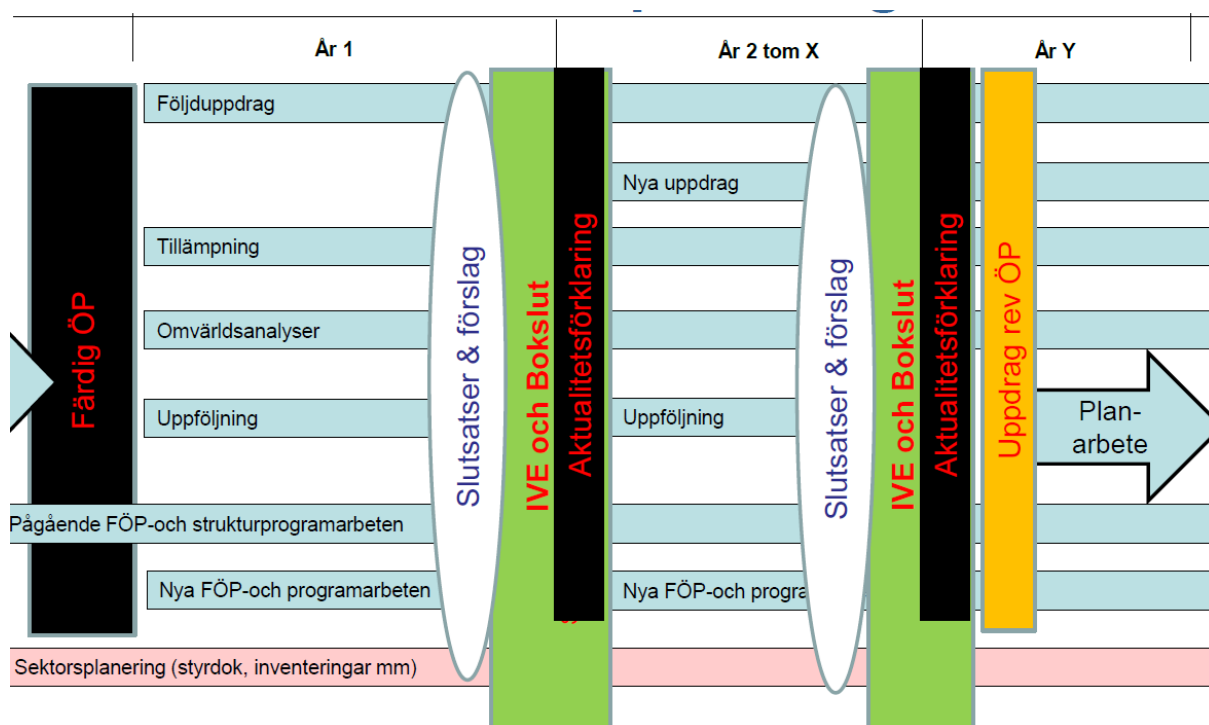
Inriktning för revidering av översiktsplanen

- Systemutredningar behövs som underlag för att få tydligare spelregler i vid planläggning och lovgivning, för snabbare och billigare handläggning. Till vinsterna hör att man undviker att summan av många små steg tvingar fram sämre och dyrare lösningar än om det finns strategier som följs.
- Tydligare väglednings behövs i form av tydliga riktlinjer avseende återkommande ”svåra avvägningsfrågor”
- Bättre möjligheter att nyttja web- och GIS-verktyg, exempelvis länkningar karta-text, lagerhantering och uppdateringssystem för underlagskartor

Kontinuerlig översiktsplanering kopplad till IVE-processen

Kommunfullmäktige har tidigare tagit ställning till att översiktsplaneringen ska ses som en fyraårig, cyklisk process med ettåriga uppföljningar och uppdateringar avseende exempelvis tillägg, förtydliganden, prioriteringar och förnyade uppdrag. Den ettåriga cykeln knyts till IVE-processen, medan den fyraåriga cykeln kopplar till lagstiftningens krav om att kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod ska ta ställning till översiktsplanens aktualitet.

Med hänvisning till den snabba utvecklingen är det rimligt att fortsättningsvis göra en ännu starkare koppling mellan ÖP och IVE-processen, så att årliga aktualitetsförklaringar integreras i beslut kring IVE, se figuren nedan.



Översiktsplaneringens kontinuerliga invävning i IVE-processen

Beträffande de uppdrag som gavs i samband med antagandet av ÖP:n har årliga uppföljningar gjorts och integrerats i boksluten för 2011 och 2012. Även de mer informella uppdragen i översiktsplanens genomförandeavsnitt följdes upp på samma sätt. Merparten av arbetena har löpt på och flera är slutförda. Andra behöver omformuleras eller integreras i revideringen av översiktsplanen. Statusen idag för arbetena framgår av bilaga 3.

Inriktning för revidering av översiktsplanen

- Ställningstaganden till ÖP:ns aktualitet förs in årligen i IVE. Inkluderar föråldrade ställningstaganden och förtydliganden
- ÖP:s handlingsinriktning med formella och informella uppdrag uppdateras löpande
- Prioriteringar i investeringar med långsiktigt ekonomiskt perspektiv
- Prioritering/turordning av delområdesstudier mm
- Nyckeltal för den fysiska utvecklingen integreras i bokslutet

Inriktning för arbetet med revidering av översiktsplanen

Målbild översiktsplan 2016

Översiktsplaneringen är ett verktyg för att sätta in enskilda beslut i ett större perspektiv – både geografiskt och tidsmässigt. Själva översiktsplanen är ett viktigt politiskt måldokument och samtidigt ett medel för att påverka utvecklingen både på kort och på lång sikt. Plandokumentet behöver därför vara tydligt, lättillgängligt och dess inriktningar möjliga att följa upp. Planen ska vara sektorsintegrerande och motiv och konsekvenser ska enkelt gå att utläsa. Kommunens vision ska vara vägledande för revideringen av översiktsplanen, som ska hantera hela kommunen - både stad och land.

I Översiktsplanen ska kommunen redovisa hur mark- och vattenområden bör användas nu och i framtiden, hur man avser ta hänsyn till allmänna intressen, hur riksintressen och miljö kvalitetsnormer kommer att tillgodoseas, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, hur den fysiska planeringen ska samordnas med nationella och regionala mål.
(Boverkets vägledning för plan- och bygglagen)

I takt med att invånarantalet ökar, får det allt större betydelse var och hur bostäder, verksamheter, service och grönområden utvecklas samt resor och transporter sker. Sammantaget handlar det om många människor som ska bo, leva, jobba och förflytta sig. Översiktsplanen ska visa hur plats kan beredas för en befolkningsökning till 2050 i spannet mellan 75.000 och 135.000 fler invånare jämfört med idag. På samma sätt ska planen visa hur motsvarande behov av arbetsplatser kan lokaliseras.

Översiktsplanen ska redovisa hur de fysiska strukturerna (bebyggelse, transportsystem, grön- och blåstruktur) långsiktigt kan samspela effektivt och hur olika funktioner bör lokaliseras för att underlätta för människor och en ur alla aspekter hållbar utveckling. Det innefattar att bädda för synergier, utnyttja gjorda investeringar samt att hantera kapacitetsbrister. Planen bör också förbereda för stora investeringar och systemskiften. Den behöver också visa stegen på vägen för att inte omöjliggöra de långsiktiga intentionerna. I detta längre perspektiv bör planen ha en mer övergripande och visionär karaktär.

Många intressen behöver kunna samspela i en växande kommun. Mot bakgrund av den snabba befolkningsökningen bör översiktsplanen ta ett samlat grepp och redovisa tydliga viljeinriktningar samt hantera dagsaktuella vägvalsfrågor för användningen av mark, vatten och den byggda- och obebyggda miljön. Därmed kan kommunen båda öka den egna effektiviteten i efterföljande planläggning och beslut och bidra till att stärka Uppsalas attraktivitet. I det korta perspektivet bör planen vara tydligt vägledande på principiell nivå.

- Den längre tidshorisonten, fram till 2050, ska utnyttjas för att förbereda stora investeringar, systemskiften, bevarad handlingsfrihet samt skapa beredskap för en fortsatt hög befolkningsökning. System och frågeställningar som bör hanteras i planen är:
 - Omställning av transportsystemen: Varutransportsystem och materialförsörjning. Persontransporter i staden. Dockning stadstransportsystemen med omgivningen. Elektrifiering.
 - Avfalls- och VA-system
 - Barnomsorg, skola, äldreomsorg mm samhällsservice
 - Energi
 - Klimatanpassning och ekosystemtjänster

- I ett kortare tidsperspektiv behöver planen uttrycka tydliga spelregler eller principer för avvägningar och prioriteringar i stadsutvecklingen, exempelvis:
 - Riskanalys och rekommendationer för byggande invid farligt-gods-leder och enskilda riskobjekt. Översvämningsrisker och rekommendationer uppdateras bland annat utifrån ny kartering och Länsstyrelsens kommande riskhanteringsplan.
 - Buller, luftkvalitet (och vibrationer), främst från trafikens påverkan. Tydliga spelregler för avsteg från t ex bullerriktvärden/normer bör utvecklas. Miljökvalitetsnormerna för vatten kräver bl a analyser av påverkanskällor som kan ge underlag till spelregler i olika delavrinningsområden.
 - Funktionsbeskrivning av gatunätet inkl prioriteringsprinciper för olika trafikslag
 - Rekommendationer för hur riksintressen ska beaktas. Gränsdragningar ses över.
 - Hantering av generella biotopskydd, markavvattningsförbud och strandskyddsfrågan i stadsbyggandet
 - Markanvändningsbeteckningarna ses över med sikte på ökad tydlighet, sektorsintegration och fokus på de värden/kvaliteter som eftersträvas.
- Geografiska fördjupningsstudier:
 - Strategin för landsbygderna med sina utvecklingsorter uppdateras.
 - Ansatserna med stråkutveckling som finns i översiktsplan 2010 tas tillvara och utvecklas
 - Innerstaden får särskild fördjupning.
 - Stadsdelarna i övrigt behandlas något utförligare än i gällande översiktsplan.
 - Grovstrukturen bör läggas fast för utvecklingen i sydöstra stadsdelarna
 - Översiktsplanarbetet ska pröva alternativa långsiktiga utvecklingsriktningar, däribland om och när en stadsutveckling väster om Lurbo bro kan vara lämplig
 - Stadens omland. Utbredning och riktlinjer ses över för att ge förbättrad vägledning särskilt vad gäller bevarande av handlingsfrihet för framtida stadsutveckling.

Kommunikation och medborgardialog

Den fysiska samhällsplaneringen berör alla. Kommunens invånare, andra brukare och organisationer är viktiga intressenter i kommunens långsiktiga utveckling. ÖP ska fungera både som styr signaler för privatpersoner och offentliga organ, ge tydliga förutsättningar för marknadsaktörer och för samageranden av olika slag. Det inbegriper också samverkan över kommun- och länsgränser.

Hög trovärdighet och en öppen process ökar legitimiteten för den gemensamma färdriktningen. Det är särskilt viktigt eftersom mål och strategiska vägval i översiktsplaneringen behöver fullföljs över en längre tid. Även gemensam kunskapsuppbyggnad och kunskapspridning ger utgångspunkter och underlättar samsyn mellan kommunens olika delar, invånare, näringsliv etc. Kunskap och gemensamt lärande kan också byggas upp genom uppföljning och erfarenhetsåterföring.

- Målgruppsrelevant: öp:s långsiktiga frågor behöver göras relevanta i nuet för medborgare och samhällsaktörer
- Var med där det händer, kommunen som arena: nätverk och externa aktiviteter nyttjas för dialog om framtidsfrågorna, snarare än att ordna egna evenemang, för att nå fler
- Uppgradera webben: gör den attraktiv och tillgänglig
- System för uppföljning: i kommande ÖP ingår ett system (mål och mått) för uppföljning

Särskilda ställningstaganden och preciseringar

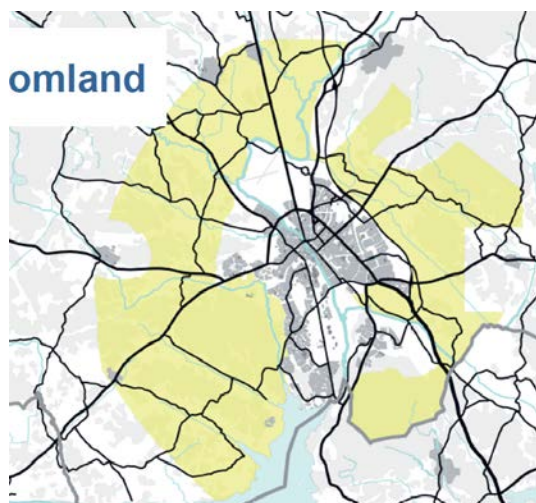
Följande ställningstaganden lyfter fram preciseringar i vissa riktlinjer och markanvändning samt tydliggör några få delar som är föråldrade. Avsnittet är avsett att komplettera översiktsplan 2010, som stöd i tillämpningen till dess ny översiktsplan antagits.

Stadens omland

Stadens omland (sid 40 i ÖP2010) är en markering i översiktsplanen med innebörden att kommunen här ska vara försiktig med markanvändningsförändringar på grund av bland annat stort bebyggelsetryck, värdefull jordbruksmark, värdefull rekreationsmark samt karaktären av staden på slätten. Ytterligare ett motiv att begränsa nytillskott av bebyggelse med mera är att bevara handlingsfrihet att senare kunna ta i anspråk vissa delar av omlandet för stadens expansion eller ny infrastruktur.

Miljö kvalitetsnormerna för vatten har också inneburit att enskilda avloppsanläggningar inte längre är en rimlig lösning i området. Att koppla enskilda hus eller små grupper av hus till stadens avloppssystem ger inte rimliga ekonomiska villkor. Gemensamhetsanläggningar med minireningsverk har svårt att ge tillräcklig reningsgrad och kräver en större grupp hus och för att ge rimliga driftsförhållanden och ekonomi. Den lösningen är därför inte aktuell nära staden, dvs i omlandet.

Prövningarna av förhandsbesked görs suveränt av plan- och byggnadsnämnden. Uppföljningen visar att förhållandevis många ansökningar om förhandsbesked i stadens omland beviljats och att bedömningarna sällan innefattar frågan om att behålla handlingsfrihet för senare stadsutveckling. Risken för accentuerad ”urban sprawl” växer med tillväxttrycket och det är angeläget att strukturhänsynen kommer in i bedömningen. Principerna för dessa bör därför förtydligas. Idag är omlandet närmare 2 mil i radie. En översyn av området bör göras i syfte att nå ökad stringens utifrån omlandets faktiska syfte. Det görs lämpligen i revideringen av översiktsplanen, men tillsvidare görs följande precisering.



Förslag till precisering

Inom omlandet bör detaljplanekravet tillämpas. Bygglovsprövning kan dock tillämpas för enstaka bostadsbyggnad i direkt anslutning till befintlig bebyggelse på ett sätt som har karaktären av komplettering – inte vidgning eller förlängning. Befintliga släpp mellan öppen mark och skog ska värnas. Bygglovprövning kan också tillämpas för byggnader och anläggningar för landsbygdsnäring.

Skölsta

Finns inte utpekad som omvandlingsområde/nyexploateringsområde i ÖP2010 eftersom planläggningen där förväntades vara slutförd när översiktsplan 2010 antogs. Efter överklagande har planerna gjorts om och har inte vunnit laga kraft.



Förslag till ställningstagande: Ny bebyggelse i Skölsta enligt pågående planarbeten ligger i linje med kommunfullmäktiges intentioner för bebyggelseutvecklingen, även om området inte är markerat i översiktsplanen

Stadsutveckling längs Österleden

2008 färdigställdes ett planprogram för Gränby köpcentrum, Gränby Arenan, Gränbyparken och Gränby sportfält. Planering pågår för både Uppsala arena och utvidgning av Gränby centrum. Utbyggnaden av Gränby köpstad mellan Österleden och E4 är i full gång. Gränby sportfält utvecklas successivt med ytterligare sportanläggningar som kompletteras med ett sporthotell och BMX bana. Norra Gränby utvecklas således allt tydligare i riktning mot ett sport-, handel- och evenemangsentrum. Mot bakgrund av detta finns goda argument att utveckla stadsdelen med tillskott av även bostäder och service. Den nya bebyggelsen ska bidra till en sammanhängande, tät och varierad stadsbebyggelse som binder samman norra Gränby med pågående stadsutveckling i Östra Sala backe och längs Råbyvägen och Vaksalagatan. Ett samlat grepp behöver tas för helheten och sätta in de nya förutsättningarna i ett sammanhang där en stadsutveckling längs med Österleden blir en viktig pusselbit för områdets långsiktiga attraktivitet.

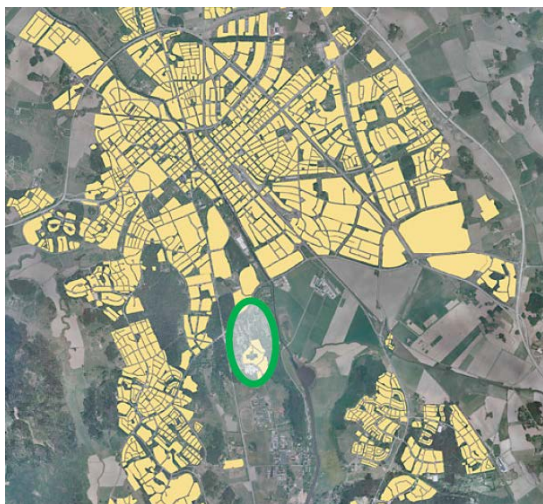


Förslag till ställningstagande

Detaljplaneprogrammet för Gränby är föråldrat. Det är rimligt att i detaljplanearbete pröva ny stadsbebyggelse längs Österleden, som förväntas få god kollektivtrafiktillgänglighet med två stomlinjer. Handel och andra verksamheter kan delvis integreras med bostäder och Gränby centrum får utvecklad funktion av stadsdelscentrum. Möjligheterna till att skapa förutsättningar för ett hållbart resande och samlade, samordnade parkeringsplatser i huvudsak i p-hus eller garage ska utredas. Ny stadsbebyggelse ska vägas samman med ytbehov för Vattenverk, Gränby gård och friluftsområde, parkfunktioner och ytor för sport och idrott samt eventuell återvinningscentral. Dagvattenfrågan behöver utredas. Områdets höga naturvärden med rödlistade och skyddade arter ska beaktas.

Ulleråker

Ett planprogram för Ulleråker godkändes av dåvarande byggnadsnämnden 2001. Intentionerna är delvis föråldrade och ett större parti avsattes som utredningsområde. Kommunstyrelsen arbetar nu med strukturfrågorna i hela Dag Hammarskjöldsstråket. Enligt direktiven för programarbetet kan revideringen av Ulleråkersprogrammet med fördel ske inom ramen för denna studie. Ett sätt att få stabila spelregler och avvägningar är att detaljplanelägga grovstrukturen istället för att först upprätta formellt program eller fördjupad översiktsplan. Eftersom kommunen är markägare kan styrningen sedan ske med markupplåtelseavtal och bygglov.



Förslag till ställningstagande

Programmet för Ulleråker är föråldrat. I enlighet med intentionerna i ÖP2010 för Dag Hammarskjöldsstråket bör den fortsatta utvecklingen i Ulleråker gå mot en hög täthet som del i den centrala stadens förlängning. Cirka 8000 lägenheter bedöms kunna inrymmas här, plus verksamheter och service. Översiktsplanens riktlinje om kompletteringar i "institutionsstaden" (s 76, vänstra spalten, näst sista punktsatsen) är inte aktuell för *hela* Ulleråkersområdet. Resultatet av pågående strukturstudier kan föras in i en detaljplan för hela området med grovstruktur och viktiga avvägningar.

Utrymme för näringslivsutveckling

En högre tillväxttakt i arbetslivet förutsätter att en god utrymmesberedskap finns för näringslivet i goda och varierande miljöer och lägen. För att få en uppfattning utifrån ett längre tidsperspektiv har utbudspotentialer i skilda miljöer studerats omfattande befintliga områden, områden utpekade i översiktsplanen eller områden som har uppmärksammats i arbetet med aktualitetsprovningen.

En tydlig slutsats är att de lägen inom gångavstånd från resecentrum i hög grad måste reserveras för tillskott med verksamhetslokaler (inte bara i bottenvåningar), främst för kontaktintensiv och specialiserad tjänsteverksamhet. I tidsperspektivet fram till 2030 finns annars en risk för ett underutbud som dämpar utvecklingskraften. Eftersom det oftast är mer lönsamt för en exploatör att bygga enbart bostäder än fastigheter med enbart lokaler eller med bostäder och lokaler integrerat behöver de goda verksamhetslägena strategiskt värnas av kommunen, med stöd i en precisering avseende riktlinjen om detta (s 42, sjätte punktsatsen) i översiktsplanen. Denna precisering förändrar inte ÖP:s ställningstagande om att en blandning mellan bostäder och verksamhetslokaler alltid ska eftersträvas i innerstaden.

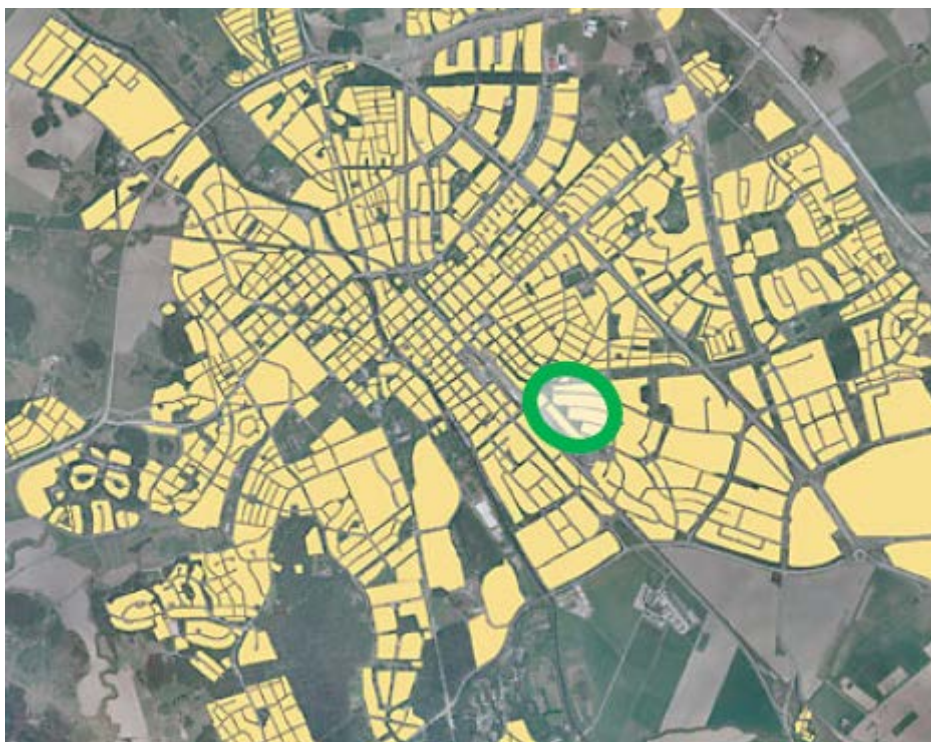
Förslag till precisering:

Riktlinjen i ÖP om att "den långsiktiga efterfrågan på kontorslokaler i innerstadsområdet förväntas vara stark. I samband med planläggning inom gångavstånd från resecentrum bör detta särskilt beaktas" ska tillämpas så att i kvarteren närmast resecentrum bör varje planprojekt få ett dominerande innehåll av lokaler. För övriga lägen inom rimligt gångavstånd (ca 1200 m/15 min) bör varje nytt planprojekt innehålla ett icke oväsentligt inslag av verksamhetslokaler.

Inre Boländerna är en sådan miljö där endast en liten del är möjlig att omvandla med bostäder. Den inre delen av Boländerna har låg exploatering med huvudsakligen äldre bebyggelse och har genom sitt läge nära resecentrums södra uppgång potential att genom omvandling utvecklas som en del av innerstadsstrukturen, med hög exploateringsgrad/täthet och stadsmässig kvartersstruktur. På grund av ovannämnda skyddsavstånd handlar det om en omvandling med nästan uteslutande verksamhetslokaler. Här kan vid en successiv omvandling under de närmaste decennierna inrymmas en mycket stor del av den verksamhetsexpansion som förutsätter kontakter i den storregionala till globala skalan, dvs kunskapsintensiv produktion och företagstjänster, huvudsakligen kontor. Den mellersta delen av Boländerna med bl.a processindustri och kraftvärmeverk har potential att ta emot en del av de verksamheter som behöver evakueras från inre Boländerna vid en omvandling.

Plan- och Byggnadsnämnden har godkänt program för Boländerna 2011 och skickat till kommunstyrelsen för vidare hantering. I förhållande till översiktsplan 2010 avviker

programmet genom att medge bostäder i kvarteret närmast resecentrum, som ligger bortom skyddsavstånden till processindustrin öster om Björkgatan.



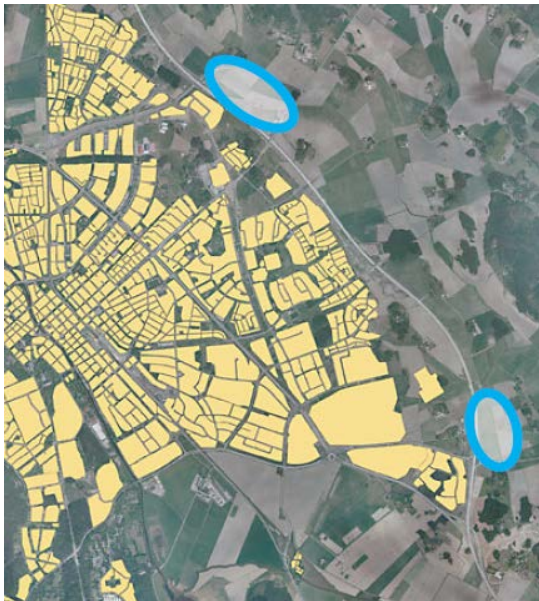
Förslag till ställningstagande:

***Förslaget till planprogram för Boländerna godkännes med följande tillägg (s 15):
Bostadsinslag i kvarteren Gudur och Vale kan tillkomma under villkor att nya byggnader också inrymmer verksamhetsytor av minst samma omfattning som bostadsytan. 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.***

De bedömningar som gjorts visar på en risk för underutbud även på attraktiv industrimark vid en hög tillväxtnivå – eller omvänt att tillväxten blir lägre. De potentialer som finns utpekade i översiktsplanen kan räcka, men de nya områden som skulle kunna öppnas motsvarar inte riktigt efterfrågebilden avseende läge och/eller kräver mycket stora investeringar i transportinfrastruktur. Det gäller området söder om ett kommande stationsläge vid Bergsbrunna och området söder om Fullerö trafikplats. Fortsatt planläggning av Librobäck och Husbyborg kan ge ett tillräckligt utbud totalt sett kommande tioårsperiod, men de attraktiva lägena vid E4/Fyrislund kommer att ta slut tidigare.

Med utgångspunkten att utnyttja gjorda investeringar blir det ofrånkomligt att studera lägen vid E4:ans trafikplatser, även öster om E4. Mot en utveckling av dessa lägen står bland annat den tydliga gräns som E4 bildar och att här finns värdefull jordbruksmark och risken för att det blir utpräglat biltrafikgenererande arbetsplatser. Det är därför angeläget att – om den etablerade stadsgränsen ska brytas – fastlägga en ny gräns för stadsutbredningen vid revideringen av översiktsplanen. För att ge möjlighet till högre beredskap kan övervägas

planläggning i begränsade områden vid E4:ans trafikplatser. Därutöver bör kommunen arbeta för att fler verksamhetsområden ska kunna öppnas/växa.

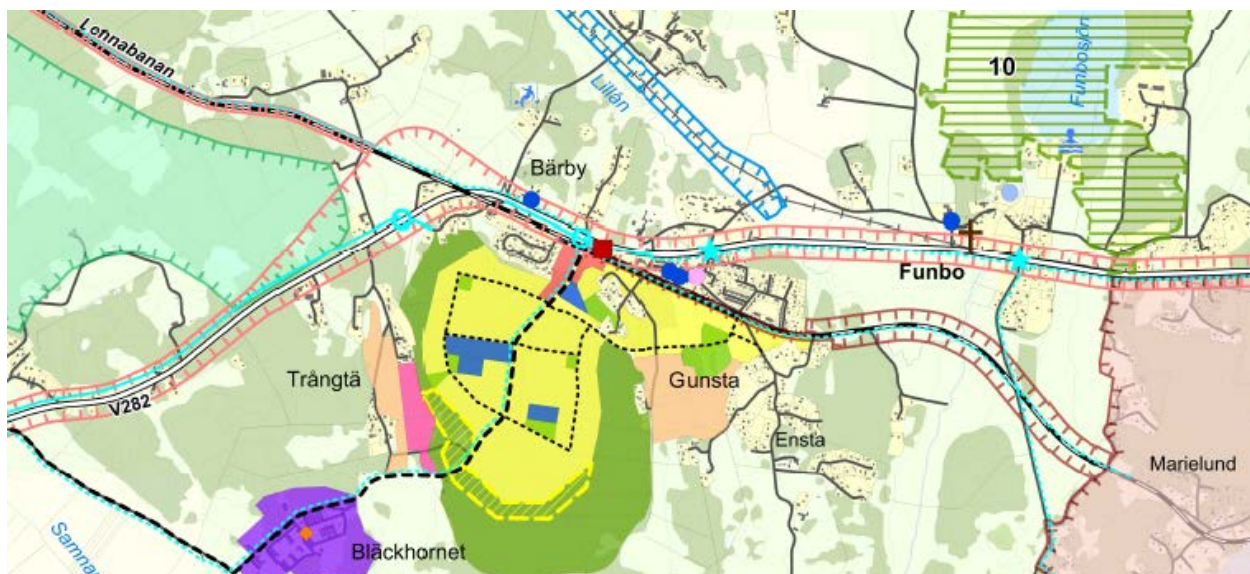


Förslag till ställningstagande:

Planläggning för verksamhetsetablering öster om E4 kan prövas endast inom markerade områden i figuren som beredskap för större etableringar där alternativ lokalisering inom kommunen saknas, eller för logistikverksamhet med liten persontrafikgenerering. Vid planläggning ska särskilt beaktas att gatunät och kvarter från början ges en robust struktur som kan vidareutvecklas vid en eventuell framtida expansion öster om staden. Det visuellt exponeringskänsliga läget vid två av stadens entréer ställer krav på en god gestaltning och utformning samt anordnande av tomtmarken.

Skyddsavstånd vid Lennabanan

I den fördjupning av översiktsplanen som finns för Funbo rekommenderas ett skyddsavstånd om 50 meter mellan spårmittpunkt och bostadshus om inte särskilda skyddsåtgärder vidtas. För vanlig järnvägstrafik brukar det handla om max 30 meters skyddsavstånd. Frågan har aktualiserats i ett detaljplanearbete där en tänkt väg som skulle utgöra buffert utgått och det finns anledning att söka hålla hög täthet för närhet till kollektivtrafikhållplats mm.



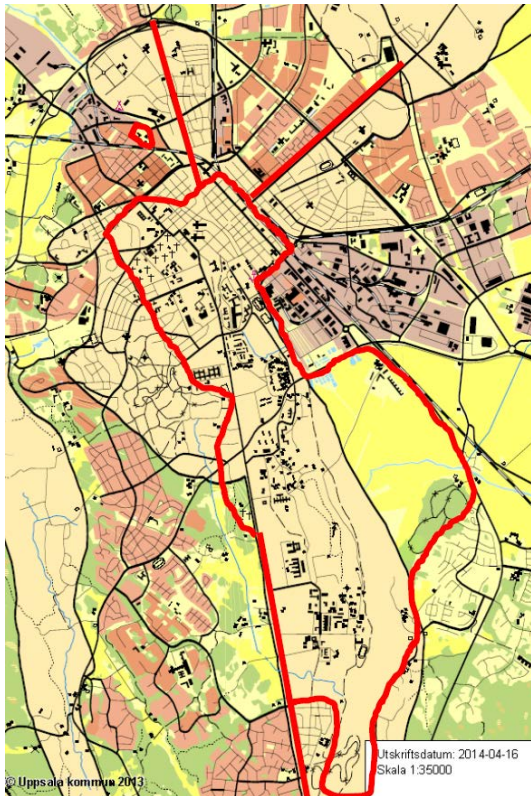
FÖP Funbo, med Lennabanan

Förslag till precisering

Det minsta avstånd till störningskänslig verksamhet om 50 meter som enligt den fördjupade översiktsplanen "bör" hållas ska inte förstås som något oeftergivligt krav, dvs vara i strid med översiktsplanen. Särskilt i tätorter och samlad bebyggelse på ömse sidor längs banan är det angeläget att hålla hög täthet. Sällankaraktären på trafikeringen gör att den extra omgivningspåverkan som kommer av kolrök mm (i förhållande till modern järnvägstrafik) måste kunna tålas.

Riksintressen för kulturmiljövården

Avgränsningen av skilda riksintresseområden kommer att ses över vid revideringen av översiktsplanen. Med anledning av att Riksantikvarieämbetet beslutat om ändring av riksintresset för kulturmiljövården "Uppsala stad" vill Uppsala kommun redovisa förslag till nya gränser. Gränsdragningsförslaget fokuserar på motivtexten, dvs "stad präglad av centralmakt, kyrka och lärdomsinstitutioner" och därmed de avtryck som bedöms riksintressanta av det skälet. Förslaget innebär delvis snävare gränser än vad översiktsplan 2010 redovisar. Slutliga gränser bestäms när nästa översiktsplan antas.



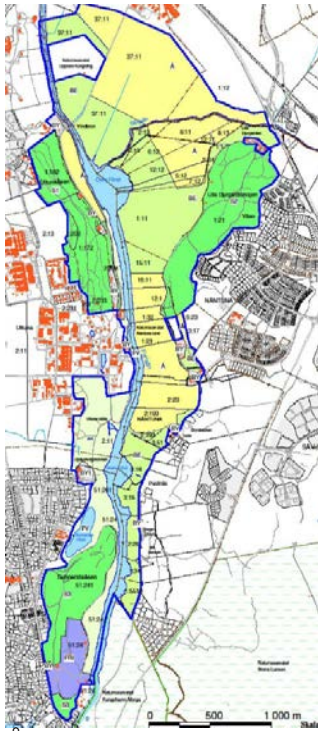
Utkast till ny avgränsning av riksintresset Uppsala stad

Förslag till ställningstagande:

Med anledning av Riksantikvarieämbetets beslut om ändring av riksintresset Uppsala stad avser kommunen tillsvidare att vara särskilt uppmärksam på de avtryck från centralmakten, kyrkan och lärdomsinstitutionerna som återfinns i området enligt figuren ovan.

Reservatsbildningen i Årike Fyris

Remissutfallet av förslaget till reservatsbildning av årike Fyris enligt gränserna som angavs i översiktsplan 2010 visade på ett antal knäckfrågor. Bland annat hävdade lantbruksuniversitet som är dominerande markägare i området att reservatsbildning på deras mark inte är förenligt med universitetets uppdrag.. Vidare ifrågasattes reservatsbildning enligt förslaget eftersom översiktsplanen också anger en tydlig inriktning med stadsutveckling i anslutning till såväl sydöstra som sydvästra stadsdelarna, vilket reser krav på ökade rekreativmöjligheter i Årieket, inklusive möjlighet att uppföra vissa anläggningar. Arbetet med världsarvsansökan - där årieket kan vara ett ingående område av flera - innebär att det krävs tillräckligt starka nationella skydd för de bärande elementen i världsarvet, dvs i detta fall de autentiska växtpopulationerna från Linnés tid och kanske också viktiga siktlinjer i landskapet.



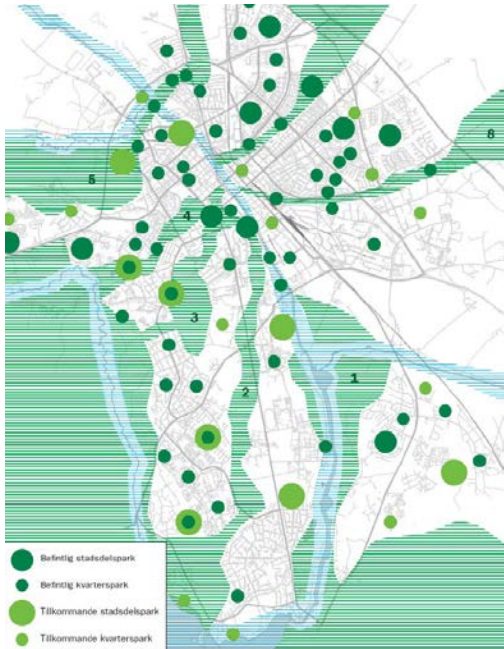
Årike Fyris, reservatsförslaget från 2011

Förslag precisering:

Reservatsbildningen bör avvakta och koordineras med världsarvsarbetet, så att föreskrifter och avgränsning blir relevanta även för det ändamålet. Ambitionen att bilda reservat står fast, men förutsätter medverkan från Sveriges Lantbruksuniversitet, som är dominerande markägare i området, och en samsyn med länsstyrelsen om regelverket. Förslaget bör ses över med inriktningen att värna kärnområden för naturvården, friluftslivet och stadsnära rekreation, samt säkra värden som betraktas som avgörande för att ett världsarv ska kunna inrättas.

Visionsbilden för parker och gröna kilar

Med anledning av mark- och miljööverdomstolens dom avseende överklagande av planen för kvarteret Seminariet finns skäl till förtydligande om visionsbildens status.



Visionsbild parker och gröna kilar från ÖP2010

Förslag till precisering:

Figur 4.10 (sid 63) i översiktsplanen är en visionsbild – inte en plan-/markanvändningskarta. Det innebär bland annat att lägen för markerade tillkommande parker är mycket ungefärliga.

Sedan översiktsplanen antogs har gatu- och samhällsmiljönämnden antagit en parkplan som ger en tydligare bild av lägen mm.

Kv Seminariet

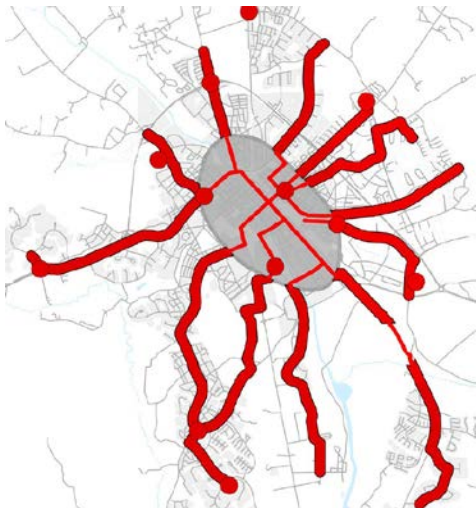
Med anledning av mark- och miljö-överdomstolens ställningstagande finns anledning för kommunfullmäktige att även tydliggöra följande:

Förslag till ställningstagande:

Kvarteret seminariet kan utifrån kommunens perspektiv bebyggas även till del i det område som markerats som grönt enligt plankarta 1f i översiktsplanen. Parkfunktionen ska dock vid planläggning säkerställas. Utveckling av en stadsdelspark kan ske längs Fyrisån och Librobäcken i enlighet med kommunens parkplan från 2013.

Kollektivtrafikprioritering i stomstråken

Detaljplanarbeten vid bland annat Råbyvägen har haft svårigheter med avvägningar mellan biltrafikfunktionen, stadslivsfunktionen och kollektivtrafikfunktionen. Nämnda gata är utpekad såväl som huvudgata för biltrafiken, som stomlinjestråk och som stadsstråk med sinsemellan skilda prioriteringar. Detta är ett exempel på när översiktsplanen inte ger tillräcklig vägledning. Med hänvisning till att kollektivtrafiken är en nyckelfaktor i den avsedda stadsutvecklingen och att den för att få avsedd attraktionskraft måste ha hög framkomlighet i alla gatuavsnitt föreslås följande precisering. (stomlinjestråk, sid 31 i ÖP2010)

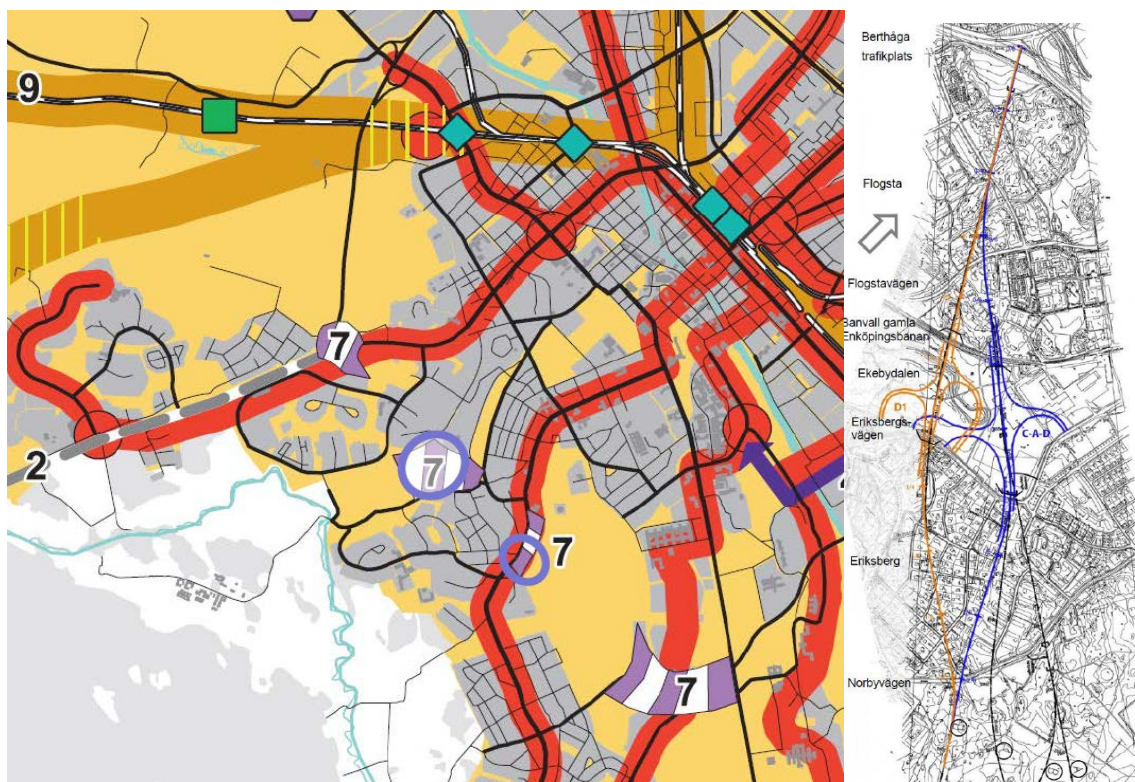


Förslag till precisering:

I de gator som markerats som stomlinjestråk ska framkomligheten för kollektivtrafik ha högst prioritet bland trafikslagen. I gatuavsnitt som markerats som stadsstråk eller ingår i stadskärnan ska lösningar också understödja stadslivet genom visuell kontakt och passager för gående tvärs gatan. Kollektivtrafiken ska i möjligaste mån gå på eget körfält där fysiskt utrymme finns.

Sydvästlänken, lägen

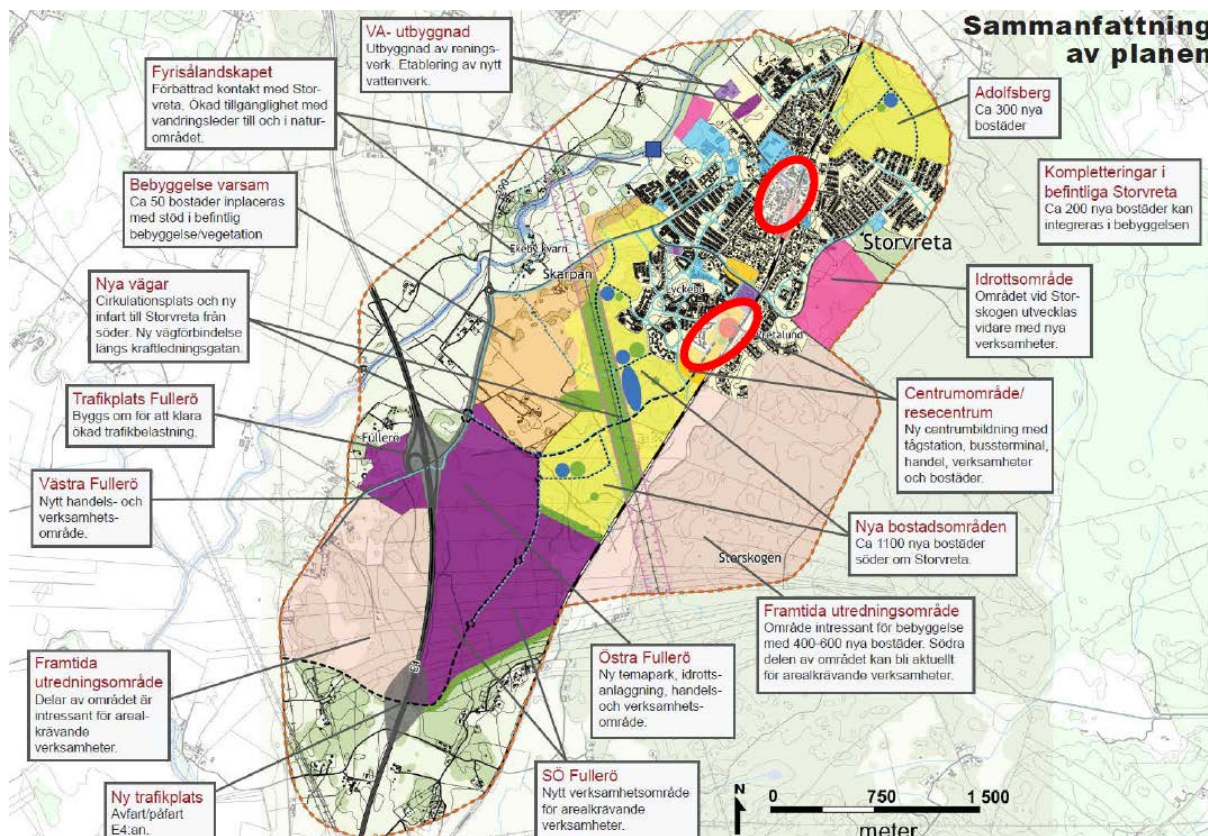
Uppsalas huvudgatustruktur saknar kapacitetsstark sammankoppling i öst-västlig riktning. För att långsiktigt ge möjligheten att sluta detta system finns i översiktsplanen markerat ett läge för en så kallad sydvästlänk. Denna länk går genom bebyggelse och höga värden varför behöver den tunnelförläggas i stora delar av sträckningen. I ytlägena markerar översiktsplanen reservatskorridorer. En underlagsstudie har särskilt fokuserat på korridoren genom ekebydalen i syfte att begränsa utbredningen. Utredningen landar på ett förslag som går i reservatskorridorens västliga läge. Det är angeläget att begränsa korridoren för att möjliggöra såväl för ny bostadsbebyggelse som mer varaktiga investeringar i rekreation och idrott i ekebydalen. Den östliga anslutningen får definieras i programarbetet med Dag Hammarskjöldsstråket, Med hänsyn till kommunens klimatmål och kraftfulla satsningar på kollektivtrafik är det angeläget att i arbetet med revideringen av översiktsplanen studera hur Sydvästlänkens passar in i stadens framtida resmönster samt om Sydvästlänkens funktion kan ersättas av andra alternativ.



Förslag precisering: Korridoren genom Ekebydalen samt på Norbyvägen begränsas enligt lila ringar i figuren ovan (efter gul linjedragning, högra bilden).

Storvreta station mm

Fördjupningen av översiktsplanen för Storvreta markerar ett läge för ny tågstation och centrumområde. Tanken var att ett nytt läge skulle ligga mer centralt i ett utbyggt Storvreta som FÖP:en ger förutsättningar för. Det finns inga statliga medel för en sådan stationsflytt avsatt i de kommande investeringsplanerna, innebärande att en sådan stationsflytt i så fall måste betalas av kommunen. För verksamheterna i Storvreta centrum är det angeläget att kunna planera långsiktigt. Uppsala kommun bör istället satsa resurser på andra investeringsobjekt i infrastruktur.



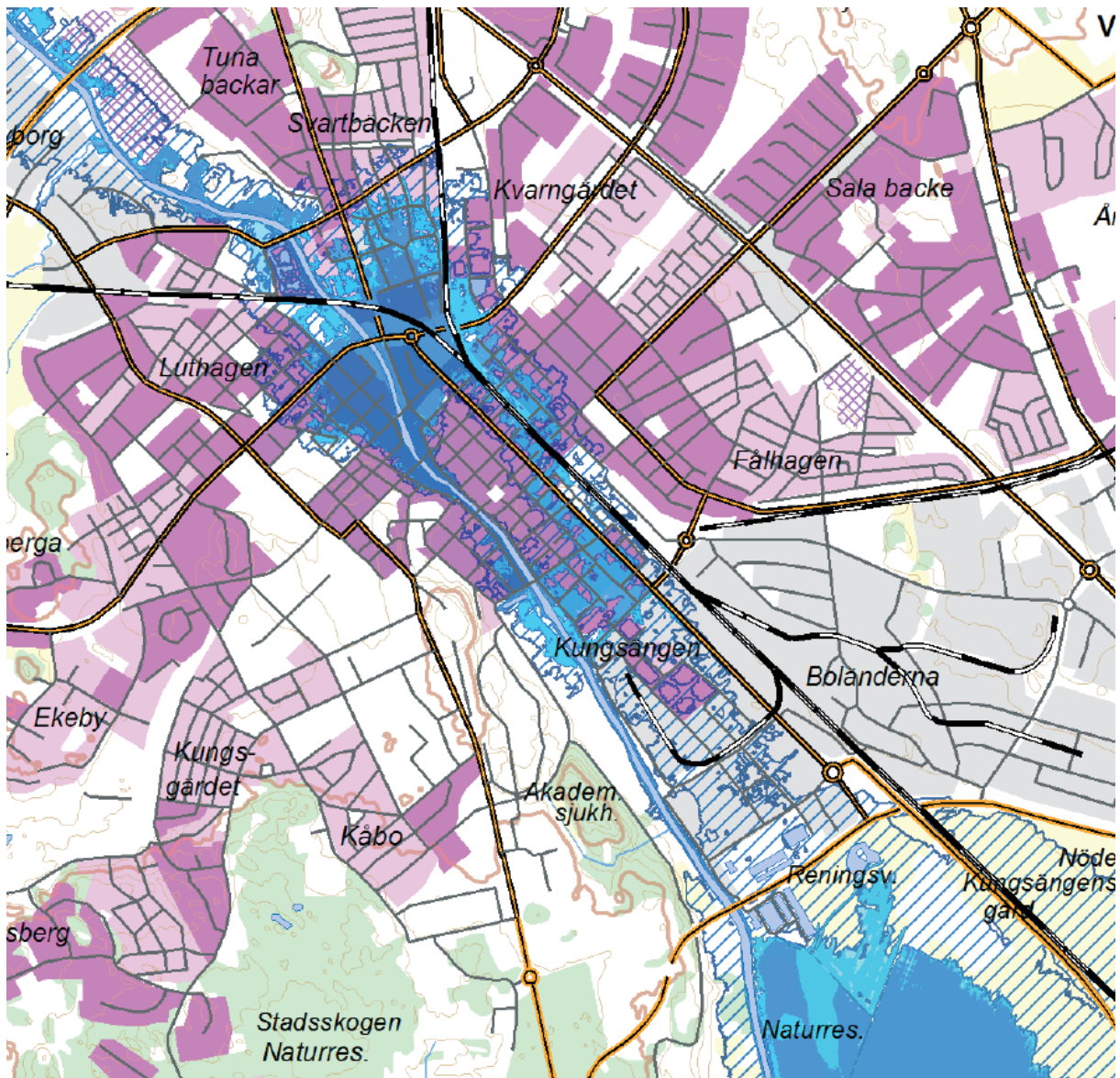
FÖP Storvreta. Den övre röda ovalen markerar läget för nuvarande stations- och centrumområde

Förslag ställningstagande:

Uppsala kommun kommer inte nu att driva frågan om en flyttning av Storvreta station. Handlingsfriheten för en flytt efter planperioden(2030) bör dock bevaras på den plats som finns utpekad i FÖP Storvreta. Närtidsinriktningen är att genom utformning av trafiksystemen ge även de tillkommande bebyggelseområdena en stark koppling till nuvarande tågstation. Åtgärder för ökad tillgänglighet och funktionalitet inom nuvarande stations/-centrumområde ska uppmärksammas i samband med planarbeten.

Översvämningsrisk

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har uppdaterat karteringen av översvämningsrisker i Fyrisån. De nya kartorna ersätter den som finns i översiktsplan 2010. En av översiktsplanens riktlinjer om hantering av översvämningsrisker är olyckligt formulerad och saknar aktualitet.



Utdrag ur MSB:s översvämningskartering för Fyrisån. Fullständiga kartor finns på www.msb.se

Förslag till ställningstagande:

Riktlinjen på s 98, andra punktsatsen, första meningen, under "översvämningsrisk..." om att "marknivån under nivån för 100-årsflödet bör inte bebyggas, med undantag för enkla byggnader som garage och uthus" är inte aktuell. Återstående riktlinjer på sid 98 bedöms räcka för syftet

Övriga ställningstaganden

Hantering av gatukostnader

Kommunen är huvudman för allmän platsmark i Uppsala tätort och i Storvreta. Allmänt befarna vägar och allmän platsmark i de mindre tätorterna sköts av vägföreningar med kommunalt driftbidrag och på landsbygden i övrigt av samfälligheter med visst driftbidrag. Kompetenskraven för väghållaransvar och skötsel av bland annat lekplatser har höjts och det är svårt för föreningarna att svara upp mot kraven. Systemet med driftsbidrag till vägföreningar är också ekonomiskt ofördelaktigt för kommunen på grund av momsförlusterna som då uppkommer. Kommunen har heller ingen kontroll på hur upphandling av underhållsentreprenader sköts och ingen rådighet över föreningarnas drifts- och underhållsplanering. Fördelarna med vägföreningssystemet är bland annat att ansvaret ligger hos lokalsamhället vilket ger mervärden. Kommunen bör dock ställa sig positiv till ett övertagande av huvudmannaskapet för allmän plats om en vägförening i tätort så begär, eftersom det ger likställighet, samordningsvinster, rådighet och sannolikt lägre kostnader.

Enligt ett nytt lagförslag (lagrådsremiss om ändringar i PBL) kommer kommunerna att i egenskap av huvudman för allmän platsmark, genom antagande av en taxa (gatuavgift) kunna finansiera anläggande eller förbättring mm av allmänna platser. Det ska kunna användas i detaljplanlagda områden som exempelvis ska förtätas med ny, kompletterande bebyggelse. Förslaget innebär att för en redan bebyggd fastighet ska kommunen, när anläggningen förbättras eller byggs ut, endast få ta ut en avgift i samband med att en fastighetsägare söker bygglov som möjliggörs av den nya eller förbättrade vägen. Det innebär alltså att en fastighetsägare som inte har för avsikt att bygga till sitt hus inte heller kommer att behöva betala för gatuförbättringar i området. Taxesystemet föreslås vara frivilligt, en kommun kan avstå och istället finansiera med skattemedel. Taxemodellen kommer att kräva mycket utredning och administration, både för att upprätta taxa och för att ta ut avgifter.

För exploatering av nya områden eller av obebyggda tomter kan avgiften enligt förslaget tas ut direkt med ett mer förutsägbart belopp. Den avgiften fastställs i samband med att exploateringsavtal upprättas i samband med planläggningen. Kommunen ska på förhand redogöra för vilken avgiftsmodell som ska tillämpas.

Förslag till ställningstagande:

Uppsala kommun avser att fortsättningsvis inte tillämpa avgiftsfinansiering för upprustning mm av befintliga gator med kommunalt huvudmannaskap eller vid övertagande av huvudmannaskap i samband med planläggning.

Närtidsfrågor

Utbyggnadsläge och beredskap

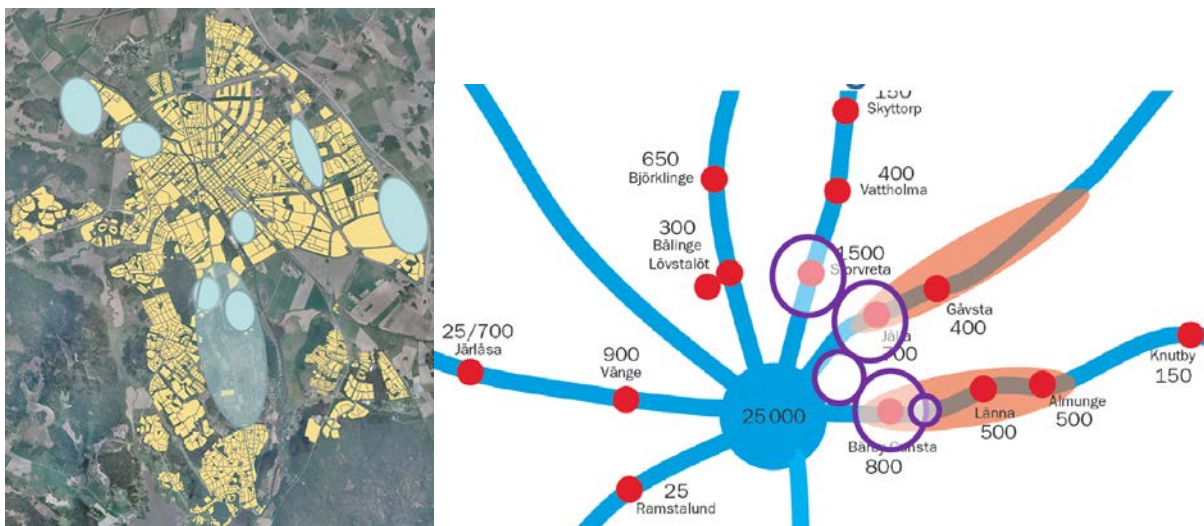
Uppsalas byggtakt för bostäder behöver öka. För närvarande finns det inom staden beredskap för minst 16.000 bostäder i färdiga detaljplaner eller pågående planarbeten med god prognos, eller i områden med färdiga strukturprogram/fördjupningar av översiktsplanen. Utanför stadsområdet finns motsvarande för över 2000 bostäder. Det innebär en teoretisk beredskap för en produktion av ca 3000 bostäder per år fram till år 2020, vilket korresponderar med den högre befolkningsutvecklingskurvan i tidigare avsnitt. Utredningsscenarioer visar att en högre utbyggnadstakt gott och väl ryms inom stadsväven under perioden fram till år 2030. Samtidigt står det klart att tröskelinvesteringar i transport- och tekniska försörjningssystem kan komma att behövas. Utöver ovan finns i dagsläget en planreserv på ca 6000 bostäder i lagakraftvunna detaljplaner.

På verksamhetssidan är bilden av efterfrågan och utbud på lokaler svårare att uppskatta. Med den högre utvecklingstakten möter utbudspotentialerna i befintliga och kommande områden ungefär den efterfrågan som kan förväntas avseende lägen och lokaltyper. Det inkluderar omflyttning av verksamheter från äldre industriområden under omvandling. För att den förväntade efterfrågan på innerstadsmiljöer ska kunna mötas krävs sannolikt att den inre delen av Boländerna omvandlas till kontorsdominerad miljö med hög täthet. Vad gäller industrimark och verksamhetslokaler krävs, för god matchning, ett större utbud än efterfrågan. I dagsläget råder visst underutbud på industrimark och /eller kombilokaler. Planläggning pågår i Husbyborg och Librobäck för att tillgodose efterfrågan.

Närtidsinriktning

För att klara ett högre tempo i stadsutvecklingen på ett effektivt sätt och med hög kvalitet krävs en rad åtgärder: Kommunen behöver förstärka sin organisatoriska kapacitet. Det behövs också ett större utbud av planlagd mark med kvarters- och fastighetsindelning som möjliggör mångfald av funktioner och upplåtelseformer och som kan erbjudas till byggherrar med olika förutsättningar. Vidare finns behov av flera förhållandevis stora utbyggnadsprojekt/-områden med få trögheter och som sammantaget innebär att investeringar i samhällsservice, transportinfrastruktur och teknisk försörjning kan hållas på rimliga nivåer och där utbyggnad kan ske under lång tid. För närvarande sker det i Kungsängen, Östra Salabacke, Börjetull, Rosendal, vid Jälla och i Gunsta. Områden som snart kommer att öppnas är Ulleråker och Skölsta. I Storvreta är det angeläget att kommunen går vidare med planläggning av egen mark inom den fördjupade översiktsplanen. Fördjupade strukturstudier (programuppdrag) pågår i Dag Hammarskjöldsstråket och Marielund. Flera områden behöver öppnas på sikt.

De större utvecklingsområdena där utbyggnad pågår, förväntas snart komma igång eller där fördjupade strukturstudier sätts framgång av nedanstående kartbilder.



Förväntade ställningstaganden i den statliga infrastrukturplaneringen innebär att det sannolikt dröjer till efter 2020 tills nya tågstationer kan öppnas i Börjetull och Bergsbrunna/Uppsala södra. De utvecklingsscenarier som studerats ger för handen att vi kan klara en högre tillväxt fram till 2030, utan att ta i anspråk strategiska delar av närområden till dessa stationer. Scenarierna visar dock att trafiksystemet runt resecentrum riskerar att få kapacitetsproblem och att särskilt de öst-västliga kopplingarna i persontransportsystemet blir ansträngda. Det innebär att

- prioritet bör ges till utveckling av verksamhetsmiljöerna i nordvästsektorn, som har ett gott läge i trafiksystemet
- omvandlingstrycket i innerstaden bör användas för att skapa fler bostäder och arbetsplatser inom gång- och cykelavstånd till resecentrum
- stadsdelarna och de mindre tätorterna i sektorn öster om resecentrum och norrut längs ostkustbanan ligger väl till i trafiksystemet för att ta emot fler invånare.

Dessutom finns stadsdelar i väster som står inför omfattande renoveringar och därför är intressanta att vidareutveckla. Eriksberg och Gottsunda är sådana exempel. Det är angeläget att kommunen har beredskap att gå in som aktiv part för att i samband med renoveringar i ytterstaden medverka i förnyelsen också av stadsdelsstrukturen, bland annat åstadkomma förbättrade yttre- och inre samband, högre täthet och större mångfald.

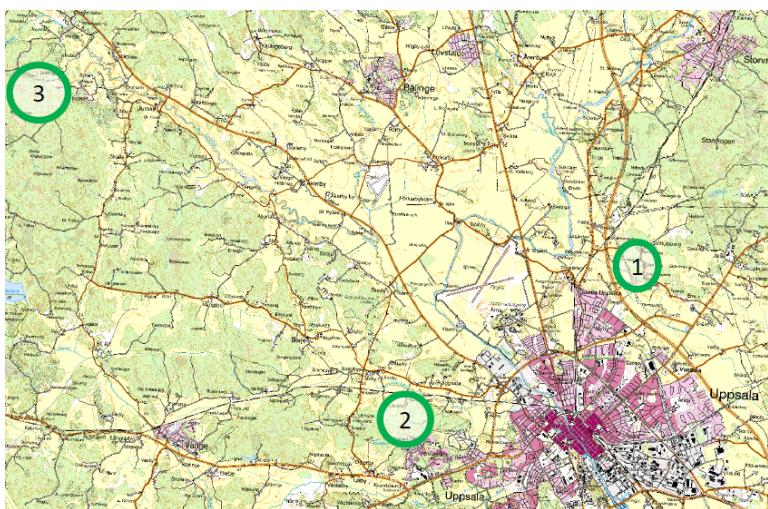
Planläggning för stadsutveckling längs Österleden bör påbörjas under 2014. Hög beredskap ska finnas för planläggning i Vänge på kommunens mark, eftersom orten kan komma att få hållplats för upptåget mycket snart.

På verksamhetssidan är det i nuläget framför allt angeläget att få fram goda miljöer för kombinationer av verkstadslokaler/kontor/logistik samt att långsiktigt värna lägen nära resecentrum för kontorsverksamheter. De industridominerade delarna av Boländerna (mittenområdet) kan ta emot fler, någorlunda personalintensiva, verksamheter av detta slag. Inre - eller västra - delarna av Boländerna bör förberedas för större förändringar i riktning mot kontors- och besöksdominerade verksamheter, exempelvis genom ett detaljplaneuppdrag för hela området. Utveckling av Hovgården för fler verksamheter bör även prövas.

Beträffande handel och andra besöksfunktioner bedöms inte fler miljöer än de som redan planerats eller är under utveckling behövas i närtid. Innerstadshandeln och nöjes- och kultursektorn gynnas av den allmänna tillväxten. Stadsdelshandeln gynnas av förtätnings-

projekt i respektive stadsdel. Kommunen bör ha beredskap för samverkan av olika omfattning med fastighetsägare och handlare för att åstadkomma miljöförbättringar och möjlighet till expansion. För de små tätorterna handlar det framför allt om att utöka det nära befolkningsunderlaget, dvs en högre aktivitet från kommunens sida för att underlätta tillkomsten av nya bostäder i de prioriterade orterna enligt översiktsplanen.

För att säkra tillgången på rekreationsområden för den växande stadsbefolkningen i stadens norra delar bör kommunen arbeta för att säkerställa rekreationsområden i Råby park och del av Svinskinnskogen (Herrhagsskogen) och utveckla dessa områden för friluftsliv. Kommunen bör också, i samarbete med Upplandsstiftelsen, arbeta för att skydda mer perifert belägna friluftsobjekt i anslutning till kommunala intressen såsom Linnéstigar och friluftsbad. I närtid är ett objekt vid Örsätra, intill Jumkilsstigen, aktuellt för reservatsbildning. Inriktningen för utvecklingsarbetet med stadens parker är redan fastlagd i särskilda styrdokument: Uppsalas parker, riktlinjer och anvisningar respektive parkplan (2013).



1. Råby park; 2. Herrhagsskogen; 3. Örsätra

Kommunens organisatoriska kapacitet behöver fortsätta att växlas upp avseende hela kedjan översiktlig planering – detaljplanering – bygglov – genomförande, samt drift av allmän plats och rekreationsområden, inklusive mark- och -exploateringsverksamheten och delar av bolagssfären. Samtidigt behöver de process- och systemorienterade synsätten och adekvata stödsystem och rutiner fortsätta byggas upp. Behoven är påfallande, men kapacitets-/produktivitetsutveckling tar tid. Kommunen behöver därför för egen del hushålla genom bland annat prioriteringar så att planeringsarbeten för stora volymer och kapacitetshöjande planer ges en ännu starkare process. Arbeten med tidiga skeden för småskaliga exploateringsinitiativ i tveksamma lägen tar mycket kraft och bör ges lägre prioritet.

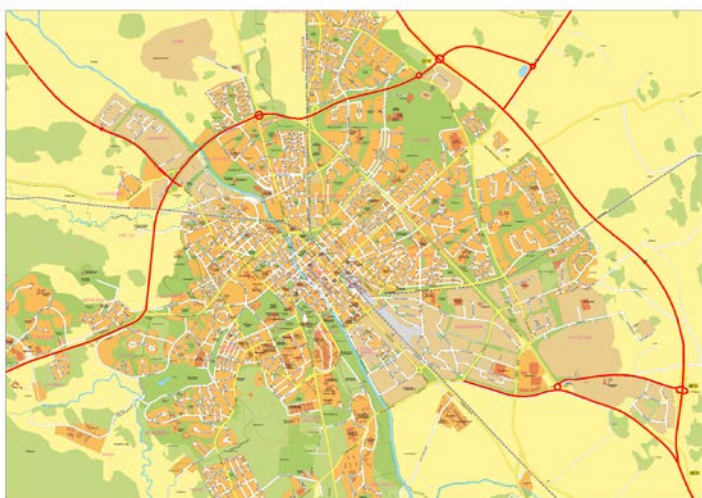
Smärättelser och de factoändringar

Figur 3.5, sid 31. Fel i legend. knutpunkter är i rött, kärnområden i blått.

På s. 80 visas karta med ekologisk status. Nya statusklassningar är gjorda och finns på <http://www.viss.lansstyrelsen.se/>. De är ännu inte beslutade.

Sid 97-98 beskrivs översvämningsrisker i Uppsala. En uppdaterad kartering och beskrivning finns ”Översvämningskartering utmed Fyrisån – Rapport nr 1, 2013-05-23” som finns på www.msb.se.

Underlagskarta D: Nytt beslut om farligt gods-leder har tagits av länsstyrelsen 2014. Väg 600 norr om Tpl Svartbäcken samt Tycho Hedéns väg och Vaksalagatan tas bort som sekundära transportvägar för farligt gods. Det innebär att följande vägar kvarstår som sekundära transportvägar: Väg E4.10 (mellan trafikplats 186 och Gnistarondellen, inkl på- och avfartramp till väg E4), Väg 255 (mellan Gnistarondellen och korsningen med väg 255 och Rapskatan), Kungsängsleden (mellan Rapskatan och Stålgatan) och Almungevägen (mellan trafikplats 187 och Gnistarondellen). Se vidare www.lansstyrelsen.se/upsala. Sammanställningen är publicerad under rubriken Om Länsstyrelsen och sedan under rubriken Författningar.



Farligt gods-vägar vid Uppsala stad 2014

Bilagor

BILAGA 1: Länsstyrelsens sammanfattande redogörelse avseende statliga och mellankommunala intressen och hur de förhåller sig till översiktsplanen.

BILAGA 2 : Planprogram för Boländerna. Notera att programmet föreslås kompletteras enligt rutan på sid 21 i aktualitetsförklaringen

BILAGA 3: Uppföljning av uppdrag och aktiviteter efter översiktsplan 2010

Underlagsrapporter

Nedanstående underlagsrapporter återfinns på www.uppsala.se/aktualitetsforklaring

Tillväxt Uppsala – planeringsunderlag 2030/2050 (omvärldsanalys och scenariobeskrivning)

Matchningsanalys utrymme för verksamheter

Trafikanalyser av tre scenarier

Rapport Sydvästlänken i Uppsala, studie av reservat

Kommunalekonomi för Uppsala kommun som helhet



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsutvecklingsenheten
Rickard Grönborg
010-22 33 256
rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

REDOGÖRELSE

1(29)

2013-09-04

401-2066-13

Uppsala kommun
Kommunledningskontoret
753 75 Uppsala

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE	
Ink.	2013 -09- 06
Dianr.	KSN 2013-0459
	60 Akbil. 22

Sammanfattande redogörelse Uppsala kommuns översiktsplan

Inledning

Uppsala kommuns nuvarande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige 18 juni 2010. Kommunfullmäktige ska minst en gång per mandatperiod ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Länsstyrelsen ska lämna en sammanfattande redogörelse över statliga intressen och mellankommunala frågor som kan vara av betydelse för kommunens ställningstagande enligt 3 kap 28 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsens syn på översiktsplanens aktualitet

Enligt plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. I översiktsplanen ska framgå hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen. Länsstyrelsen anser att den kommande översiktsplanen bör ha tydligare och mer detaljerade riktlinjer när det gäller mark- och vattenanvändningen. Länsstyrelsen anser vidare att kommunen i översiktsplanen tydligare behöver koppla samman riktlinjer för markområden, vad som behöver utredas mer i kommande planering, riksintressen, buller, miljö kvalitetsnormer för vatten och luft, nationella mål och annat som är relevant för det aktuella området. Till exempel behöver kommunen ha ett mer aktivt förhållningssätt med riktlinjer för att tillgodose exempelvis riksintressen för kulturmiljövården. Kommunen bör ta ett helhetsgrepp på stadsutvecklingen. Planens upplägg i sektorer är olyckligt när det gäller att få en helhetsbild över hur till exempel kommunen avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen anser därför att kommunen bör revidera planen samt överväga att upprätta en fördjupad översiktsplan för Uppsala stad. Länsstyrelsen finner att detta är mest angeläget när det gäller den södra delen av staden där många olika konflikter mellan allmänna intressen finns. En översiktsplan ska underlätta för kommande detaljplanering, bygglovsprövning samt prövning av andra myndigheter, och är därför ett viktigt underlag. En aktuell och tydlig översiktsplan kan därmed underlätta för kommunen, företagare, medborgare med flera (Läs mer i avsnitten "En strategisk och vägledande översiktsplan" och "En aktuell översiktsplan som beslutsunderlag").



Innehållsförteckning

Inledning	1
Länsstyrelsens syn på översiktsplanens aktualitet	1
Lagstiftning om översiktsplanering, Landsbygdsutveckling i strandnäralägen (LIS) och miljökonsekvensbeskrivning	3
En strategisk och vägledande översiktsplan	3
Nationella mål	6
Nya förutsättningar	6
GIS-data	6
Riksintressen	6
Miljökvalitetsnormer	10
Hälsa och säkerhet	12
Mellankommunala frågor med mera	17
Förordnanden	19
Underlag nationella mål och allmänna intressen	23
Miljökvalitetsmål	23
Klimat- och energistrategin för Uppsala län	23
Jord- och skogbruksmark	23
Nyckelbiotoper	24
Sjöfart	24
Transportpolitiska målen	24
Planerade infrastrukturobjekt	24
Materialförsörjning	25
Vindkraft	25
Linneanskt arv	25
Europeiska landskapskonventionen	26
Övriga planeringsunderlag kulturmiljö	26
Elektroniska kommunikationer	26
Barnperspektivet	27
Sociala aspekter i planeringen	27
Om den sammanfattande redogörelsen	28
Bilagor	del 2

Lagstiftning om översiktsplanering, Landsbygdsutveckling i strandnäralägen (LIS) och miljökonsekvensbeskrivning

En strategisk och vägledande översiktsplan

Enligt plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. I översiktsplanen ska framgå hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen.

I översiktsplanen redovisar kommunen hur mark- och vattenområden med hänsyn till allmänna intressen i plan- och bygglagens andra kapitel kan användas och utvecklas i ett längre perspektiv. Planen ska redovisa nationellt viktiga intressen, exempelvis riksintressen och hur miljö kvalitetsnormer ska följas och hur nationella och regionala mål planer och program ska beaktas. Planen bör också innehålla kommunens vision och vara dess strategiska dokument för utveckling och bevarande av den fysiska miljön.

Kommunen ska i översiktsplanen redovisa sin bedömning av hur skyldigheten att ta hänsyn till allmänna intressen enligt 2 kap. PBL vid beslut om användningen av mark- och vattenområden kommer att tillgodoses. I redovisningen ska riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB) anges särskilt. Av översiktsplanen ska framgå:

- grunddragen i fråga om den avsedda användningen av mark- och vattenområden
- kommunens syn på hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- hur kommunen avser att tillgodose riksintressen och följa gällande miljö kvalitetsnormer
- hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och samordna översiktsplanen med relevanta nationella och regionala mål, planer och program av betydelse för en hållbar utveckling inom kommunen
- sådana områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS) som avses i 7 kap. 18 e § första stycket miljöbalken.

Sambanden mellan översiktsplanen och till exempel regionala tillväxt- och utvecklingsprogram, länsplaner för transportinfrastruktur, de transportpolitiska målen, miljö kvalitetsmålen och regionala klimat- och energistrategier bör göras



tydlig i kommande översiktsplan. Det kan också finnas mål, planer och program som avser elektronisk infrastruktur, avfallshantering, kollektivtrafikförsörjning, jämställdhet och integration som har betydelse för kommunens hållbara utveckling. Därigenom kan översiktsplanen utvecklas som ett sektorsövergripande och strategiskt instrument för kommunens långsiktiga utveckling av den fysiska planeringen och även fungera som en plattform för kommunens medverkan i bland annat den regionala utvecklingsplaneringen (Prop. 2009/10:170 s. 177) (3 kap. 9 § PBL 2010:900).

Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den lätt kan utläsas. Få dokument riktar sig till så många olika läsare som just en översiktsplan. Det rör sig om kommunmedborgare i alla åldrar, föreningar, företagare både inom och utom kommunen, potentiella nya kommunmedborgare, politiker och tjänstemän som företräder kommunala, regionala, och statliga myndigheter, företag och andra. Det är en utmaning som ställer krav på språket men även att planen har en pedagogisk inriktning. Det är viktigt att kommunen redovisar i översiktsplanen vad som regleras i lag och vad som är kommunens visioner för att det tydligt ska framgå för läsaren.

En aktuell översiktsplan som beslutsunderlag

För att översiktsplanen ska fungera som ett strategiskt styrdokument krävs att den är aktuell. Planeringen på den översiktliga nivån bör därför ske kontinuerligt för att aktualiteten ska bestå. Ett sätt är att arbeta med fördjupningar av översiktsplanen, eller tillägg för att fånga upp nya frågeställningar, markanspråk och aktuella händelser.

Översiktsplanen ska möjliggöra en rationalisering av efterföljande planläggning, det vill säga lovgivning och arbetet med att ta fram regionplaner, fördjupade översiktsplaner, detaljplaner eller områdesbestämmelser.

Översiktsplanen ska även vägleda andra myndigheters beslut enligt vissa andra lagar, i första hand miljöbalken och andra lagar där hushållningsbestämmelserna i miljöbalken ska tillämpas. Myndigheter ska i sina beslut ange om den prövade anläggningen eller åtgärden går att förena med den för området gällande översiktsplanen.

Länsstyrelsen anser att kommunen i översiktsplanen tydligare behöver koppla samman riktlinjer för markområden, vad som behöver utredas mer i kommande planering, riksintressen, nationella mål och annat som är relevant för det aktuella området. Planens upplägg i sektorer är olyckligt när det gäller att få en helhetsbild över hur till exempel kommunen avser att tillgodose riksintressena.

Landsbygdsutveckling i strandnära lägen

Strandskyddslagstiftningen ändrades 1 juli 2009 bl.a. med syfte att bidra till landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS). Kommunen har möjlighet att i



översiktsplanen peka ut områden för LIS. I dessa områden ska det vara möjligt att utveckla boende eller verksamheter. Åtgärder som kan komma ifråga för upphävande av eller dispens från strandskyddet ska ge långsiktiga och positiva sysselsättningseffekter eller bidra till att upprätthålla serviceunderlaget på landsbygden. Kommunen måste därmed visa vilket serviceunderlag som stöttas och hur sysselsättningseffekten förväntas bidra till landsbygdsutvecklingen. I vissa delar av Sverige är det inte möjligt att peka ut LIS-områden. Kring Mälaren ska kommunerna vara restriktiv med att peka ut LIS-områden. Länsstyrelserna kring Mälaren har tagit fram ett gemensamt förhållningssätt som bygger på lagstiftningen och den föreliggande propositionen:

<http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/SiteCollectionDocuments/Sv/djur-och-natur/skyddad-natur/strandskydd/landsbygdsutveckling-strandnara-lagen-malaren.pdf>

Naturvårdsverket och Boverket har gett ut riktlinjer för utpekande av LIS-områden som bygger på att kommunen bör inventera sina stränder för att se vilka stränder som har värden för allmänheten och för växt och djurliv. Utpekandet av LIS-områden får inte långsiktigt påverka strandskyddets syften. Nedan följer exempel på frågeställningar som bör hanteras i arbetet med LIS-områden:

- Vilka stränder finns i kommunen?
- Hur används dessa och av vem och vilken betydelse har dessa på längre sikt?
- Hur tillgängliga är stränderna för allmänheten och för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet?
- Vilken betydelse har olika områden för att långsiktigt trygga denna tillgång och säkerställa strandskyddets syften?
- På vilket sätt bidrar ett ianspråktagande av strandområdet långsiktigt till positiva sysselsättningseffekter och/eller ökat serviceunderlag på landsbygden?

Miljökonsekvensbeskrivning del av översiktsplaneringen

När en kommun upprättar en översiktsplan ska miljökonsekvenserna redovisas enligt bestämmelserna i 6 kap. 11-18§ MB samt Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar 4§. Syftet med miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är att förstärka översiktsplanens funktion som beslutsunderlag, miljöaspekterna ska tidigt i planprocessen påverka planens utformning för att främja en hållbar utveckling. En miljökonsekvensbeskrivning ska redovisa hur miljöaspekterna har integrerats i planen. Miljökonsekvensbeskrivningen ska också redovisa olika alternativ och ett så kallat nollalternativ. Innan kommunen bestämmer omfattningen av miljökonsekvensbeskrivningen ska ett avgränsningsområde genomföras med Länsstyrelsen och berörda kommuner enligt 6 kap. 13§ 4p MB.



Nationella mål

En översiktsplan ska redovisa hur kommunen i den fysiska planeringen avser att ta hänsyn till och integrera nationella och regionala mål samt planer och program som har betydelse för en hållbar utveckling. Boverket har på uppdrag av regeringen sammanställt nationella mål, planer och program som statliga myndigheter har lagt fast inom olika politikområden och som bör beaktas i den fysiska samhällsplaneringen. Sammanställningen finns tillgänglig på PBL kunskapsbankens sida om nationella mål:

<http://www.boverket.se/Vagledning/PBL-kunskapsbanken/Teman1/Nationella-mal/>

Nya förutsättningar

GIS-data

Länsstyrelsen har en stor mängd Geografiska data (GIS) relaterat till nationella och regionala planeringsunderlag. Dessa finns på <http://www.gis.lst.se/lstgis/>

Riksintressen

Riksintressena finns i 3 och 4 kap. miljöbalken. I tabellen nedan redovisas enbart de riksintressen som berör Uppsala kommun och om de har förändrats sedan översiktsplan från 2010 eller om någon revidering eller översyn pågår eller ska ske inom kort.

Riksintresse	Lagrum	Berör Uppsala	Förändring
Energiproduktion	3 kap. 8 § MB	Ja	Revidering pågår
Friluftsliv	3 kap. 6 § MB	Nej	Översyn pågår
Försvarsmakten	3 kap. 9 § MB	Ja	Pågår, värdebeskrivningar och avgränsningar
Kommunikationer*	3 kap. 8 § MB	Ja	Ja
Kulturmiljövård	3 kap. 6 § MB	Ja	Ja
Natura 2000	4 kap. 8 § MB	Ja	Nej
Naturvård	3 kap. 6 § MB	Ja	Nej
Rörligt friluftsliv	4 kap. 2 § MB	Ja	Nej
Värdefulla ämnen och material	3 kap. 7 § MB	Ja	Ja
Yrkesfiske	3 kap. 5 § MB	Ja	Nej
*Järnvägar, vägar samt luftfart			



Riksintresse för energiproduktion - vindkraft

Energimyndigheten reviderar riksintresseområden för energiproduktion – vindkraft. I Energimyndighetens förslag har riksintresseområdet som ligger i både Heby och Uppsala kommuner tagits bort. Energimyndigheten har ännu inte fattat beslut om nya riksintresseområden.

Riksintressen för kommunikationer

Trafikverket beslutade 2012-03-12 om uppdatering av vilka anläggningar som bedöms vara av riksintresse för kommunikationer.

På följande länk finns material kring Trafikverkets riksintressen samlat:
<http://www.trafikverket.se/riksintressen>

Trafikverket och Länsstyrelsen anser att ett område om 30 meter ifrån järnvägen bör vara fritt från bebyggelse. Ett sådant avstånd ger utrymme för eventuella räddningsinsatser om det skulle ske en olycka och det medger en komplettering av riskreducerande åtgärder vid en förändrad risksituation. Det ger också en viss bullerreduktion och möjliggör viss utveckling av järnvägsanläggningen. Avståndet om 30 meter från järnvägen är ett minimumavstånd, gällande bostadsbebyggelse rekommenderas ett större avstånd från järnvägen. Bostadsbebyggelse är känsligt för buller och vibrationer. Inom 50 meter från järnvägsanläggningen är det svårt att åstadkomma en god boendemiljö trots att skyddsåtgärder i form av bullerdämpande lösningar vidtas. Se även avsnittet om byggnadsfria avstånd till vägar.

http://www.trafikverket.se/PageFiles/14990/Jarnvagen_i_%20samhallsplaneringen.pdf

Ostkustbanan

Dubbelspår genom Gamla Uppsala påbörjas under året och beräknas pågå under cirka 4 år. När det gäller fyrspårsutbyggnad finns ett arbetsmaterial framtaget som beskriver framtida spårutbyggnad mellan Stockholm-Uppsala. Genom Uppsala fram till Bergsbrunna är planerna på ett framtida spår ska gå på östra sidan om befintligt spår för att i Bergsbrunna sedan gå över på västra sidan vidare ned mot Alsike.

Trafikverket tillsammans med Uppsala kommun planerar för ombyggnation av plankorsningarna på S:t Olofsgatan samt S:t Persgatan. Under våren 2013 pågår en översyn gällande finansiering av projektet.

Riksintresse vägar

Trafikverket påpekar att anslutningsvägar till Hargs hamn 288/292 också är av riksintresse. Väg 600 är inte en väg av riksintresse vilket bör korrigeras i underlagskarta G.

Objekt vägar

Se Trafikverkets yttrande i del 2 till denna redogörelse.

2013-09-04

401-2066-13

Uppsala flygplats

2010 beslutade Trafikverket att Uppsala flygplats är av riksintresse för luftarten.

Runt flygplatser och radioanläggningar för luftfarten finns olika skyddsområden, så kallade MSA-ytor, för att flygverksamheten ska fungera säkert. Gemensamt för dessa områden och ytor är att de garanterar hinderfrihet för flygtrafiken. De hinderbegränsande ytornas utbredning varierar, bland annat beroende på flygplatsens storlek och utrustningsnivå. Den MSA-påverkande ytan består av en cirkel med radien 55 km, som utgår från flygplatsens landningshjälpmedel. Alla föremål och byggnader högre än 20 meter ska lokaliseringssprövas av berörda flygplatser samt LFV. Gäller det en flygplats som är för totalförsvaret ska försvarsmakten också få ärendet på remiss.

Riksintresset för totalförsvarets militära del

Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretessskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintresset.

Försvarsmakten anger att de inte har något att erinra när det gäller utbyggnadsplanerna kring Ärna och mot Storvreta **under förutsättning att ingen störningskänslig** bebyggelse planeras i sådana lägen där den i förlängningen skulle kunna medföra inskränkningar i nyttjandet av Uppsala flygplats och därmed innebära en påtaglig skada på riksintresset för totalförsvaret.

Försvaret arbetar med att ta fram värdebeskrivningar för riksintresseområdena som kan redovisas öppet.

Hela landets yta är samrådsområde för höga objekt på grund av försvarets intressen. Förhandsbesked och lov för objekt inom tätort som är högre än 45 meter ska remitteras till försvaret. Utanför tätort gäller att objekt som är högre än 20 meter ska remitteras till försvaret.

Riksintresse friluftsliv

Länsstyrelsen har i 2013 års regleringsbrev fått i uppdrag att se över riksintresseområdena för friluftsliv enligt 3 kap. 6§ MB. Några sådana områden finns inte i Uppsala kommun. En översyn kan eventuellt medföra att nya områden pekas ut. Länsstyrelsen ska senast den 31 december 2013 lämna underlag till Naturvårdsverket med översiktliga bedömningar av nuvarande och eventuella tillkommande områden som kan vara av riksintresse för friluftslivet.

Naturvårdsverket har tagit fram riktlinjer för översynen:



<http://www.naturvardsverket.se/upload/miljoarbete-i-samhallet/sveriges-miljoarbete/regeringsuppdrag/2013/friluftsliv-riksintressen/riktilinjer-friluftsliv-riksintressen.pdf>

I propositionen Framtidens friluftsliv (prop. 2009/10:238) presenterades mål för friluftspolitiken:

- naturen är tillgänglig för alla
- personligt och ideellt engagemang står i centrum
- allemansrätten värnas
- det hållbara brukandet tar hänsyn till friluftslivets behov
- kommunernas ansvar för den tätortsnära naturen är starkt
- friluftslivet bidrar till landsbygdsutveckling och regional tillväxt
- skyddade områden är en tillgång för friluftslivet
- friluftslivet har en given roll i skolans arbete
- fysisk aktivitet och avkoppling stärker folkhälsan
- beslut om friluftsliv fattas med god kunskap

Riksintresse anläggningar för dricksvattenförsörjning

Havs- och vattenmyndigheten (HaV) arbetar med att ta fram riksintresseområden för anläggningar för dricksvattenförsörjning. I den processen önskar HaV att länsstyrelserna tar fram underlag och förslag till riksintresseområden. Länsstyrelsen har bedömt att dricksvattensystemet för Uppsala kommun uppfyller de kriterier som HaV har angett. Dricksvattensystemet innefattar även pumpstation och ledning i Stynsberg, Tierps kommun. Vidare berör delar av influensområdet Knivsta kommun. Förslag till riksintresseområde är för närvarande på remiss hos berörda kommuner.

Riksintresse Natura 2000

Kommunen bör se över i vilken mån aktuell plan tar hänsyn till de speciella förhållanden som gäller i Uppsala stads östra delar, med tanke på de utvecklingsområden som förläggs i närheten av Sävjaån-Funbosjön Natura 2000 med tillrinningsområden. Kommunen bör ta fram tydliga riktlinjer för att kunna tillgodose Natura 2000-området. Länsstyrelsen har också förordat en fördjupad översiktsplan för området bland annat på grund av detta. I detaljplaneärenden har frågan gällt det dagvatten som rinner ut i Natura 2000-området.

Riksintresse för kulturmiljövård

Länsstyrelsen arbetar med nya och fördjupade beskrivningar för områden av riksintressen för kulturmiljö i Uppsala kommun. I vissa fall, till exempel avseende riksintresset Uppsala stad, föreslås också ny motivtext. Denna fastställs av Riksantikvarieämbetet. Dessa nya planeringsunderlag beräknas vara klara under hösten 2013.



Länsstyrelsen vill åter framföra de synpunkterna i samråds- och utställningsyttranden till översiktsplanen att ÖP 2010 i allmänhet uttrycker sig mycket passivt i förhållningsättet till hantering av riksintressena. Eventuella konflikter mellan utvecklings- och bevarandebestånden samt mellan kommunala och statliga intressen är inte tillräckligt behandlade. Kommunen bör ange sin uppfattning i de områden där det finns betydande konflikter till exempel områden där det finns risk för skada på riksintressen. Ett exempel är om nya trafikleder byggs över Fyrisån. Det gäller också tankarna på expansion i slättområden söder om Uppsala mellan Hovstallängen och Sävja. Länsstyrelsen bedömer att kommunens ställningstaganden och förhållningsätt till riksintressen för kulturmiljö bör utvecklas vid en revidering av översiktsplanen samt att en fördjupad översiktsplan bör tas fram om detta utbyggnadsområde fortfarande är aktuellt. Detta för att underlätta för efterföljande detaljplanearbete som annars måste inledas med att klargöra de översiktliga övervägande som en översiktsplan borde ha gjort, ett förhållande som kommer att försvåra detaljplaneprocesserna.

Kraftledningar

Svenska kraftnät har flera 220 kV och 400 kV-ledningar tillhörande stamnätet inom Uppsala kommun. Svenska kraftnät arbetar även med ett projekt för en ny 400kV-ledning mellan Råsten och Östfora som berör Uppsala kommuns norra del, se bifogad karta för utredningsalternativ. För ytterligare information se <http://www.skv.se>

Svenska Kraftnäts policy är att byggnader där människor vistas dagligen ska placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning och 130 meter från en 400 kV-ledning med avseende på magnetfält (se vidare bifogat yttrande angående Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy).

Miljö kvalitetsnormer

Miljö kvalitetsnormer för vatten

EU:s vattendirektiv ligger till grund för ett omfattande arbete där målet är att alla vatten ska nå god status till år 2015, samt att vattenstatusen inte ska försämrats. Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt har, i enlighet med förordningen om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (2004:660), i december 2009 fastställt miljö kvalitetsnormer (MKN) och åtgärdsprogram för distriktets vattenförekomster (beslut Länsstyrelsen Västmanlands län, dnr 537-10295-09). Åtgärdsprogrammet är bindande för myndigheter och kommuner.

Vattenmyndighetens åtgärdsprogram innehåller riktade åtgärder till kommunen som handlar om planering, framförallt åtgärd 34, 35, 36 och 37. Översiktsplanen behöver redovisa hur kommunen arbetar med dessa åtgärder.

Den förväntade befolkningsökningen och den planerade expansionen av bebyggda områden medför ett ökat tryck på kommunens vattenresurser. Länsstyrelsen bedömer att



de handlingsinriktningar och riktlinjer som presenteras i Uppsalas gällande översiktsplan inte är tillräckliga för uppnå de fastställda miljökvalitetsnormerna för alla vatten. Kommunen behöver därför i översiktsplanen tydligare redovisa hur översiktsplanen påverkar miljökvalitetsnormerna för vatten och hur planen verkar för att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten till aktuellt målår (2015 eller 2021).

Uppsalas gällande översiktsplan anger att miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten ska beaktas vid förändrad markanvändning och att målet ska vara att normen ”god ekologisk status” ska kunna uppnås i sjöar och vattendrag. Mål för grundvattenstatus och kemisk status saknas dock och måste tas med i den aktualiserade planen. I avsnittet och kartan diskuteras och visas status och ekologisk status. För grundvatten finns kemisk och kvantitativ status, inte ekologisk status. Hela resonemanget och kartas, som endast visar ytvatten, är missvisande.

När det gäller planer, åtgärder och uppföljning av miljökvalitetsnormer för grundvatten bör det innehålla riskunderlaget som bör vara med som karta i översiktsplanen. Kartan bör redovisa samtliga grundvattenförekomster som riskerar att inte uppnå kemisk status år 2015. Vattenmyndigheten gör alltså en riskbedömning och utifrån den fastställs miljökvalitetsnormer, nästkommande cykel status bedöms de åtgärder som vidtagits för att se om åtgärderna gett önskad effekt.

Mållåret för MKN vatten närmar sig och givet ny antaganden och mål med avseende på tillväxt behöver översiktsplanen ta hänsyn till det aktuella läget när det gäller vattenstatus och åtgärder och prioriteringar som krävs för att uppnå MKN, vilket kan kräva nya ställningstaganden i översiktsplanen.

En ny statusklassificering genomförs 2013 och nya beslut om MKN och åtgärdsprogram ska tas i december 2015.

Kommunens ambition att kartlägga och värdera ekosystemtjänster inför den kommande revideringen av översiktsplanen är en bra strategi när det gäller planering av vattenresurser.

Länsstyrelsen ser vatten och avloppsplanering som en central del i kommunens översiktsplanering. En översiktsplan bör sammanlänkas med en kommunövergripande VA-plan och tydligt ange de områden, nuvarande och kommande, där kommunen har ansvar för VA-försörjningen.

Miljökvalitetsnormer för luft

Nya miljökvalitetsnormer för luft beslutades av regeringen år 2010. Uppsala kommun bör i översiktsplanen ta fram riktlinjer som säkerställer att miljökvalitetsnormerna för luft inte överskrids. Kommunen bör utreda redan i översiktsplanen vad som kommer att behöva göras för att säkerställa att normerna inte överskrids. Det pågår en uppdatering av åtgärdsprogrammen för PM10 och NO2. Länsstyrelsen vill påpeka att kommun bör samordna översiktsplaneringen med arbetet med åtgärdsprogrammen.



Hälsa och säkerhet

Hälsa och säkerhet är centrala begrepp i samhällsplaneringen och samhällsbyggandet och lyfts fram i plan- och bygglagen och miljöbalken. Olika miljö- och riskfaktorer kan påverka människors hälsa och säkerhet eller miljön. Det kan ske direkt genom en olycka eller indirekt genom till exempel miljöskador på lång sikt. Miljö- och riskfaktorer kan också påverka människor indirekt genom oro för hälsa och säkerhet och därmed ge försämrad livskvalité.

Buller

Buller bör hanteras i planen för att säkerställa en god ljudmiljö både inomhus och utomhus. Länsstyrelsen anser att buller bör belysas tydligt i översiktsplanen. Kommunen bör i de områden där riktvärdena inte kan uppnås redovisa sin syn på vilka områden där det kan bli aktuellt med avstegsfall utifrån Boverkets allmänna råd Buller i planeringen samt hur avstegsfall ska hanteras. Kommunen bör motivera och redovisa i översiktsplanen hur man har avgränsat detta område och vilka åtgärder som ska vidtas i den kommande planeringen.

http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2008/Buller_i_planering_en_allmannarad_2008_1.pdf

Flygbuller

Naturvårdsverket och Boverket har redovisat ett gemensamt regeringsuppdrag om flygbuller. Uppdraget redovisades den 29 april 2013.

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Regeringsuppdrag/Flygbuller/>

De tillståndsärenden som rör Uppsala flygplats och Sundbro är överklagade och därför inte slutligt avgjorda.

Industribuller

Naturvårdsverket och Boverket har fått varsitt regeringsuppdrag som handlar om att ta fram vägledning om industribuller med mera, utifrån plan- och bygglagen (Boverket) respektive miljöbalken (Naturvårdsverket). Arbetet ska samordnas. Uppdragen ska redovisas 31 augusti 2013.

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Regeringsuppdrag/Buller/>

Särskilt värdefulla vattenområden (kapitel 3 s. 39)

Dricksvatten av god kvalitet är en nödvändighet för Uppsalas innevånare och en grundförutsättning för stadens tillväxt. Vidare är många industrier beroende av bra dricksvatten, till exempel är många av Uppsalas life-scienceföretag beroende av

2013-09-04

401-2066-13

oavbruten produktion av dricksvatten av jämn och god kvalitet. Uppsalaåsen fungerar som råvattenmagasin till Uppsalas vattenförsörjningssystem och tillsammans är de en stor tillgång för Uppsala och en långsiktig förutsättning för ett väl fungerande samhälle. Uppsalaåsen är helt avgörande för kommunens vattenförsörjning och det finns inte idag några alternativa råvattentäkter. Uppsalaåsen och vattenskyddsområden återfinns inte i plankartorna vilket Länsstyrelsen anser att de bör göra, inte bara som underlagskartor.

Vattenförsörjningsplan

För att kunna utföra en bra samhällsplanering behövs en tydlig vattenförsörjningsplan för kommunens vattenresurser. En översiktsplan bör sammanlänkas med en vattenförsörjningsplan.

Förorenade områden

Några uppdateringar som kan behövas gällande förorenade områden jämfört med översiktsplan 2010 är:

- Det finns för närvarande drygt 1300 (1327) områden i kommunen som är eller kan vara förorenade.
- 28 av dessa områden har tilldelats riskklass 1 enligt MIFO (metodik för inventering av förorenade områden). 82 områden har tilldelats riskklass 2. Områdena i riskklass 1 och riskklass 2 är viktiga att undersöka genom provtagningar.

Länsstyrelsen sammanställer för varje år ett regionalt program för arbetet med förorenade områden i länet. Det kan laddas ner från Länsstyrelsens hemsida:

<http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/Sv/miljo-och-klimat/verksamheter-med-miljopaverkan/fo/Pages/default.aspx>

Klimat och översvämning

I och med nya PBL har klimataspekter lyfts upp till ett allmänt intresse. I 2 kap. 3 § finns det krav på att planläggning ska ske med hänsyn till miljö- och klimataspekter. Klimataspekter innebär från detta perspektiv både klimatbegränsade och klimatanpassande åtgärder. Länsstyrelsen ska också särskilt, i enlighet med tillägg i lagen från och med år 2008 i 2 kap. 10 § verka för att bebyggelse eller byggnadsverk inte blir olämpliga med hänsyn till människors hälsa och säkerhet eller risken till olyckor, översvämning eller erosion. Nytt underlag som har kommit inom området redovisas nedan och ska ses som ett planeringsunderlag att beakta i kommande översiktsplan.

Länsstyrelsen fick under 2009 uppdraget från regeringen att samordna det regionala klimatanpassningsarbetet. Klimatanpassning innebär att anpassa och



uppmärksamma förändrade förutsättningar för samhällsutvecklingen/planering när klimatet förändras. Anpassning till ett förändrat klimat måste göras på många olika områden. I samhällsplaneringen handlar det om att uppmärksamma frågan i alltifrån regionplanering till bygglovsprövning.

Länsstyrelsen har sedan 2009 tagit fram ett antal olika rapporter som ska ses som planeringsunderlag för kommunens fysiska planering, och som stöd till kommunerna i hur hänsyn kan tas till det allmänna intresset klimataspekter i planen. Nedan listas dessa rapporter, vilka samtliga finns att hämta på länsstyrelsens hemsida, <http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/klimat>

I länsstyrelsens rapport 2009:12 Klimat- och sårbarhetsanalys för Uppsala län 2009- framtida klimatförändringar och dess konsekvenser ges en översiktlig bild av hur klimatet kan komma att förändras i länet i ett 100 årsperspektiv samt vilka konsekvenser detta kan tänkas medföra för olika verksamheter.

Uppsala kommun har på ett bra sätt i sin nuvarande översiktsplan beskrivit arbetet med översvämningsrisker, och har även använt sig av de riktlinjer som Länsstyrelsen har tagit fram i rapporten "Översvämningsrisker i fysisk planering-rekommendationer för markanvändning och nybebyggelse" som utkom 2006. Kommunen redovisar också översvämningskarteringar för centrala staden i form av kartor för ett 100-årsflöde och för ett högsta beräknat flöde. Kommunen benämner ett 100-årsflöde som ett område med stor sannolikhet för översvämning och ett beräknat högsta flöde som ett område med viss sannolikhet för översvämning. Kommunen har använt sig av översiktsplanens riktlinjer i detaljplaner som inkommit till Länsstyrelsen i varierande omfattning. Varje detaljplan är unik och det är svårt att ta hänsyn till riktlinjerna rakt av. Kommunen bör dock integrera och koppla samman översvämningsrisken mer genomgående både i kommunens översiktsplaner och detaljplaner. Översvämningsrisken påverkas av vad som byggs längs ån och även vilka gröna och blå strukturer staden i övrigt har. Mer hårdgjorda ytor på områden som idag är gröna kan påverka utbredningsområdet för översvämningsrisker. Detta är något som måste hanteras på ett mer tydligt sätt när kommunen anger mark- och vattenanvändning i kommunen.

Underlag för klimat och översvämning i fysisk planering

Länsstyrelsen har i samarbete med fyra andra länsstyrelser under 2011 tagit fram en guide för hur kommuner kan arbeta med klimatanpassning i den fysiska planeringen och i de olika planverktygen som finns. Rapporten går igenom både hur kommunen strategiskt kan jobba med dessa frågor, genom att presentera en modell och även hur de kan göra det i enskilda planärenden. Rapporten utgår från lagrummen i bland annat plan- och bygglagen och miljöbalken.

<http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2012/klimatanpassning-fysiska-planeringen.pdf>



2013-09-04

401-2066-13

Regional klimatanpassningsplan för Uppsala län 2011

Länsstyrelsen tog under 2011 fram en regional klimatanpassningsplan för Uppsala län, rapport 2011:16. Rapporten är en fördjupning av den regionala klimat- och sårbarhetsanalys som togs fram under 2009. Rapporten bygger på en enkät som skickades ut till samtliga kommuner i länet under 2010 och som sedan kompletterades med telefonintervjuer under 2011. Den behandlar olika specifika områden i länet som kan vara känsliga för ett förändrat klimat och är inriktad på olika verksamhetsområden. Rapporten ska ses som en bred sammanställning över områden eller verksamheter där kommunen kan behöva göra fördjupade studier.

Klimatanalys för Uppsala län 2013

SMHI har på beställning av Länsstyrelsen i Uppsala län tagit fram en regional klimat- och vattenflödesanalys för Uppsala län. Analysen redovisar, med stöd av 16 olika klimatscenarion, en bild av hur klimatet kan komma att förändras fram till två olika tidsperioder 2021-2050 och 2069-2098. Ett antal klimatvariabler går igenom, och ett stort fokus har legat på att tittat på hur vattenflöden kan förändras i några av länets största åar, där bland annat Fyrisån med Sävjaåns biflöde har analyserats.

Nya översvämningskarteringar

Uppsala stad utpekades år 2011 som ett av 18 områden i Sverige med stor risk för översvämning, i enlighet med EU:s översvämningsdirektiv som har blivit en översvämningsförordning i Sverige. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap som är huvudman för arbetet med översvämningsförordningen har under år 2012 och år 2013 fortsatt arbetet med översvämningsförordningen genom att uppdatera översvämningskarteringarna för de vattendrag som är utpekade enligt direktivet. Fyrisån i Uppsala har fått en ny översvämningskartering med flöden som även är anpassade efter ett förändrat klimat. Sannolikhetsberäkningar har gjorts för 50-, 100-, 200- årsflöde och högsta beräknat flöde. Kartorna har överlämnats till kommunen.

Länsstyrelsen kommer under hösten fortsätta med nästa steg i arbetet med översvämningsförordningen, genom att ta fram riskkartor för det området i Uppsala som är hotat av översvämning. Riskkartorna kommer att visa vilka verksamheter och hur stor del av befolkningen som kan komma att drabbas av en översvämning. Under 2014 kommer arbetet att gå in i sista fasen, vilket innebär att Länsstyrelsen ska, tillsammans med kommunen, ta fram en riskhanteringsplan för att hantera den översvämningsrisk som finns.

Mälaren och stigande havsnivåer

Mälarens vattennivå regleras bland annat genom slussarna i Stockholm. Det pågår prövning och förberedelse inför ombyggnation av Slussen. Ombyggnationen medför att nivåerna i Mälaren kommer att minska på kort sikt. På längre sikt kommer den stigande havsnivån på grund av klimatförändringar och minskande landhöjning att påverka nivåerna i Mälaren. Länsstyrelsen runt Mälaren samverkar för att ta fram riktlinjer för framtida byggande kring Mälaren.



Järnvägar och vägar med farligt godstransporter

Genom Uppsala kommun går farligt gods på både väg och järnväg. Översiktsplanen bör redovisa järnvägarna samt de vägar, såväl primära som sekundära, som berörs av farligt gods. Vidare anser Länsstyrelsen att kommunen bör ta fram en strategi för bebyggelseplanering intill transportleder med farligt gods. Vid fysisk planering och detaljplanering tillämpar Länsstyrelsen de riktlinjer som tagits fram av Länsstyrelserna i Skåne, Västra Götaland och Stockholm (se länk nedan). Kortfattat säger riktlinjerna att en riskanalys ska göras om bebyggelse avses planeras inom 150 m från transportleden.

http://lansstyrelsen.se/stockholm/SiteCollectionDocuments/Sv/publikationer/2006/F2006_Riskpolicy_detaljplaneprocessen_webb.pdf

Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta fram en strategi för bebyggelseplanering intill järnvägar och vägar med farligt gods och inarbeta den i översiktsplanen. Exempelvis har Helsingborgs kommun tagit fram en sådan strategi i samband med sin översiktsplanering.

Även SKL har gett ut en handbok om farligt gods:

<http://webbutik.skl.se/sv/artiklar/transporter-av-farligt-gods-handbok-for-kommunernas-planering.html>

Radon, uran och naturlig strålning i mark och vatten

Frågor om radon och uran behandlas på ett bra sätt under flera avsnitt i gällande översiktsplan. Det är till exempel bra att det nämns vikten av att beakta radonrisken vid användning av bergkross för utfyllnad under hus (s. 83). Något som bör kompletteras är högriskområden för radon, förutom att radonrisken är hög i områden med grus – och åsmaterial (som nämns i planen s. 93) så har kommunen flera områden där berggrunden har hög uranhalt, i anslutning till dessa är radonrisken också hög. Dessa områden är till exempel den yngre graniten i Björklinge och områden i äldre granitoider vid Hovgården, Ångeby och Kullviken. Alla dessa områden framgår inte av den befintliga markradonkartan (Utredningen om markradonförhållanden inom Uppsala kommun; Thelander, Åkerblom och Wilson; IRA 84101, SGAB; 1984), eftersom den utfördes innan hela kommunen flygmätts med avseende på gammastrålning från markytan.

I ”Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör markföroreningar, sulfidhaltiga leror och radon” (s. 93), finns inga riktlinjer för hantering av radonfrågor. Vad gäller nybyggnation bör Boverkets nya rekommendationer för radontätt byggande beaktas. Mätning av radonhalten inomhus bör rekommenderas både efter nybyggnation och efter ombyggnation (enligt Strålsäkerhetsmyndighetens rekommendationer).

Som nämns i planen på sidan 83 förekommer både höga radonhalter och höga uranhalter i Uppsalas dricksvatten. Det är vanligt att WHO:s rekommendation att uranhalten i dricksvatten bör ligga under 30 mikrogram per liter överskrids. Likaså



förekommer radonhalter över Socialstyrelsens riktvärde 1000 Bq/l på ett flertal platser, och inte enbart i närheten av berggrund med förhöjd uranhalt.

Se även SGU:s yttrande samt bilaga med generella synpunkter på geologisk information i översiktsplanering.

Strålning

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar, transformatorstationer samt järnväg. Det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid planering av bostäder och infrastruktur, se Arbetsmiljöverkets broschyr ADI477.

Det framgår av den nu gällande översiktsplanen på sidan 95, att Uppsala kommun har för avsikt att beakta ovan nämnda försiktighetsprincip.

s

När barns utemiljöer ska planeras är det bra att redan från början tänka på att skapa en miljö där barn skyddas från den starkaste strålningen från solen. Antalet fall av hudcancer ökar för varje år i den svenska befolkningen och den främsta orsaken till detta är en hög exponering av UV-strålning. Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tillsammans med länsstyrelserna tagit fram en broschyr med sju konkreta åtgärder för att skapa en miljö där exponeringen för UV-strålning kan minskas. Se:

<http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Broschyr/2009/Solkyddsfaktorer.pdf>

Mellankommunala frågor med mera

Bostadsförsörjning

Kommunen bör koppla ihop översiktsplanen med sin planering för bostadsförsörjning enligt bostadsförsörjningslagen. Länsstyrelsen anser att bostadsförsörjningen ska ses som en mellankommunal fråga och redogöras för i översiktsplanen. Kommunen ska planera för att skapa en god bostadsförsörjning.

Avsiktsförklaring – Bostadsförsörjning i Uppsala län

På landshövdingens initiativ och med samtliga ordföranden i länets kommunstyrelser har en unik avsiktsförklaring mellan länets kommuner enats om vad som krävs för att skapa de bostäder som behövs:

1. För att åstadkomma balans i efterfrågan måste det under den närmaste femårsperioden byggas 25 000 nya bostäder i Uppsala län.
2. För att åstadkomma detta åtar sig kommunerna i Uppsala län att:



- a. säkerställa en mark- och planberedskap som svarar mot målet
- b. samordna bostadsplaneringen på ett tydligt sätt med infrastruktur- och trafikplaneringen samt att samverka över kommungränserna
- c. ha aktuella riktlinjer för bostadsförsörjning enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjning (2000:1383). Riktlinjerna ska utgöra underlag vid planläggning enligt PBL (2010:900) samt andra beslut som är strategiska för kommunens utveckling. Riktlinjerna ska även ge information till andra aktörer om kommunens tilltänkta boendeutveckling
- d. medverka till att få till stånd olika typer av flyttkedjor i de befintliga bostadsbestånden
- e. använda markanvisningsinstrumentet för att pressa kostnader, öka kvaliteten samt gynna producenter som är villiga att producera de bostäder som efterfrågas
- f. vid val av byggherre skapa förutsättningar för en mångfald av aktörer

3. Kommunerna (Uppsala i första hand) åtar sig också att inom ramen för bostadsplaneringen öka utbudet av student- och ungdomsbostäder.

4. Länsstyrelsen åtar sig att arbeta för att korta handläggningstiderna i bostadsrelaterade frågor, följa upp och uppmärksamma kommunerna på eventuella behov av samordning.

Förslag till ny bostadsförsörjningslag

Regeringen har lämnat en proposition till riksdagen om en tydligare lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar prop. 2012/13:178. Syftet är att förtydliga kommunernas roll samt föra in den regionala dimensionen i bostadsförsörjningen. Varje kommun ska ta hänsyn till regionala perspektivet i bostadsbyggande och utveckling. Det föreslås i en proposition till Riksdagen, att bli ett nytt allmänt intresse i 2 kap 3§ 5p. plan- och bygglagen. Läs mer:

<http://www.regeringen.se/sb/d/16460/a/219754>

Kollektivtrafik

Länsstyrelsen vill påpeka att det är viktigt att översiktsplanen förhåller sig till det regionala trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken som har tagits fram av kollektivtrafikmyndigheten inom Landstinget (UL). Det är viktigt att beakta det regionala perspektivet när det gäller nya tågstopp. Antalet tåguppehåll får konsekvenser för restid, kapacitet och attraktivitet för tåget och måste beaktas i varje enskilt fall. Det är viktigt att se till de regionala, storregionala och nationella aspekterna. Se även Trafikverkets yttrande som är bilaga.

Regionala samband

I den kommande översiktsplanen bör kommunen beakta det regionala utvecklingsprogrammet för Uppsala län och den regionala utvecklingsstrategi (RUS) som Regionförbundet i Uppsala län antog 2012. Översiktsplanen bör även beakta den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFSS) 2010.

Vindkraft

Vindkraft är en fråga som ofta berör omkringliggande kommuner. I samband med vindkraftsetableringar ställs också nya krav på eldistribution och stamnät, något som ofta är av regionalt och ibland nationellt intresse.

Förordnanden

Nedan följer underlag samt beskrivning av förändringar sedan den antagna översiktsplanen 2010.

Försvarmaktens intressen förordnande enligt 12 kap. 4 § PBL 1987:10

Länsstyrelsen har i två beslut (dnr 404-11821-03 och 404-16990-03 daterade den 25 september 2003 respektive 5 juli 2005) förordnat med stöd av 12 kap. 4 § i den äldre plan- och bygglagen (PBL 1987:10) att bestämmelserna i 12 kap. 1-3 §§ PBL 1987:10 ska tillämpas på beslut att lämna lov eller förhandsbesked inom ett antal områden i Uppsala kommun. Dessa områden bedömdes som intresse och/eller riksintresse för Försvarmakten enligt 3 kap. 8 § MB. Förordnandena är inte längre aktuella eftersom Försvarmakten arbetar med en slutlig granskning av de områden som idag är aktuella som så kallade samrådsområden. Inom samrådsområdena, exempelvis området kring Uppsala flygplats ska lov och förhandsbesked remitteras till Försvarmakten. Dessa områden har presenterats för Uppsala kommun. När Försvarmakten har inkommit med den slutliga revideringen avser Länsstyrelsen upphäva de förordnanden som inte längre är aktuella och se över om förordnanden behövs samt meddela inom vilka områden samråd om lov och förhandsbesked ska ske med Försvarmakten. För höga objekt, byggnader, master och vindkraftverk högre än 45 meter i tätort och 20 meter på landsbygden ska samråd om planer, lov och förhandsbesked enligt plan- och bygglagen alltid ske med Försvarmakten.

Strandskydd

En ny strandskyddslagstiftning trädde i kraft 1 juli 2009. Den innebär att kommunerna ska ta största delen av ansvaret för prövning och tillsyn av strandskyddet. Kommunen kan upphäva strandskyddet vid detaljplanering förutsatt att det finns särskilda skäl samt att intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset. Strandskyddsfrågan bör behandlas i översiktsplanen.



Det generella strandskyddet enligt miljöbalken är 100 meter på land och 100 meter i vatten. Länsstyrelsen får dels besluta om att upphäva strandskyddet i ett område om det uppenbart saknar betydelse för att tillgodose strandskyddets syften och dels utvidga strandskyddet till högst 300 m från strandlinjen om det behövs för att säkerställa strandskyddets syften. Länsstyrelsen arbetar med en översyn av de områden som idag omfattas av utvidgat strandskydd, för att senast 2014 fatta nya beslut om var strandskyddet fortsättningsvis ska vara utvidgat. Länsstyrelsen kommer att samråda med kommunen angående detta.

Naturvårdsverket har 2012 uppdaterat *Strandskydd – en vägledning för planering och prövning* från 2009:

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-0175-9.pdf>

Byggnadsfria avstånd väg

Översiktsplanen bör innehålla en karta som åskådliggör det utökade byggnadsfria avståndet, 30 respektive 50 meter, som beslutats av Länsstyrelsen för ett antal vägar i Uppsala kommun.

Byggnadsminnen

Det finns i dagsläget 34 byggnadsminnen enligt 3 kap lag (1988:950) om kulturminnen m.m.(KML) i Uppsala kommun. Av dessa har fyra tillkommit sedan ÖP 2010 antogs genom att i november 2010 ha övergått från statligt byggnadsminne till byggnadsminne enligt 3 kap. KML

- Kv. Munken, Fjärdingen 30:3,
- Observatorieparken, Luthagen 62:4,
- Prefektvillan, Kåbo 14:4,
- Regnellianum, Fjärdingen 29:3.

I kommunen finns också tolv statliga byggnadsminnen. Information om byggnadsminnen finns på Länsstyrelsens hemsida:<http://www.lansstyrelsen.se/UPPSALA/SV/SAMHALLSPLANERING-OCH-KULTURMILJO/SKYDDAD-BEBYGGELSE/BYGGNADSMINNEN/BYGGNADSMINNEN-I-UPPSALA-LAN/Pages/default.aspx>

Information finns också i det digitala bebyggelseregistret på Riksantikvarieämbetets hemsida

<http://www.raa.se/hitta-information/bebyggelseregistret/>



Kyrkor skyddade enligt 4 kap lag (1988:950) om kulturminnen m.m.

Kyrkobyggnader, kyrkotomter, begravningsplatser invigda för Svenska kyrkans gudstjänst före den 1 januari 2000 och som den 1 januari 2000 ägdes eller förvaltades av Svenska kyrka eller någon av dess organisatoriska delar och kyrkliga inventarier är skyddade enligt bestämmelserna i 4 kap. KML.

För kyrkobyggnad, kyrkotomt och begravningsplats som tillkommit eller anlagts före utgången av år 1939 och/eller där Riksantikvarieämbetet har fattat ett särskilt beslut om tillståndsplikt krävs tillstånd från Länsstyrelsen för ändring.

Fornlämningar

Länsstyrelsen vill knyta an till det som framfördes i utställningsyttrandet till översiktsplanen för ÖP 2010. Det behövs en samlad utvärdering av fornlämningssituationen i kommunen. För att spara ett representativt urval till kommande generationer måste kulturmiljövärdena bli tydligare och komma in tidigt i den fysiska planeringsprocessen. Information om fornlämningar registrerade i det digitala fornminnesregistret FMIS finns på Riksantikvarieämbetets hemsida: <http://www.fmis.se>. Myndigheter, kommuner, universitet/högskolor m.fl. kan bli användare utan kostnad.

I januari 2013 överlämnade regeringen lagrådsremissen Kulturmiljöns mångfald. I remissen lämnar regeringen förslag till ändringar i lagen (1988:950) om kulturminnen m.m. och till följdändringar i andra lagar. En av de föreslagna förändringarna beträffande fornlämningar är att dessa får ett tidsrekvisit, det vill säga en fast tidsgräns, till år 1850. En sådan tidsgräns har inte funnits tidigare. Lämningar efter forna tiders bruk som tillkommit efter år 1850 ska i normalfallet inte betraktas som fornlämningar och inte omfattas av lagskyddet enligt KML. En lämning som tillkommit efter 1850 kan dock förklaras för fornlämning av Länsstyrelsen om det finns särskilda skäl med hänsyn till dess kulturhistoriska värde. Lagändringen föreslås träda i kraft den 1 januari 2014.

Naturreservat

Det har sedan 2010 bildats två nya naturreservat, Tvigölingeskogen och Risboskogen, båda år 2012. Tre Naturvårdsavtal bildades också i Rungarn 2011 av Länsstyrelsen. Ett naturvårdsavtal i Ulleråkers häradsallmänning är under behandling. Naturvårdsavtal har upprättats av Naturvårdsverket/Fortifikationsverket vid Degermossen, Skogs-Tibble.

Biotopskydd

Den ena formen av biotopskyddsområde utgörs att ett generellt skydd för samtliga lätt igenkännbara biotoper av ett visst slag i hela landet eller i en del av landet. Biotoperna ska utan svårighet kunna identifieras av fastighetsägare och andra berörda, och är normalt mindre än ett hektar stora. Det finns sju olika typer av generellt biotopskydd.



1. Allé
2. Källa med omgivande våtmark i jordbruksmark
3. Odlingsröse i jordbruksmark
4. Pilevall
5. Småvatten och våtmark i jordbruksmark
6. Stenmur i jordbruksmark
7. Åkerholme

Den andra formen av biotopskyddsområde avgränsas och beslutas för en viss biotop i varje enskilt fall av länsstyrelsen, Skogsstyrelsen eller en kommun. Dessa biotopskyddsområden är normalt högst 20 hektar stora.

Sedan översiktsplanen antogs har Skogsstyrelsen beslutat om nya biotopskyddsområden enligt 7 kap 11§ miljöbalken. Vid Länna 2011, vid Ramsta 2012 och två nya områden vid Österbyggeby 2011 och 2012.

Landskapsbildsskydd

I Uppsala kommun finns elva områden med förordnande till skydd för landskapsbilden enligt 19 § naturvårdslagen, i dess äldre lydelse. Länsstyrelsen anser att omprövning av befintliga äldre förordnanden till skydd för landskapsbilden bör ske och skydden bör, i den mån det är lämpligt, ersättas av nu gällande skyddsformer eller andra åtgärder såsom planläggning enligt plan- och bygglagen (2010:900), då skyddsformen kan anses vara omodern och skapa onödigt dubbelprövning.

Uppsala kommun har antagit områdesbestämmelser för två av dessa områden, Knutby och Bladåker. Länsstyrelsen ser positivt på att kommunen upprättar områdesbestämmelser för värdefulla kyrkomiljöer som kan ersätta förordnanden till skydd för landskapsbilden. Länsstyrelsen har som ambition att upphäva förordnanden där områdesbestämmelser som tillgodoser syftet med skyddet har tagits fram.

Markavvattningsföretag

Det är viktigt att i översiktsplanen ta hänsyn till befintliga markavvattningsföretag. Dels bör dagvattenutsläpp hanteras utifrån om de påverkar markavvattningsföretag nedströms. Om det påverkar bör markavvattningsföretag omprövas och vid behov kommunen eventuellt bli deltagare. Det är riktlinjer som bör tas med för att hanteras i den kommande detaljplaneringen. Markavvattning generellt måste belysas tidigare i processen. Det råder markavvattningsförbud i Uppsala län. Syftet är att förhindra att till exempel våtmarker försvinner. I processen att utvidga bebyggelse ska detta förbud finnas med då det inte är ett särskilt skäl att avvattna för bebyggelse. Den avvägningen gjordes redan vid utpekandet av områden med markavvattningsförbud. Markavvattning kräver dispens från förbudet och tillstånd för markavvattning.

Underlag nationella mål och allmänna intressen

Nedan listas underlag angående nationella mål och allmänna intressen som har uppdaterats eller tagits fram sedan kommunen antog översiktsplanen 2010 eller i närtid innan antagandet, samt sådant som Länsstyrelsen särskilt vill framföra.

Miljökvalitetsmål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål och tydliggjort dem i tidssatta delmål. Miljömålen ligger till grund för den nationella miljöpolitiken.

<http://www.miljomal.se>

http://www.sou.gov.se/pdf/2010/SOU%202010_101.pdf

<http://www.sweden.gov.se/content/1/c6/16/52/32/c4a15816.pdf>

<http://www.naturvardsverket.se/Documents/publikationer6400/978-91-620-6433-4.pdf>

Klimat- och energistrategin för Uppsala län

Under 2008 tog länsstyrelsen fram en klimat- och energistrategi för Uppsala län, som under 2011 har uppdaterats och reviderats. Strategin redovisar hur utsläppen av olika växthusgaser ser ut i länet och vilka regionala åtgärder som skulle kunna minska dessa utsläpp. Syftet är framförallt att genom ändrad energianvändning och ökad användning av förnybara bränslen minska länets klimatpåverkande utsläpp. Strategin och de åtgärder som föreslås där bör få en stor inverkan på de kommande årens kommunala och regionala samhällsplanering. Länsstyrelsen kommer under året att ta fram konkreta checklistor och verktyg för att kunna mäta planers påverkan på koldioxidutsläpp.

Jord- och skogsbruksmark

I 3 kap. 4§ miljöbalken anges följande om jord- och skogsbruk:

”Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk”

Länsstyrelsen anser att kommunen i översiktsplanen ska redogöra för hur kommunen kommer att uppfylla kraven i 3 kap. 4§ miljöbalken för att därmed värna om jord- och skogsbruksmark.

Nyckelbiotoper

Länstyrelsen vill påminna om att nya nyckelbiotoper och naturvärden hittas löpande och registreras i Skogsstyrelsens system. Kommunen bör i samband med revidering av översiktsplanen uppdatera informationen om nyckelbiotoper.

Sjöfart

För den del av planen som kan tänkas påverka sjötrafiken till exempel anläggande av nya passager/broar över Fyrisån, eller anläggandet av bostäder eller anläggningar i närheten av farleder bör även hänsyn tas till sjöfartens framkomlighet och säkerhet. Allmän farled nr 921A med säkerhetsanordningar (SSA) vattenvägen i Fyrisån och Ekoln som förbinder Uppsala med Mälaren bör beaktas i planen, och i det fortsatta planarbetet. Farleden är främst för fritidstrafik men viss kommersiell passagerar- och annan trafik förekommer också. Även andra ej allmänna farleder, så som farled till Örsundsbro går genom Lårstaviken som delvis tillhör kommunens vattenområde, se bilaga yttranden från Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Transportpolitiska målen

Riksdagen reviderade år 2009 målet för transportpolitiken. Det nya transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns uppsatt ett funktionsmål och ett hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet, samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa vilka är viktiga aspekter ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Planerade infrastrukturobjekt

På Trafikverkets hemsida <http://www.trafikverket.se> finns det sammanställt vilka projekt som är aktuella i kommunen och i vilket skede dessa projekt för närvarande befinner sig i. Regionförbundet Uppsala län har tagit fram ett förslag till ny plan för investeringar i det regionala transportsystemet som nu är ute på remiss och gäller fram till år 2025. Trafikverket har tagit fram ett förslag till nationella plan för samma investeringsperiod som även den är ute på remiss.

Materialförsörjning

En expansiv kommun som Uppsala bör trygga sin framtida försörjning av bergmaterial för samhällsbyggnad. I tätortsnära områden är det svårt att finna lämpliga områden för bergtäkter med få motstående intressen. För att undvika långa transportavstånd är det därför viktigt att materialförsörjningsfrågor finns med i markplaneringen. Det är positivt att kommunen har riktlinjer för planläggning och lovgivning där skyddsavstånd rekommenderas till störande verksamheter. För att trygga områden för materialförsörjning kan exempelvis upplag för bergmassor med möjlighet till krossverksamhet, viktiga täkter och dess anslutningsvägar pekas ut i planen. Kommunen bör även inventera områden för nya bergtäkter för att tillgodose framtida behov av ballast. SGU tillsammans med Länsstyrelsen sammanställer just nu underlag för materialförsörjningsplanering för hela länet.

Uppsala kommun förespråkar användning av krossat berg framför naturgrus där det är möjligt. Det är viktigt med tanke på kommunens beställansvar. Vägledning ges i rapporten Ersättning för naturgrus – kunskapssammanställning och rekommendationer för användningen av naturgrus (SGU-rapport 2011:10).

Vindkraft

Regeringen har meddelat att utbyggnaden av vindkraften ska främjas. Den nationella planeringsramen för elproduktion från vindbruk är 30 TWh till år 2020. Vindbruk är ett nationellt intresse som måste få tillgång till mark- och vattenområden. Vindbruk måste därmed också få synas i landskapet samtidigt som etableringen av vindkraft ska vägas mot andra intressen.

Linneanskt arv

Det är bra att arvet från Carl von Linné nämns på flera olika ställen i översiktsplanen. Uppsalas Linnéminnen består av de bebyggda kulturmiljöer där Linné var verksam och de grönområden som finns kvar från där han höll exkursioner (natur- och jordbruksmark vid Linnéstigarna och deras omgivningar).

Det världsunika arvet från Linnés verksamhet uttrycks i form av bland annat bevarade byggnader, trädgårdsstrukturer, biologiskt kulturarv (kvarvarande populationer av arter som studerades av Linné, både odlade och vildväxande), vegetationstyper samt landskapet i stort med siktlinjer och utblickar till och från bland annat Linnés Hammarby, Årike Fyris och Hågadalen.

Några av Uppsalas Linnéminnen är med på Sveriges tentativa lista över planerade världsarvsnomineringar, nämligen Linnéträdgården med Linnémuseet, Linnés Hammarby, Hågadalen-Nåstens naturreservat, Fäbodmossen i Jumkil och det föreslagna naturreservatet Årike Fyris. De är tänkta att ingå i en serie platser som tillsammans illustrerar utvecklingen av vetenskapen systematisk biologi på 1700-talet, genom Linné och hans samtida kollegor runt om i världen.



Oavsett vilka områden som kommer att ingå i världsarvsnomineringen, vilka värdebeskrivningar som kommer att formuleras i nomineringshandlingarna och hur det går med nomineringen i fortsättningen, så har alla de platser där Linné var verksam i Uppsala potentiella biologiska, kulturhistoriska, pedagogiska, rekreations- och vetenskapliga värden. Dessa, i vissa fall internationella, värden bör beaktas vid all planering av åtgärder som kan komma att påverka dem.

Europeiska landskapskonventionen

Regeringen beslutade i november 2010 att ratificera den europeiska landskapskonventionen. Landskapskonventionen trädde i kraft 1 maj 2011. Konventionen syftar bland annat till att förbättra skydd, förvaltning och planering av landskap. Mer information finns bland annat på Riksantikvarieämbetets och Naturvårdsverkets hemsidor:

<http://www.raa.se/om-riksantikvarieambetet/vart-internationella-arbete/euoparadet/>

<http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/EU-och-internationellt/Internationellt-miljoarbete/miljokonventioner/Landskapskonventionen/>

Övriga planeringsunderlag kulturmiljö

Regionala intresseområden för kulturmiljö finns utpekade i Kulturmiljövårdsprogram för Uppsala län.

Odlingslandskapets bevarandeområden natur- och kulturmiljö finns utpekade i inventering från 1993, Länsstyrelsens meddelandeserie 1993:4.

Elektroniska kommunikationer

Ett av de nya allmänna intressena som tillkom i och med nya Plan- och bygglagen är Elektroniska kommunikationer (till exempel bredband). Boverket har på regeringens uppdrag tagit fram en vägledning till hur elektroniska kommunikationer kan tillgodoses vid planering:

<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/elektroniska-kommunikationer-i-planeringen.pdf>

Länsstyrelsen har tillsammans med Regionförbundet tagit fram en regional digital agenda för Uppsala län. Agendan är på remiss till och med 1 oktober 2013. Läs mer på:

<http://www.lansstyrelsen.se/uppsala/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/infrastruktur-och-it/digital-agenda/Pages/default.aspx>

PTS genomför årligen kartläggningar av IT-infrastrukturutbyggnaden i landet.

<http://www.pts.se/sv/Dokument/Rapporter/Internet/2013/PTS-Bredbandskartlaggning-2012----en-geografisk-oversikt-av-bredbandstillgangen-i-Sverige---PTS-ER-20137/>

2013-09-04

401-2066-13

Ledningskollen är ett verktyg som ska underlätta när det gäller planering, samförläggning och kontakt med ledningsägare.

<http://www.ledningskollen.se>

Det är lämpligt att i operatörer och ledningsägare får möjlighet att yttra sig om översiktsplanen. Det vore lämpligt att kontakta IP-only, Lidéndata, Borderlight, Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1, Teracom med flera.

Barnperspektivet

Ansvaret för den fysiska planeringen och för att barnperspektivet beaktas i samband med att planer upprättas vilar på varje enskild kommun. Genom detalj- och översiktplaner, som innehåller bestämmelser om lokaliserings-, utformnings- och placeringsfrågor, kan kommunerna till exempel ta in frågor som handlar om hur olika sorters platser kan komma att påverka barn och ungdomars behov. Hur bostäder, trafikleder, skolor, grönområden och lek- och idrottsplatser ska lokaliseras, har exempelvis stor inverkan på vilka möjligheter barn har till att nyttja miljön på egen hand. Att själv kunna färdas till skolan är en mycket viktig vardaglig fysisk aktivitet för barn. Många vuxna upplever att vägen till skolan, grönområden, lekplatser och idrottsplatser är otrygga och följden blir att föräldrarna skjutsar sina barn och det får effekten att alltför många föräldrar känner att vägarna är otrygga och känner sig tvingade att också skjutsa. Alla medborgare har enligt plan- och bygglagen formell möjlighet till att delta i samhällsplanering. Enligt artikel 2 och 12 i Barnkonventionen kan rättigheten för unga människor alltså innebära en skyldighet för beslutsfattare och planerare att inhämta underårigas synpunkter i samband med upprättande av detaljplan, översiktsplan samt miljökonsekvensbedömning (MKB) då barn särskilt berörs.

Sociala aspekter i planeringen

Länsstyrelsen vill lyfta fram en rad sociala aspekter som kommunen bör förhålla sig till i översiktsplaneringen. Nedan följer några rapporter och underlag.

Att stärka tryggheten i stads- och tätortsmiljöer ur ett jämställdhetsperspektiv
http://www.boverket.se/Global/Planera/Dokument/planeringsfragor/jamstalld_trygg/Slutrapport_Atta_Sociala_tryggheten_2.pdf

Jämställdhet på dagordningen - Planera för ett tryggt och jämställt samhälle
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/Jamstalldhet.pdf>

Enkelt avhjälpt - så här kan det gå till
<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2011/Avhjalpta%20hinderwebb-2.pdf>

2013-09-04

401-2066-13

Tillgängliga platser

http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2005/tillgangliga_platser.pdf

Jämställdhet på dagordningen - Planera för ett tryggt och jämställt samhälle

<http://www.boverket.se/Global/Webbokhandel/Dokument/2010/J%c3%a4mst%c3%a4lldhet.pdf>

Bostadssociala insatser

Målet med bostadssociala insatser är att säkerställa att alla ska få tillgång till en bostad, även de som av olika anledningar inte har möjlighet att få en bostad på den reguljära bostadsmarknaden. I en del fall kan det behövas ett individuellt utformat stöd för att kunna klara sitt boende. Den som har ett större behov av stöd kan behöva en bostad i en särskild boendeform/omvårdnadsboende anpassad till sitt behov. Naturligtvis innebär inte de bostadssociala insatserna att den boende inte kan avkrävas ett eget ansvar för sitt eget liv och sitt eget beteende.

En stor grupp av dem som saknar en egen bostad är flyktingar och vissa andra utländska medborgare som tagits emot inom ramen för det kommunala flyktingmottagandet.

Tillgången till bostäder, främst hyresrätter, är avgörande för att det bostadssociala arbetet (inklusive flyktingmottagande) ska kunna bedrivas med framgång. Läget på bostadsmarknaden i Uppsala med få lediga hyreslägenheter innebär svårigheter att tillgodose behovet av lägenheter.

Om den sammanfattande redogörelsen

Länsstyrelsen har remitterat kommunens förfrågan om en sammanfattande redogörelse till statliga myndigheter. Inkomna yttranden bifogas i sin helhet, se del 2.

Länsstyrelsens enheter har bidragit med underlag. Länsarkitekt Eva Bergdahl har beslutat i detta ärende. Planhandläggare Rickard Grönborg har varit föredragande. I handläggningen av detta ärende har även planhandläggare Roger Björk, planhandläggare Johanna Boman, planhandläggare Åsa Blomster, bostadshandläggare Tomas Östlund, världsarvshandläggare Anja Rautenberg, naturvårdshandläggare Petter Söderberg, chef Miljöskyddsenheten Tomas Waara, antikvarie Louise Törnvall, arkeolog Tony Engström, Landsbygdshandläggare Ulf Rosendahl, kris och beredskapshandläggare Anders Leijon, samt klimat- och beredskapsfrågor Karin von Sydow deltagit.


Eva Bergdahl


Rickard Grönborg

2013-09-04

401-2066-13

Bilagor

Se del 2.

Sändlista

Naturvårdsverket

LFV

Tillväxtverket

Post- och telestyrelsen

Sjöfartsverket

Havs- och vattenmyndigheten

SGI

Svenska Kraftnät

Transportstyrelsen

Strålsäkerhetsmyndigheten

Trafikverket

Skogsstyrelsen

SGU

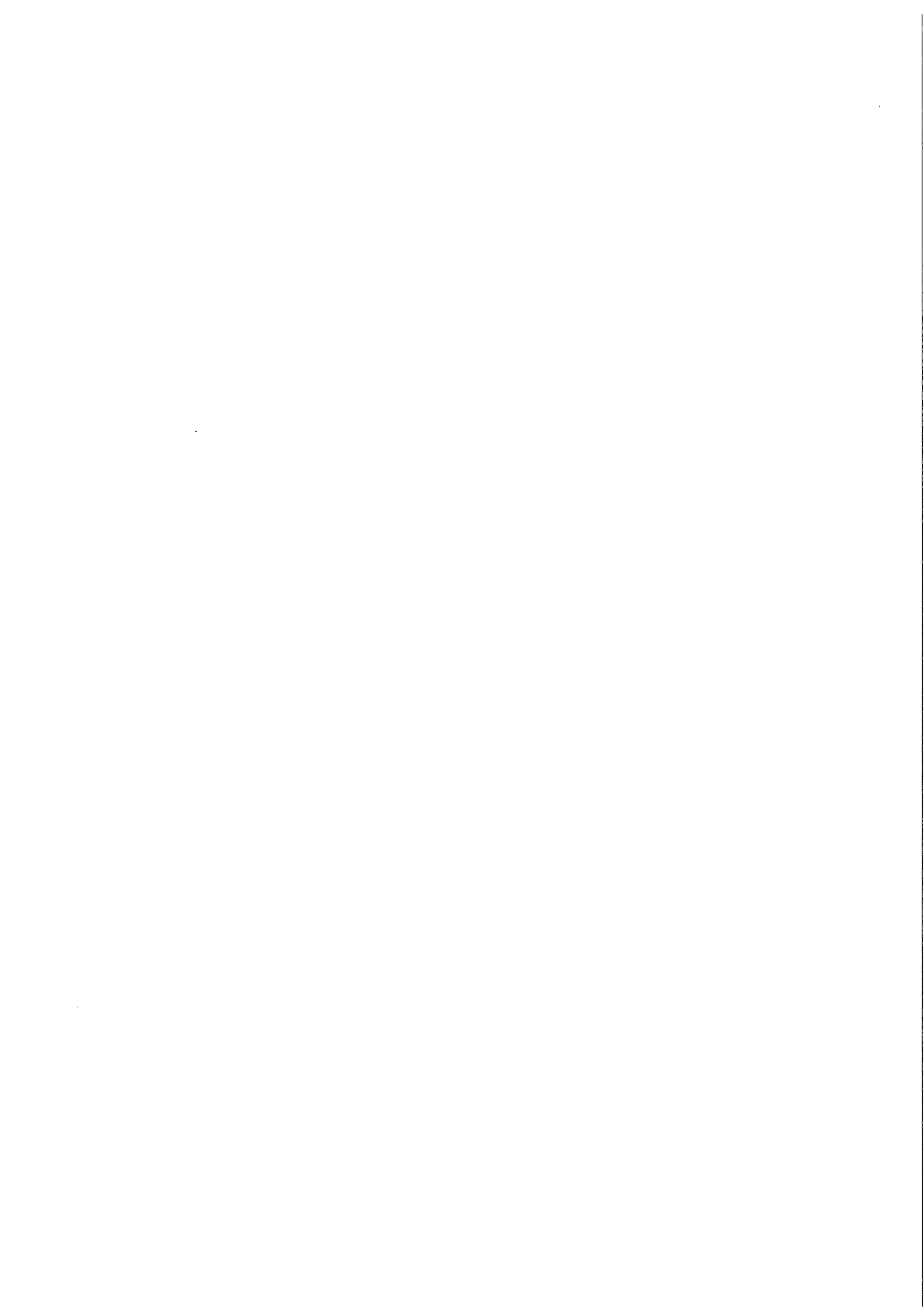
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Riksantikvarieämbetet

Försvarsmakten

Boverket

Inom Länsstyrelsen: Esb, Ke, Miljösk, Naturm, Le, Ll, Samhb (2 ex)





LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsutvecklingsenheten
Rickard Grönborg
010-22 33 256
rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

BILAGOR

2013-09-04

Dnr: 401-2066-13

Bilagor, del 2 till sammanfattande redogörelse Uppsala kommuns översiktsplan

Yttrande från Naturvårdsverket daterat 2013-04-12

Yttrande från LfV daterat 2013-04-17

Yttrande från Tillväxtverket daterat 2013-04-22

Yttrande från Post- och telestyrelsen (PTS) daterat 2013-04-26

Yttrande från Sjöfartsverket daterat 2013-04-30

Yttrande från Havs- och vattenmyndigheten daterat 2013-04-30

Yttrande från SGI daterat 2013-05-06

Yttrande från Svenska kraftnät daterat 2013-05-06

Yttrande från Transportstyrelsen daterat 2013-05-06

Yttrande från Strålsäkerhetsmyndigheten daterat 2013-05-06

Yttrande från Trafikverket daterat 2013-05-08

Yttrande från Skogsstyrelsen daterat 2013-05-08

Yttrande från SGU daterat 2013-05-08

Yttrande från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap daterat 2013-05-16

Yttrande från Riksantikvarieämbetet daterat 2013-06-04

Yttrande från Försvarsmakten 2013-06-26

Grönborg Rickard

Från: naturvardsverket@naturvardsverket.se
Skickat: den 12 april 2013 13:14
Till: Grönborg Rickard
Ämne: NV-03398-13: 401-2066-13: Uppsala kommuns begäran om en sammanfattande redogörelse inför arbetet med revidering av den kommunomfattande översiktsplanen

Naturvårdsverket avstår från att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

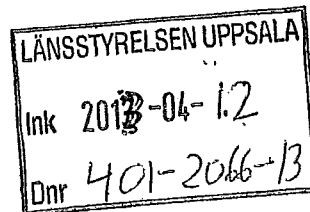
Detta e-postmeddelande är skickat via Naturvårdsverkets dokument- och ärendehanteringssystem. Om du svarar på meddelandet bör du inte ändra avsändaradress eller ämne.

Hälsningar

DANIEL DIXNER

NATURVÅRDSVERKET

BESÖK: Valhallavägen 195, Stockholm
POST: 106 48 Stockholm
TELEFON: 010-698 10 00
INTERNET: www.naturvardsverket.se
Tänk på miljön innan du skriver ut det här mejlet

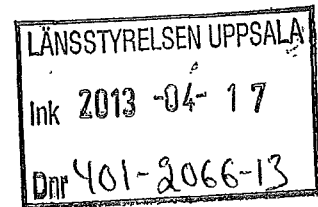




AIR NAVIGATION SERVICES OF SWEDEN

Norrköping 2013-04-17

Länsstyrelsen Uppsala län
Samhällsutvecklingsenheten
Hannesplanaden 3
751 86 Uppsala



Yttrande över remiss

Härmed överlämnas LFV/ANS yttrande över i rubriken nämnda remiss.

Dokumentnummer

D 2013-006554

Ärendenummer

Ä 2013-000535

Ert datum

2013-04-08

Er beteckning

Remiss - Sammanfattande
redogörelse för Uppsala
kommuns översiktsplan, Uppsala
län

Med vänlig hälsning

Handläggare

Gert Carlsson

+46 (0)11 19 22 13 T

011-19 28 53 F

gert.carlsson@lfv.se

för Göran Amnehoff
Produkter och Tjänster

LFV

Produkter och Tjänster

601 79 Norrköping

011-19 20 00 T, 011-19 25 75 F

lfv@lfv.se, www.lfv.se

Org. nr. 202100-0795



Norrköping 2013-04-17

Remissvar: Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län

LFV vill som sakägare av CNS-utrustning påpeka att inom en radie av 400 m från position 59°54'00,96" N 17°35'32,75" E får inga radiosändare tas i bruk utan att LFV först konsulteras. LFV har en radioutrustning på denna position till vilken skyddsavståndet 400 m gäller. LFV bör konsulteras om större entreprenadarbeten påbörjas kring denna punkt om LFVs installation kan påverkas på något sätt.

Vidare vill LFV påminna om att alla objekt överstigande 20 m i höjd skall samrådas med berörda flygplatser, se under **VIKTIGT** nedan. I Uppsala kommun är det flygplatserna: Uppsala, Arlanda, Stockholm-Bromma och Västerås som är berörda.

Om byggnader, torn, master etc. högre än 20 m planeras i närheten av Akademiska sjukhuset skall samråd ske angående deras helikopterplatta och huruvida in- och utflygningsvägar dit påverkas.

Järnväg nära flygplatser kan innebära speciella problem med elektromagnetiska störningar från kontaktledningen, trasiga isolatorer etc. varför samråd med flygplatserna skall ske i sådana fall.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige.

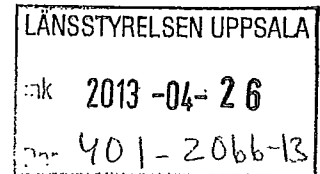
VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.



Datum Vår referens Sida
2013-04-26 Dnr: NS2 1(2)

Ert datum Er referens
2013-04-08



Nätsäkerhetsavdelningen
Håkan Swedenborg
08-678 58 26
hakan.swedenborg@pts.se

PTS har av Länsstyrelsen Uppsala län ombetts att inkomma med synpunkter på ”Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan”.

PTS är central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar – sektorsansvar – inom områdena post och elektronisk kommunikation. Inom ramen för detta arbete skall PTS bland annat:

- främja tillgången till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer enligt de mål som anges i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation
- verka för robusta elektroniska kommunikationer och minska risken för störningar, inbegripet att upphandla förstärkningsåtgärder, samt verka för ökad krishanteringsförmåga
- verka för att tillgodose totalförsvarets behov av post- och elektronisk kommunikation under höjd beredskap, och stärka samhällets beredskap mot allvarliga störningar i näten för elektronisk kommunikation i fred

Regeringen presenterade i oktober 2011 sin digitala agenda för Sverige. Det övergripande målet i agendan är att Sverige ska vara bäst i världen på att utnyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen har även år 2009 presenterat en Bredbandsstrategi. Målet i bredbandsstrategin är att 90 procent av befolkningen bör ha tillgång till 100 Mbit/s. Detta mål är även fastslaget i den digitala agendan.

En robust och välutbyggd it-infrastruktur är viktig för att trygga välfärden. It är en central infrastruktur som ligger till grund för många andra områden. En väl fungerande och utbyggd it-infrastruktur ger goda förutsättningar för bland annat näringslivsutveckling, sysselsättning, forskning och innovationer, vård

Kommunikationsmyndigheten PTS

Post- och telestyrelsen

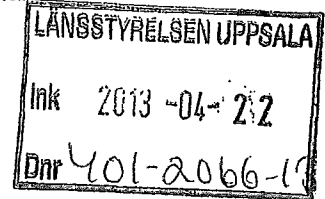
Postadress:
Box 5398
102 49 Stockholm

Besöksadress:
Valhallavägen 117
www.pts.se

Telefon: 08-678 55 00
Telefax: 08-678 55 05
pts@pts.se

RG

Datum 2013-04-22 Diarienummer 1.6.2-2013-1741 Länsstyrelsen Uppsala län
751 86 UPPSALA
Dokumenttyp Remissvar



Angående remiss "Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län"

Tillväxtverket avstår att yttra sig i detta ärende.

Med vänliga hälsningar

Ingrid Arltoft Henriksson

Ingrid Arltoft Henriksson
Tf Enhetschef Regional tillväxt
Tillväxtverket
08 - 681 94 98 Ingrid.arltoft-henriksson@tillvaxtverket.se
www.tillvaxtverket.se

Tillväxtverket arbetar offensivt för hållbar tillväxt i hela landet genom att underlätta företagande.



SJÖFARTSVERKET

Styrning och planering

Handläggare, Direkttelefon

Tomasz Krzynski, 010 – 478 46 31

YTTRANDE

Datum
2013-04-30

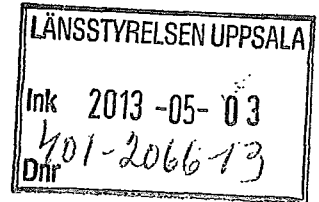
Ert datum

Vår beteckning
09-03650-9

Er beteckning

1 (2)

Trafikverket Eskilstuna
eskilstuna@trafikverket.se



Yttrande över sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan

Inledning

Sjöfartsverket har ansvar för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet i svenska farleder och farvatten. Sjöfartsverket arbetar dessutom för hög transportkvalitet, god miljö, regional utveckling och ett jämställt transportsystem.

I Sjöfartsverkets uppdrag ingår att bevaka sjöfartens transportleder och hamnterminaler inklusive dess anslutningar till landbaserad infrastruktur.

Synpunkter

Sjöfartsverket har tidigare yttrat sig angående Uppsala kommuns översiktsplan. I samband med begäran om underlag till redogörelse avseende aktualitet av översiktsplanen framförs följande:

Sjöfartsverket informerar om att allmän farled 921A med tillhörande sjösäkerhetsanordningar (SSA) sträcker sig genom kommunens vattenområde. Farleden förbinder Uppsala med Mälaren och går delvis i Fyrisån och Ekoln i Uppsala kommun. Den nyttjas av främst fritidstrafik, men viss kommersiell passagerar- och annan trafik förekommer också. Även andra ej allmänna farleder, såsom farled till Örsundsbro går genom Lårstaviken som delvis tillhör kommunens vattenområde.

I fortsätt planarbete måste därför hänsyn tas till att planerna eller eventuella framtida åtgärder inte försämrar sjöfartens tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	E-post	Organisationsnr
601 78 Norrköping	Östra Promenaden 7	0771-63 00 00	011-10 19 49	sjofartsverket@sjofartsverket.se	202100-0654

och omsorg, miljö och klimat, utbildning och kompetensförsörjning samt social delaktighet. Av denna anledning anser vi även att it-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på regionnivå samt i alla kommuner. Om inte it-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen i Plan- och bygglagen (PBL) från maj 2011, stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om hur operatörer och andra ledningsägare utformar sina nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda.

Sedan december 2010 finns ett system för begäran om ledningsanvisning, ”ledningskollen.se”. För att identifiera vilka som är berörda ledningsägare kan en förfrågan skickas via <https://www.ledningskollen.se/>

PTS har i tidigare skrivelse (med hemlig bilaga 2012-01-23 dnr: 03-16005) till respektive länsstyrelse lämnat uppgifter om teleanläggningar som är att anse som riksintressen i enlighet 3 kap 8 § miljöbalken och 2 § p. 9 förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m

Om planen innebär uppförande av vindkraftverk, kan dessa i vissa fall påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt, speciellt gäller detta för radiolänkförbindelser. PTS rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkrafts-etableringen för respektive område för att minimera störningsriskerna. Inför ett sådant samråd kan PTS bidra med information om vilka de berörda radiolänkoperatörerna är.

PTS har inga ytterligare synpunkter.

Håkan Swedenborg

Datum
2013-04-30

Dnr
1375-2013

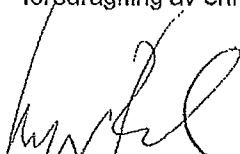
Mottagare
Länsstyrelsen i Uppsala län
Att. Rickard Grönborg
751 86 Uppsala

**Samråd om sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns
översiktsplan**

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av remiss för sammanfattande redogörelse inför Uppsala kommuns översiktsplan.

Havs- och vattenmyndigheten avstår från att yttra sig i ärendet.

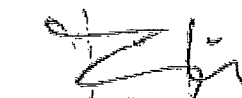
Detta yttrande har beslutats av avdelningschefen Ingemar Berglund efter föredragning av enhetschefen Lennart Sorby.


Ingemar Berglund


Lennart Sorby

Datum
2013-04-30Vår beteckning
09-03650-9**Yttrande**

I handläggningen av detta ärende, som avgjorts av enhetschefen för Infrastruktur Marielle Svan har Infrastruktursamordnare Johan Axiö och nautiske handläggaren vid Infrastrukturenheten Tomasz Krzyński deltagit, den sistnämnde föredragande.


Marielle Svan
Tomasz Krzyński

Kopia till:

Länsstyrelsen Uppsala län
Dnr: 401-2066-13
Att. Rickard Grönborg
uppsala@lansstyrelsen.se



Datum
2013-05-06

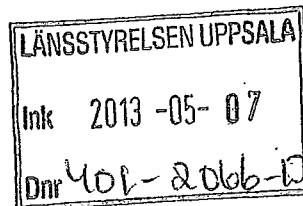
Diarie nr
5.1-1304-0266

Ert datum
2013-04-10

Er beteckning
401-2066-13

Vår referens
Karin Larsson

Länsstyrelsen Uppsala län
Rickard Grönborg
751 86 UPPSALA



Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län.

Remiss daterad 2013-04-10.

Bakgrund

Statens geotekniska institut, SGI, har erhållit rubricerat ärende med önskemål om yttrande. Vårt yttrande begränsar sig till geotekniska säkerhetsfrågor som rör ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. SGI granskar inte frågeställningar rörande grundläggning och markmiljö inkl. markradon.

Underlag

- Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun, daterad september 2010.
- Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande Översiktsplan 2010 för Uppsala kommun, daterad 2010-05-26, reviderad 2010-05-24.

SGI:s synpunkter

SGI lämnade ett yttrande 2010-04-16, dnr 5.01-0912-0850, över utställningshandlingen. Sammanfattningsvis fann vi då att områdets geotekniska förutsättningar hade klarlagts på ett tillfredsställande sätt och vi hade, från geoteknisk synpunkt, inga invändningar mot förslaget.

I gällande översiktsplan för Uppsala har översvänningsriskerna redovisats på karta och risken för skred har beskrivits i texten. Det finns också en strategi av hur bebyggelse ska lokaliseras m h t förhöjda vattennivåer och risken för skred. Det anges i Miljökonsekvensbeskrivningen att underlag för skredrisker kan behöva utvecklas. SGI instämmer i att detta vore värdefullt och att resultatet från dessa då inarbetas i kommande översiktsplan.

Allmänt anser SGI att i en översiktsplan bör geotekniska förhållanden (jordartsförhållanden) och förutsättningar översiktligt redovisas med avseende på geotekniska riskfaktorer (t.ex. risker för ras/skred i berg/jord, erosion och översvämning). De geotekniska förhållandena kan översiktligt beskrivas med hjälp av geologiska och topografiska kartor, t.ex. SGU:s jordarskartor. Vid prövning av markens lämplighet anser vi att livslängden hos bebyggelse och anläggningar bör vara utgångspunkt. Klimatförändringen indikerar att ökad nederbörd förväntas leda till mer extrema nederbördsperioder med ökad risk för erosion, ras och skred.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT

Myndighetsfunktionen

Planstöd

Enligt uppdrag

Karin Larsson

Statens geotekniska institut

581 93 LINKÖPING
Besöksadress: Olaus Magnus väg 35

Phone: +46 13-20 18 00
Fax: +46 13-20 19 14
E-post: sgi@swedgeo.se

Bankgiro: 5211-0053
Org.nr: 202100-0712



SVENSKA
KRAFTNÄT

Koncessioner och kommunikation
Mark och tillstånd
Samhällsplanerare
Anna Ellare
08-475 83 47
anna.ellare@svk.se

Länsstyrelsens Uppsala län
Rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

2013-05-06

2013/622

YTTRANDE

Yttrande angående redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan

Ert diarienummer: 401-2066-13

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har följande synpunkter:

1 Nuläge – utbyggnadsplaner

Svenska Kraftnät har flera 220 kV- och 400 kV-ledningar tillhörande stamnätet inom Uppsala kommun. Svenska Kraftnät arbetar även med ett projekt för en ny 400 kV-ledning mellan Råsten och Östfora som berör Uppsala kommuns norra del, se bifogad karta för utredningsalternativ. För ytterligare information se www.svk.se.

2 Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy

Svenska Kraftnät följer de försiktighetsprinciper som Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med Arbetsmiljöverket, Boverket, Elsäkerhetsverket och Socialstyrelsen, rekommenderar.

Svenska Kraftnäts tillämpning av ovannämnda myndigheters rekommendationer har resulterat i en policy för magnetfältsnivåer. Vid all nyprojektering av 220 och 400 kV växelströmsledningar i det svenska stamnätet tillämpar Svenska Kraftnät en magnetfältspolicy som innebär att vi utgår från 0,4 mikrot Tesla som högsta

SVENSKA KRAFTNÄT

BOX 1200
172 24 SUNDBYBERG
STUREGATAN 1

WWW.SVK.SE
REGISTRATOR@SVK.SE

TEL 08 475 80 00
FAX 08 475 89 50

magnetfältsnivå vid bostäder eller där människor vistas varaktigt. I samband med att tillstånd förnyas för våra växelströmsledningar vidtar vi ofta åtgärder för att minska magnetfälten eller erbjuder oss att köpa fastigheter som står så nära ledningen att magnetfältet överstiger 4,0 mikrottesla.

Mer information om Svenska Kraftnät och magnetfält finns på vår hemsida, www.svk.se.

3 Slutsats

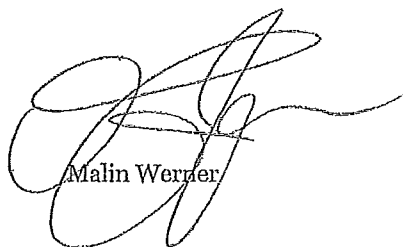
Svenska Kraftnät vill påminna om att byggnationer i närheten av transformatorstationer och ledningsstråk kan medföra svårigheter vid eventuella framtida förändringar i stamnätet.

För att säkert innehålla Svenska Kraftnäts magnetfältspolicy ska ny bebyggelse där människor vistas varaktigt placeras minst 80 meter från en 220 kV-ledning respektive 130 meter från en 400 kV-ledning. Dessa avstånd är baserade på maximerat årsmedelströmvärde och är att anse som en rekommendation till beslutande myndighet. Svenska Kraftnät vill tillägga att när två eller fler kraftledningar löper parallellt med varandra, då påverkas magnetfältet. För att fastställa hur långt från ledningarna ny bebyggelse bör placeras för att uppfylla vår magnetfältspolicy rekommenderas att en noggrann magnetfältberäkning genomförs.

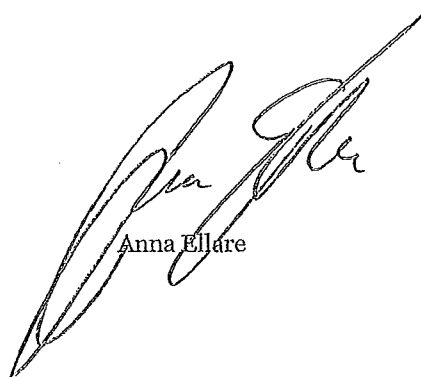
Svenska Kraftnät vill att hänsyn tas till våra rekommendationer samt att stamnätsledningarna är synliga i någon av översiktsplanens kartor.

Detta yttrande har beslutats av avdelningsdirektören Malin Werner efter föredragning av samhällsplanerare Anna Ellare.

Med vänliga hälsningar



Malin Werner



Anna Ellare



Information angående remisser till Svenska Kraftnät

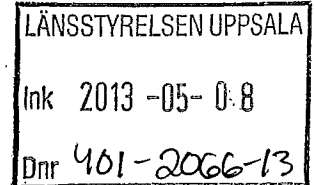
Svenska Kraftnät önskar att ni vid remittering av kommande ärenden sänder fullständigt material till oss via: registrator@svk.se alternativt till: Svenska Kraftnät, Box 1200 172 24 Sundbyberg.

Kopia för kännedom till

Mikael Zettström

Jenny Stern



Datum
2013-05-06Dnr/Beteckning
TSS 2013-991Ert datum
2013-04-08Er beteckning
401-2066-13Länsstyrelsen i Uppsala län
751 86 Uppsala

Yttrande inför revidering av översiktsplan Uppsala 2010

Bakgrund

Länsstyrelsen i Uppsala har gett Transportstyrelsen möjlighet att lämna synpunkter inför arbetet med revidering av den kommunomfattande översiktsplanen.

Yttrande

Transportstyrelsen har tagit del av handlingarna och lämnar följande synpunkter ur sjöfartsynpunkt:

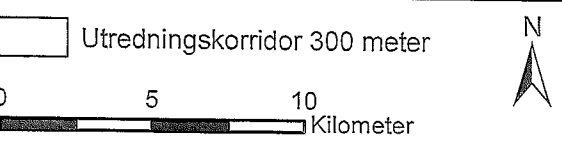
För den del av planen som kan tänkas påverka sjötrafiken t.ex. anläggande av nya passager/broar över åns bägge sidor eller anläggandet av anläggningar eller bostäder i närheten av farleder, bör förutom att hänsyn tas till stadsmiljö och landskapsbild även hänsyn tas till sjöfartens framkomlighet och säkerhet. Vi vill betona att vattenvägen i Fyrisån som leder till Uppsala är en allmän farled (nr 921).

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschefen Andreas Holmgren. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog nautiske handläggaren Johan Petterson, den senare föredragande.

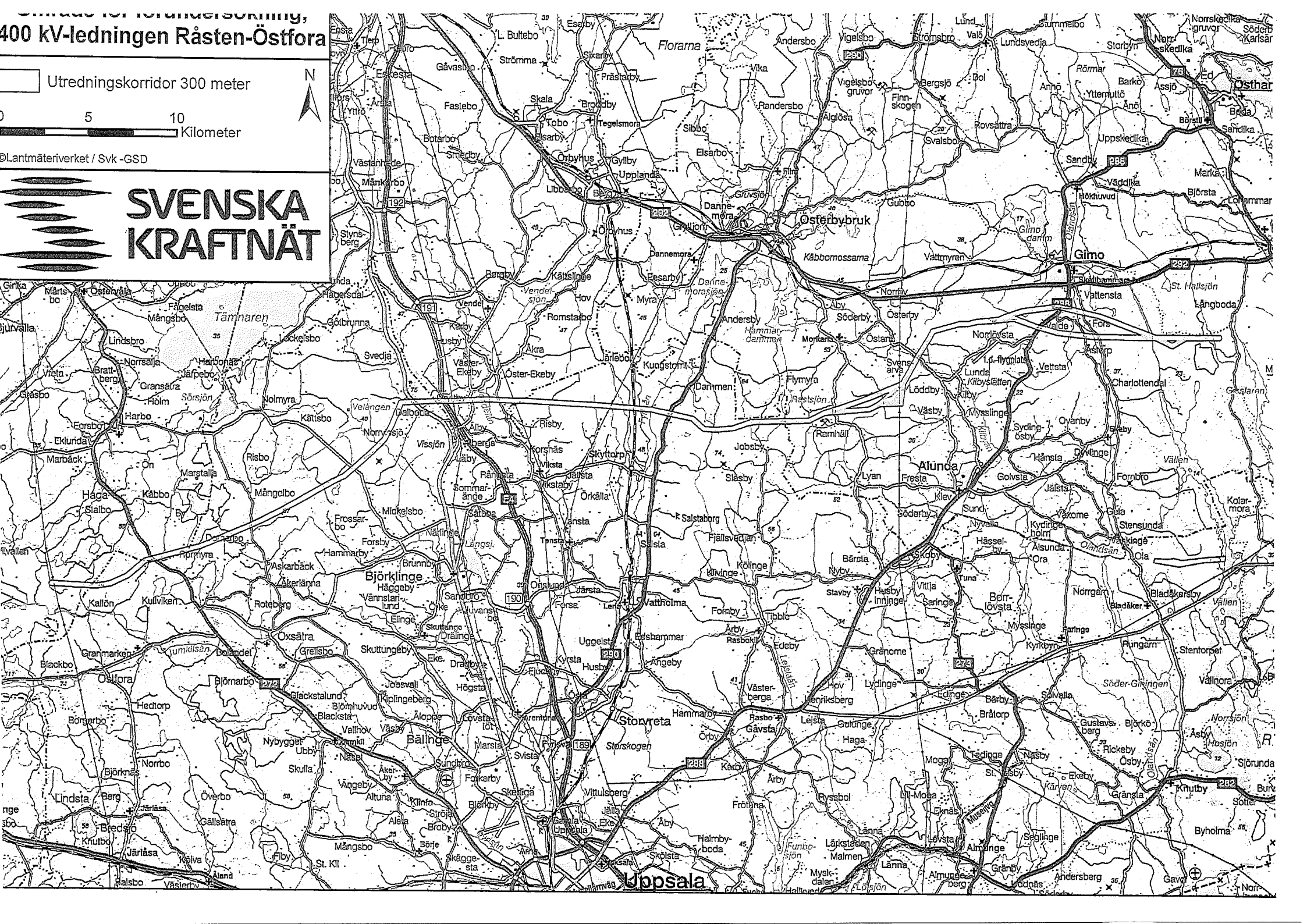


Andreas Holmgren
Chef sektionen för sjötrafik och flygplatser

Utmärkt för förundersökning, 400 kV-ledningen Råsten-Östfora



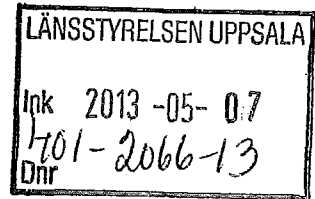
©Lantmäteriverket / Svk -GSD





Strålsäkerhetsmyndigheten

Swedish Radiation Safety Authority



Uppsala kommun

Datum: 2013-05-06

Er referens: 401-2066-13

Diarienumr: SSM2013-2486

Dokumentnr: SSM2013-2486-3

753 75 Uppsala

Svar på remiss, Uppsala kommuns revidering av den kommunomfattande översiktsplanen

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) har tagit del av remiss angående översiktsplan Uppsala kommun och önskar lämna följande synpunkter.

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar, transformatorstationer samt järnväg. Det är viktigt att detta beaktas och att "Myndigheternas försiktighetsprincip om lågfrekventa elektriska och magnetiska fält" från 1996 tillämpas vid planering av bostäder och infrastruktur, se Arbetsmiljöverkets broschyr ADI 477.

Det framgår av översiktsplanen, sidan 95, att Uppsala kommun har för avsikt att beakta ovan nämnda försiktighetsprincip.

All jordluft innehåller höga halter av radon, vilket innebär att det kan bli höga radonhalter även om marken klassats som så kallad "lågriskmark". Detta bör tas hänsyn till vid all nybyggnation.

När barns utemiljöer ska planeras är det bra att redan från början tänka på att skapa en miljö där barnen skyddas från den starkaste strålningen från solen. Antalet fall av hudcancer ökar för varje år i den svenska befolkningen och den främsta orsaken till detta är en hög exponering av UV-strålning. SSM har tillsammans med länsstyrelserna tagit fram en broschyr med sju konkreta åtgärder för att skapa en miljö där man minskar exponeringen för UV-strålning, se http://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/Global/Publikationer/Broschyr/2009/Solknyddsfa_ktorer.pdf. Bästa sättet att skydda barnen är att se till att de inte bränner sig. Det betyder dock inte att de ska vara inomhus mer. Växtlighet och lekställen i skugga minskar exponeringen för UV-strålning med nära hälften.

SSM har för övrigt inga synpunkter på ovan nämnda remiss.

Strålsäkerhetsmyndigheten
Swedish Radiation Safety Authority

SE-171 16 Stockholm
Solna strandväg 96

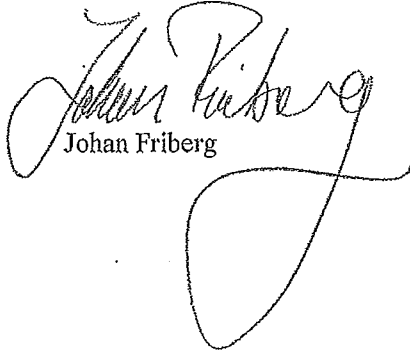
Tel:+46 8 799 40 00
Fax:+46 8 799 40 10


E-post: registrator@ssm.se
Webb: stralsakerhetsmyndigheten.se



Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Johan Friberg. Emil Bengtsson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också Torsten Augustsson deltagit.

STRÅLSÄKERHETSMYNDIGHETEN


Johan Friberg

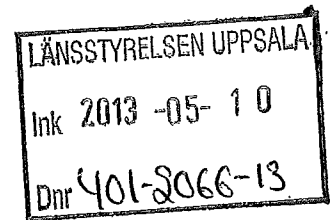

Emil Bengtsson

2.6.
Ärendenummer
TRV 2013/24380
Ert ärendenummer
dnr: 401-2066-13

Dokumentdatum
2013-05-08
Sidor
1(3)



Länsstyrelsen i Uppsala län
751 86 Uppsala



Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan

Trafikverket har mottagit rubricerat ärende för synpunkter. Syftet är att utifrån inkomna synpunkter åstadkomma uppdateringar och en aktualitetsförklaring av befintlig översiktsplan för Uppsala kommun. För att åstadkomma detta har kommunen begärt en redogörelse från Länsstyrelsen som samordnar statens intresse i dessa frågor.

Övergripande synpunkter

Efter att översiktsplanen antagits har Trafikverket bildats. Vägverket och Banverket nämns fortfarande under vissa rubriker i Översiktsplanen. Vägnummer saknas på de plankartor som bifogas översiktsplanen.

Utvecklingsinriktning och markanvändning

Trafikverket ser positivt på kommunens ambitioner att utveckla staden och dess struktur, för att på så vis åstadkomma en utvecklad kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Fokus ligger på utveckling av kollektivtrafik med knutpunkter samtidigt som goda infartsparkeringar tillskapas för biltrafiken.

Uppsala beskriver i översiktsplanen hur ett särskilt fokus ligger på befintliga och potentiella stationsområden längs Ostkustbanan, Dalabanan och på sikt utefter eventuell ny järnväg mot västra Mälardalen. Antalet tåguppehåll får konsekvenser för restid och attraktivitet för tåget och måste beaktas i varje enskilt fall ett önskemål om tågstopp blir aktuellt.

Transportinfrastruktur

Väg 288

Trafikverket arbetar vidare med att förbättra framkomligheten samt trafiksäkerheten utmed väg 288 mot Östhammar. I dagsläget är etapp 1 Jälla-Hov i slutskedet, och beräknas vara klar till sommaren 2013. Etapp 2 Hov-Alunda, där är framtagande av vägplan i slutskedet, på etapp 3 Alunda-Gimo pågår arbete med granskningshandling för vägplan och slutligen etapp 4 Gimo-Börstil, där finns endast en vägutredning framtagen.

Det pågår även arbete med vägplan för att planera en separerad GC-väg mellan Jälla och Rasbo (Hov).

Väg 55/272 Trafikplats Husbyborg

Förstudie finns klar för trafikplats Husbyborg. Av- och påfartsramperna för väg 55 är högt belastade under rusningstid samtidigt som det planeras för etableringar utmed väg 272 vilket ökar trycket ytterligare. Förstudien belyser nuvarande förhållanden, brister och

Ärendenummer
TRV 2013/24380
Ert ärendenummer
dnr: 401-2066-13

Dokumentdatum
2013-05-08
Sidor
2(3)



problem. Trafikverket har tagit beslut om val av lokaliseringalternativ med att bygga cirkulationsplatser vid rampernas avfarter. Vägplan kommer att genomföras år 2014.

Väg 282

Enligt översiktsplan kommer det att ske ett tillskott av bostäder utmed väg 282 i Gunsta, Länna, Almunge och Knutby. Exploateringarna kommer att påverka trafikströmmarna på väg 282 vilket innebär att behovet för en säkrare väg kommer att öka i framtiden. I dagsläget finns inga planer på upprustning av vägen enligt gällande Länsplan.

Ostkustbanan

Dubbelspår genom Gamla Uppsala påbörjas under året och beräknas pågå under ca 4 år. När det gäller fyrspårsutbyggnad finns ett arbetsmaterial framtaget som beskriver framtida spårutbyggnad mellan Stockholm-Uppsala. Genom Uppsala fram till Bergsbrunna är planerna att ett framtida spår ska gå på östra sidan om befintligt spår för att i Bergsbrunna sedan gå över på västra sidan vidare ned mot Alsike.

Trafikverket tillsammans med Uppsala kommun planerar för ombyggnation av plankorsningarna på S:t Olofsgatan samt S:t Persgatan. I dagsläget är det oklart när ombyggnation kan inledas. Under våren 2013 pågår en översyn gällande finansiering av projektet.

Uppsala flygplats

2010 beslutade Trafikverket att Uppsala flygplats är av riksintresse för luftfarten.

Allmänna intressen och riksintressen

Trafik

Tåguppehåll på fler orter får konsekvenser för restid och attraktivitet för tåget och måste beaktas i varje enskilt fall ett önskemål om tågstopp blir aktuellt.

Framtida kollektivtrafiksystem i form av spårtaxi är intressant och det är viktigt att tanken om stomlinjestråk hanteras tidigt med tanke på en framtida övergång från stombuss till spårburet. I detta sammanhang kan Bus Rapid Transit, BRT vara värt att inkludera för att göra en övergång mer smidig. Vidare bör det framgå hur finansiering av systemet hanteras, där länsplanerna saknar resurser som underlättar utbyggnaden.

Miljö, hälsa och säkerhet

Buller

En förtätning av Uppsala stad får effekter för de människor som bor i bullerutsatta delar av kommunen. Det är viktigt att bullerfrågan hanteras varsamt och att åtgärder vidtas för att uppnå de riktvärden som finns (prop. 1996/97:53).

Trafikverket anser att i de fall bullernivåerna överstiger 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad ska lägenheterna anläggas och utformas så att det minst finns en tyst sida.

Ärendenummer
TRV 2013/24380
Ert ärendenummer
dnr: 401-2066-13

Dokumentdatum
2013-05-08
Sidor
3(3)



TRAFIKVERKET

Byggnadsfritt avstånd

Översiktsplanen bör innehålla en karta som åskådliggör det utökade byggnadsfria avståndet, 30 respektive 50 meter, som beslutats av Länsstyrelsen för ett antal vägar i Uppsala kommun.

Säkerhetsavstånd

Trafikverket anser generellt att ny bebyggelse inte bör tillåtas inom ett område närmare än 30 meter från järnvägen. Järnvägen är ett riksintresse som ska skyddas mot åtgärder som kan försvåra åtkomsten eller nyttjandet av anläggningen.

Kommunens planer på förtätning och utveckling av centrala Uppsala påverkar väg och järnväg med transporter av farligt gods. Kommunen måste hantera säkerhetsaspekterna speciellt vad gäller järnväg i fortsatt planering, detta på grund av den stora mängd farligt gods som transporteras med tåg genom centrala Uppsala.

Vindkraftverk, master och andra högre föremål

Säkerhetsavstånd för master är minst en masts höjds avstånd från vägen, när det gäller vindkraftverk gäller totalhöjden, dock minst 50 meter oavsett vägtyp. Vid placering av vindkraftverk bör hänsyn tas till trafiksäkerhet, landskap samt omgivande bebyggelse.

Runt flygplatser och radioanläggningar för luftfarten finns olika skyddsområden, s.k. MSA-tytor, för att flygverksamheten ska fungera säkert. Gemensamt för dessa områden och tytor är att de garanterar hinderfrihet för flygtrafiken. De hinderbegränsande ytornas utbredning varierar, bland annat beroende på flygplatsens storlek och utrustningsnivå. Den MSA-påverkande ytan består av en cirkel med radien 55 km, som utgår från flygplatsens landningshjälpmedel. Alla föremål och byggnader högre än 20 meter skall lokaliserasprövas av berörda flygplatser samt LFV.

Markering av byggnader, master och andra föremål

Föremål med en höjd av 45 meter eller högre över mark- eller vattenytan ska markeras enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om markering av föremål som kan utgöra en fara för luftfarten (TSFS 2010:155).

Bilagor

Riksintressen

Vägar av riksintresse i Uppsala kommun är också anslutningsvägen till Hargshamn (288 Uppsala/292 Gimo). Väg 600 är inte väg av riksintresse vilket bör korrigeras i underlagskarta G.

Trafikverket Region Öst

Christian Mineur

Stf avdelningschef Samhällsbehov

Trafikverket
Box 1140
631 80 Eskilstuna
Besöksadress: Tullgatan 8

Texttelefon: 010-123 50 00
Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se
www.trafikverket.se

Henrik Emilsson
Samhällsbehov
Direkt: 010-123 63 05
Mobil: 072-714 25 54
henrik.emilsson@trafikverket.se

Uppsala distrikt
Karin Lindh
Box 1350, 751 43 Uppsala
karin.lindh@skogsstyrelsen.se
Tfn 018-27 88 13

Datum
2013-05-08

Diarie nr
2013/1310
Erreferens
401-2066-13


Rickard Grönberg
Länsstyrelsen Uppsala län
751 86 Uppsala

Yttrande angående revidering av Uppsala kommuns översiktsplan

Skogsstyrelsen har tagit del av den befintliga översiktsplanen. Det framgår att man hämtar in information om nyckelbiotoper och naturvärden men att detta inte uppdaterats sedan 2009. Nya nyckelbiotoper och naturvärden hittas fortfarande och registreras löpande i Skogsstyrelsens system varför det kan vara dags att kommunen gör en ny uppdatering av den informationen.

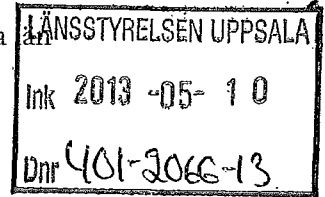
I övrigt har Skogsstyrelsen inga synpunkter att föra till redogörelsen.

På Skogsstyrelsens vägnar



Karin Lindh
Skogskonsulent

Länsstyrelsen i Uppsala
Rickard Grönborg
751 86 Uppsala



Angående sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 10 april 2013 fått det aktuella ärendet för yttrande. Med anledning härav framför SGU följande.

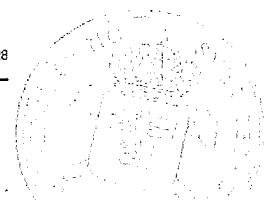
Grundvatten

I översiktsplanen nämns vattenförvaltningsarbetet. SGU anser att kommunens grundvattenförekomster som utgör av Vattenmyndigheten utpekade grundvattenförekomster bör nämnas i text och redovisas på kartor i översiktsplanen. Vattenmyndigheten har bedömt att det finns en grundvattenförekomst i Uppsala som har otillfredsställande kemisk status. För ytterligare 12 grundvattenförekomster har Vattenmyndigheten gjort bedömningen att det finns risk att de inte uppnår ”God kemisk status 2015”. SGU anser att nämnda bedömningar bör framgå i översiktsplanen.

Materialförsörjning

En expansiv kommun som Uppsala bör trygga sin framtida försörjning av bergmaterial för samhällsbyggnad. I tätortnära områden är det svårt att finna lämpliga områden för bergtäkter med få motstående intressen. För att undvika långa transportavstånd är det därför viktigt att materialförsörjningsfrågor finns med i markplaneringen. Det är positivt kommunen har riktlinjer för planläggning och lovgivning där skyddsavstånd rekommenderas till störande verksamheter. För att trygga områden för materialförsörjning kan exempelvis upplag för bergmassor med möjlighet till krossverksamhet, viktiga täkter och dess anslutningsvägar pekas ut i planen. Kommunen bör även inventera lämpliga områden för nya bergtäkter för att tillgodose framtida behov av ballast. SGU tillsammans med länsstyrelsen i Uppsala sammanställer just nu underlag för materialförsörjningsplanering för hela länet.

Uppsala kommun förespråkar användning av krossat berg framför naturgrus där detta är möjligt, vilket SGU anser är viktigt med tanke på kommunens beställansvar. Vägledning ges i rapporten Ersättningsmaterial för naturgrus – kunskapssammanställning och rekommendationer för användningen av naturgrus (SGU-rapport 2011:10).



Radon, uran och naturlig strålning i mark och vatten

Frågor om radon och uran behandlas på ett bra sätt under flera avsnitt i planen. Det är t.ex. bra att man nämner vikten av att beakta radonrisken vid användning av bergkross för utfyllnad under hus (s. 83). Något som bör kompletteras är högtiskområden för radon - förutom att radonrisken är hög i områden med grus- och åsmaterial (som nämns i planen s. 93) så har kommunen flera områden där berggrunden har hög uranhalt, i anslutning till dessa är radonrisken också är hög. Dessa områden är t.ex. den yngre graniten i Björklinge och områden i äldre granitoider vid Hovgården, Ångeby och Kullviken. Alla dessa områden framgår inte av den befintliga markradonkartan (Utredning om markradonförhållanden inom Uppsala kommun; Thelander, Åkerblom och Wilson; IRAP 84101, SGAB; 1984), eftersom den utfördes innan hela kommunen flygmätts med avseende på gammastrålning från markytan.

I "Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör markföroreningar, sulfidhaltiga leror och radon" (s 93), finns inga riktlinjer för hantering av radonfrågor. Har dessa fallit bort? Vad gäller nybyggnation bör man beakta Boverkets nya rekommendationer för radontätt byggande, och man bör dessutom tänka på att alltid se till att täta ordentligt mot marken även vid ombyggnation och installationer av t.ex. bergvärme eller fjärrvärme. Mätning av radonhalten inomhus bör rekommenderas både efter nybyggnation och efter ombyggnation (enligt Strålsäkerhetsmyndighetens rekommendationer).

Som man också skriver (s 83) förekommer både höga radonhalter och höga uranhalter i Uppsalas dricksvatten. Det är vanligt att WHO:s rekommendation att uranhalten i dricksvatten bör ligga under 30 mikrogram per liter överskrids. Likaså förekommer radonhalter över Socialstyrelsen riktvärde 1000 Bq/l på ett flertal platser, och inte enbart i närheten av berggrund med förhöjd uranhalt. Man bör rekommendera användare av enskilt vatten i hela kommunen att analysera vattnet med avseende på både radon och uran.

Markgeokemi

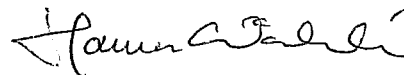
I planen nämns att SGU har påbörjat arbetet med att ta fram en markgeokemisk karta över kommunen. Denna är publicerad som SGU, 2009: K224, Geokemiska kartan. Markgeokemi. Metaller i morän. Regionen Heby-Enköping-Uppsala.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschef Anna Åberg.

I den slutliga handläggningen av ärendet har även statsgeofysikern Cecilia Jelinek statsgeologerna Helena Whitlock och Hanna Wåhlén, den senare föredragande, deltagit.



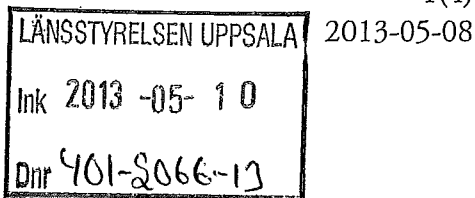
Anna Åberg



Hanna Wåhlén

Bilagor:

SGUs generella synpunkter angående geologisk information i översiktsplanering



SGUs generella synpunkter angående geologisk information i översiktsplanering

Geologisk information är ett viktigt underlag i kommunal planering för att kunna åstadkomma en ändamålsenlig mark- och vattenanvändning.

Informationen utgör också ett användbart underlag för att uppnå en långsiktig och god hushållning med mark, vatten och råvaror. Det faller sig därför naturligt att geologisk information används som ett underlag för just översiktsplaner så att väl grundade beslut kan fattas inom samhällsplaneringen. SGU anser att en del i god planering är att hänsyn tas till de geologiska förutsättningarna.

Då de geologiska förutsättningarna varierar stort inom landet, kommer olika typer av frågeställningar, som beror av geologin, att vara av mer eller mindre relevanta för en viss kommun. Det är därför av vikt att kommunen identifierar vilka geologiska aspekter som är särskilt viktiga för just dem och hur dessa aspekter kan tänkas påverka planeringen och behovet av hänsynstagande t. ex. vid klimatanpassningsåtgärder eller gruvverksamhet.

Många kommuner arbetar på olika sätt med landskapskaraktärisering med anledning av den europeiska landskapskonventionen. SGU vill betona fördelarna med att inkludera geologiska aspekter i detta arbete, för att tydliggöra kommunens förutsättningar och värden.

Grundvatten

För att vattenförsörjningen ska säkerställas även i framtiden är det viktigt att samhällsplaneringen genomförs med hänsyn till befintliga vattenresurser. SGU anser att vattenskyddsområden och viktiga vattenresurser bör redovisas i text och på kartor i översiktsplanen för att hänsyn ska kunna tas vid planering av bostadsbebyggelse, industri, väg, järnväg, avloppsinfiltration, ledningsdragning med mera. Grundvattenresurserna bör beskrivas med avseende i första hand läge, vattenkvalitet och sårbarhet. Som underlag kan SGUs kartmaterial användas.

SGU har dessutom ett flertal databaser med information som kan användas som underlagsmaterial:

- SGUs brunnsarkiv med information från borrhningar som utförts för energi eller dricksvattenförsörjning
- En hydrogeologisk databas med information från hydrogeologiska undersökningar
- SGUs vattentäktsarkiv med information om Sveriges vattenverk och vattentäkter med tillhörande rå- och dricksvattenkvalitet

För att säkra vattenkvaliteten förordar SGU generellt att alla allmänna vattentäkter har ett vattenskyddsområde och att kommunen ser över befintliga vattenskyddsområden. I Naturvårdsverkets Handbok om vattenskyddsområden (Handbok 2010:5) anges att vattenskyddsområden även får inrättas för

reservvattentäkter och viktiga grundvattentillgångar tänkbara att användas för framtida vattenförsörjning.

I översiktsplanen bör miljö kvalitetsmål, miljö kvalitetsnormer samt kommunens vattenförekomster enligt vattenförvaltningen och deras statusklassning behandlas. Dessutom bör samhällsplaneringens betydelse för möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsmålen redovisas i utvecklingsplanen.

För att planera vattenförsörjningen i hela kommunen förordar SGU att en fördjupning görs i översiktplanen i form av en vattenförsörjningsplan som även kan vara gemensam för flera kommuner. Som underlag och hjälp för kommunerna anser SGU att länsstyrelsen bör ta fram en regional vattenförsörjningsplan. Rapporten "Vattenförsörjningsplan – Identifiering av vattenresurser viktiga för dricksvattenförsörjning", SGU-rapport 2009:24, som finns tillgänglig på www.sgu.se har tagits fram för att stödja kommuner och länsstyrelser i deras arbete med vattenförsörjningsplanering. SGU förordar att översiktplanen innehåller ett avsnitt om kommunens dricksvattenförsörjning. I detta avsnitt bör nuvarande och framtida dricksvattenförsörjning samt reservvattenförsörjningen beskrivas. Det kan med fördel även omfatta en beskrivning kring klimatförändringarnas eventuella påverkan på vattenförsörjningen i kommunen, vilka risker som föreligger och vilken typ av påverkan som kan bli aktuell. Avsnittet kan utgöra en sammanfattning av en separat framtagen vattenförsörjningsplan.

SGU vill även uppmärksamma att det i detta planeringsskede kan vara lämpligt att ta upp frågor som rör den enskilda vattenförsörjningen. En undersökning som gjorts av Socialstyrelsen och SGU visade på att kvaliteten på det vatten som används för enskild vattenförsörjning i stor utsträckning inte uppfyller gällande riktvärden. Undersökningen redovisas i "Dricksvatten från enskilda vattentäkter – Ett nationellt tillsynsprojekt 2007". Beroende på om kvalitetsproblem finns kan det finnas anledning för kommunen att överväga om den enskilda vattenförsörjningen i det aktuella området bör ingå i en gemensam lösning för vattenförsörjningen.

Geoenergi

I översiktplanen kan även möjligheterna till geoenergi belysas. Geoenergi (jordberg och grundvattenvärme) kan vara ett bra alternativ för uppvärmning av både enskilda och större fastigheter.

Materialförsörjning

Ett modernt samhälle kräver material, sk. ballastmaterial, till byggande av vägar, järnvägar, byggnader och andra anläggningar. Naturgrus har länge varit det vanligaste ballastmaterialet. Genom att naturgrus är en icke förnyelsebar naturresurs så börjar tillgången minska kraftigt i stora delar av landet. Då naturgrusformationer ofta är viktiga grundvattenreservoarer bör de sparas för nuvarande eller framtida vattenförsörjning. I stället bör ersättningsmaterial i allt högre utsträckning användas

i form av krossat berg och morän. Till de flesta ändamål kan naturgrus ersättas med krossat berg och det är framförallt sandfraktionen (0-2 mm) som är svår att ersätta. Mursand, gjuterisand och leksand är exempel på användningsområden som idag kräver natursand. Till finandelen vid betongtillverkning används också natursand men där kan det vara möjligt att använda krossat berg om bergets egenskaper är de rätta. I rapporten Ersättningsmaterial för naturgrus – kunskapssammanställning och rekommendationer för användningen av naturgrus (SGU-rapport 2011:10) finns rekommendationer för vilka ändamål naturgrus kan anses skäligt att använda. I genomsnitt förbrukar varje person 10 ton ballastmaterial per år.

Det är viktigt att man i den kommunala planeringen är medveten om behovet och planerar för försörjning på kort och lång sikt. Med ovanstående resonemang är inventering av lämpliga områden för bergtäkter mycket viktigt. Materialförsörjning bör dock ses i ett regionalt perspektiv och transporter över kommungränser är vanliga.

Radon i mark och vatten

Radon utgör en olägenhet för människors hälsa och det finns alltid tillräckligt med radon i marken för att gällande gräns- och riktvärden för radon ska kunna överskridas i en byggnad, om konstruktionen är otät. Detta gäller även i så kallade lågriskområden. Boverket kommer snart med nya rekommendationer vad gäller förebyggande åtgärder mot radon i bostäder, men huvudrekommendationen är att alltid bygga tätt mot marken. Radonhalten i inomhusluft bör mätas både i nybyggda hus och i hus som renoverats eller byggts om. I områden med hög radonrisk bör man förstås vara extra aktsam.

SGU rekommenderar att kommuner har en karta som visar på områden med särskilt hög radonrisk (högriskområden). I områden med förhöjd strålning från berggrunden kan också finnas risk för förhöjda halter av radon och uran i dricksvatten från enskilda brunnar. På SGU finns data över flygmätt strålning från uran, samt jordartskartor och berggrundskartor, som kan användas som en del av underlaget vid översiktliga bedömningar av radonrisk.

Ras och skred

Ras och skred kan i vissa regioner vara en väsentlig riskfaktor att räkna med. Kommunen bör i sin översiktsplan redovisa de riskområden för ras och skred som finns inom kommunen. Man bör även redogöra hur man tänker hantera dessa riskområden i planeringen.

Geologisk information

SGU erbjuder via myndighetens hemsida ett antal olika karttjänster som kan bidra med geologisk information vid planering. Som exempel kan nämnas kartvisaren Mineralrättigheter som visar undersökningstillstånd och kartvisaren Malm och

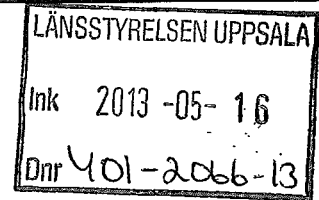
mineral som visar olika fyndigheter. Ytterligare ett exempel är kartvisaren Ballast som innehåller information om naturgrusförekomster och bl.a. täkter.
www.sgu.se/sgu/sv/produkter-tjanster/kartvisare/index.html

SGU står till tjänst med geologisk information i såväl kartor, beskrivningar och databaser. Kartan kan enkelt beställas via kartgeneratoren på hemsidan, www.sgu.se.

I tjänsten Geolagret kan man söka, beställa och i vissa fall ladda ned SGUs produkter i form av kartor, rapporter, broschyrer mm. Här finns också information om våra databaser och länkar till våra karttjänster. www.sgugeolagret.se/GeoLagret/

Gemensam brevlåda - Länsstyrelsen i Uppsala län

Från: Westford Pia <Pia.Westford@msb.se>
Skickat: den 16 maj 2013 16:55
Till: Gemensam brevlåda - Länsstyrelsen i Uppsala län
Ämne: VB: Uppsala ÖP



Angående sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län

MSB avstår från att yttra sig i ärendet

Pia Westford Dr.
Handläggare samhällsplanering

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för skydd av samhällsviktig verksamhet
651 81 Karlstad

Besöksadress: Norra Klaragatan 18, Karlstad
Växel: 0771-240 240
Mobil: 072-741 90 88
Tel: 010-240 54 57
E-post: pia.westford@msb.se
www.msb.se



Ert tjänsteställe, handläggare
Rickard Grönborg

Vårt tjänsteställe, handläggare
PROD INFRA, planarkitekt Marianne Örnblom
tel 08-7888440, marianne.ornblom@mil.se

Ert datum
2013-04-19

Vårt föregående datum

Er beteckning

Vår föregående beteckning
(13920:16916)

Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala kommun, Uppsala län

Försvarsmakten har inget att erinra mot utbyggnadsplanerna kring Ärna eller mot Storvreta under förutsättning att ingen störningskänslig bebyggelse planeras i sådana lägen där den i förlängningen skulle kunna medföra inskränkningar i nyttjandet av Ärna flygplats och därmed påtaglig skada på riksintresset för totalförsvaret.

Försvarsmakten motsätter sig att cykelbana anläggs längs Fyrisån väster om Ärna, i enlighet med separata skrivelser i det ärendet.

Anders Järn
Chef Produktionsledningens Infrastrukturavdelning

Marianne Örnblom

Sändlista

Länsstyrelsen i Uppsala län
genom Rickard Grönborg

upsala@lansstyrelsen.se
rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

För kännedom

Uppsala kommun
LSS

goran.carlen@upsala.se

För kännedom inom HKV
PROD INFRA

Från: Grönborg Rickard
Skickat: den 4 juni 2013 12:50
Till: Gemensam brevlåda - Länsstyrelsen i Uppsala län
Ämne: Fwd: SV: Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län komplettering (frå

Diarieföring ärende finns redan öppet.

Skickat från min iPhone

Vidarebefordrat brev:

Från: Eva Walden Selin <eva.walden.selin@raa.se>
Datum: 4 juni 2013 11:35:52 CEST
Till: Grönborg Rickard <Rickard.Gronborg@lansstyrelsen.se>
Ämne: SV: Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län komplettering (frå

Sammanfattande redogörelse för Uppsala kommuns översiktsplan, Uppsala län

Riksantikvarieämbetet har inte möjlighet att fördjupa sig i enskilda översiktsplaner och avstår från lämna synpunkter i detta skede.

Med vänlig hälsning
Enligt uppdrag

Eva Waldén Selin

Grönborg Rickard <Rickard.Gronborg@lansstyrelsen.se>
2013-06-03

17:09 >>>

Hej

Det normala är att vi får svar på detta i ett tidigt skede från centrala myndigheter.

Med vänliga hälsningar

Länsstyrelsen Uppsala län

Rickard Grönborg
Planhandläggare

Telefon: 010-22 33 256 (OBS! Nytt nummer)
E-post: rickard.gronborg@lansstyrelsen.se

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL UPPSALA KOMMUNSTYRELSE

Sammanträdesdatum

2011-11-20

10

Sida

9

Ink. 2011-10-31

Diariernr WJN-2011-0612

00

Aktbil

Diariernr: 2004/20078-1

§ 230

Program för Boländerna, omvandlingsområde enligt ÖP**Beslut**

Byggnadsnämnden godkänner reviderat program för Boländerna daterat 2011-09-29 och upprättad programsamrådsredogörelse daterad 2011-10-03 samt beslutar att skicka program för Boländerna till kommunstyrelsen för vidare handläggning.

Reservation

Robert Damberg (MP) och Björn Engström (V) reserverar sig skriftligt, bilaga.

Sammanfattning

Programmet ska identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov och söka möjligheter att effektivisera markanvändningen och möjliggöra utökade byggrätter för bl.a. handel; utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikantslag; främja en god stadsbild och en mer attraktiv södra stadsinfart.

Inslag av bostäder är aktuell i programområdets nordvästra delar som vetter mot Strandbodgatan.

Yrkanden

Liv Hahne (M) yrkar att programmet godkänns och överlämnas till kommunstyrelsen för fortsatt handläggning samt på tillägg i programmet, sid. 2 enligt följande: "Den kommer med stor sannolikhet att utsättas för ett allt starkare omvandlingstryck initierat av investerare med inriktning på bostäder. Detta utvecklingsperspektiv måste beaktas i den framtida planeringen av programområdet."

Monica Östman (S) yrkar i första hand på återremiss och i andra hand att det föreslagna reservatet för ny vägförbindelse mellan Kungsängsesplanaden/Vimpelgatan och Björkgatan utgår ur programhandlingen.

Liv Hahne (M) instämmer i yrkandet om att ny vägförbindelse mellan Kungsängsesplanaden/Vimpelgatan och Björkgatan ska utgå ur programhandlingen.

Robert Damberg (MP) och Björn Engström (V) yrkar att ärendet återremitteras till kontoret med uppdrag att återkomma med tillägg om att möjliggöra för spårtrafik.

Forts.

Justerandens sign



Utdragsbestyrkande



SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

Sammanträdesdatum

66 2011-11-20
10

Sida

10

§ 230 forts.

Diariernr: 2004/20078-1

Beslutsgång

Ordföranden ställer yrkandet om återremiss under omröstning och finner att nämnden avslår detsamma.

Därefter ställer ordföranden yrkandet om godkännande av programmet med tillägg kring "möjligheter till bostadsutveckling" under omröstning och finner att nämnden bifaller yrkandet.

Slutligen ställs Monica Östmans yrkande om "att föreslå reservatet för ny vägförbindelse" ska utgå, under omröstning och nämnden bifaller yrkandet.

Beslutsunderlag

Tjänsteskrivelse

Programsamarbetsredogörelse

Reviderad Programhandling

Expedieras till

Sökanden

KF

Akten

Justerandens sign 			Utdragsbestyrkande 
--	---	--	--

SAMMANTRÄDESPROTOKOLL

2011-11-20

1

Plats och tid KS-salen kl 17.30 – 19.20

Beslutande	Liv Hahne	ordförande	(M)
	Monica Östman	v ordförande	(S)
	Rolf Kroon	ledamot	(M)
	Carolina Bringborn	-"-	(M)
	Sture Blomgren	-"-	(FP)
	Curt Malmenstedt	-"- jävig § 234	(C)
	Ingemar Virsén	-"-	(KD)
	Kia Solid	-"-	(S)
	Robert Damberg	-"-	(MP)
	Björn Engström	-"- t.o.m. § 230	(V)

Närvarande ersättare	Britt-Marie Gustafsson	ersättare	(M)
	Maria Mattson Mähl	-"-	(FP)
	Johan Cejic	-"-	(C)
	Peter Burman	-"- tjänstgör	(S)
	Anders Jansson	-"- tjänstgör fr.o.m. § 231	(MP)

Övriga deltagande: Bengt André, stadsbyggnadsdirektör, Maria Arvola, bitr. kontorschef, Ulla-Britt Wickström, planchef, Rein Martinsson, bygglovchef, Mikael Johnson, stadsingenjör, göte Claesson, lantmätare, Owe Gustafsson, planingenjör, Anna Hellgren, Torsten Livion, planarkitekter.

Tjänstemännen deltar som föredragande i respektive ärenden.

Utses att justera Monica Östman

Justeringens
plats och tid

Stadsbyggnadskontoret 2011-10-24

Paragrafer: 222-239

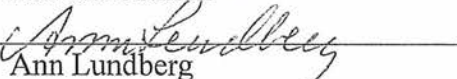
Ordförande


Liv Hahne

Justerare


Monica Östman

Sekreterare


Ann Lundberg

ANSLAG / BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ Byggnadsnämnden


Sammanträdesdatum 2011-10-20

Datum för
anslags uppsättande 2011-10-25

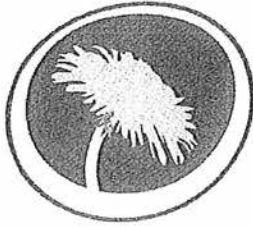
Datum för
anslags nedtagande 2011-11-16

Förvaringsplats
för protokollet Stadsbyggnadskontoret, stadshuset vån 4

Underskrift


Utdragsbestyrkande





Byggnadsnämnden 2011-10-20

RESERVATION – Ärende PL 7 Program för Boländerna

Det är bra att det tas ett helhetsgrepp runt Boländerna. Däremot är det väldigt märkligt att det inte med ett enda ord nämns hur en framtida spårförbindelse i och genom Boländerna skulle kunna se ut eller vilka förutsättningar som finns för det.


Vi menar att spårburen trafik är en nödvändighet för att klara Uppsalas klimatmål och den omställning av samhället som peka oil innebär. Att inte ta med detta perspektiv i programarbetet kring Boländerna är både kortsiktigt och oansvarigt.

Miljöpartiet och Vänsterpartiet reserverar sig till förmån för eget yrkande

att återremittera förslaget för inarbetning av spårlösningar i programmet

att i andra hand avbryta planarbetet

Robert Damberg (MP)



Björn Engström (V)



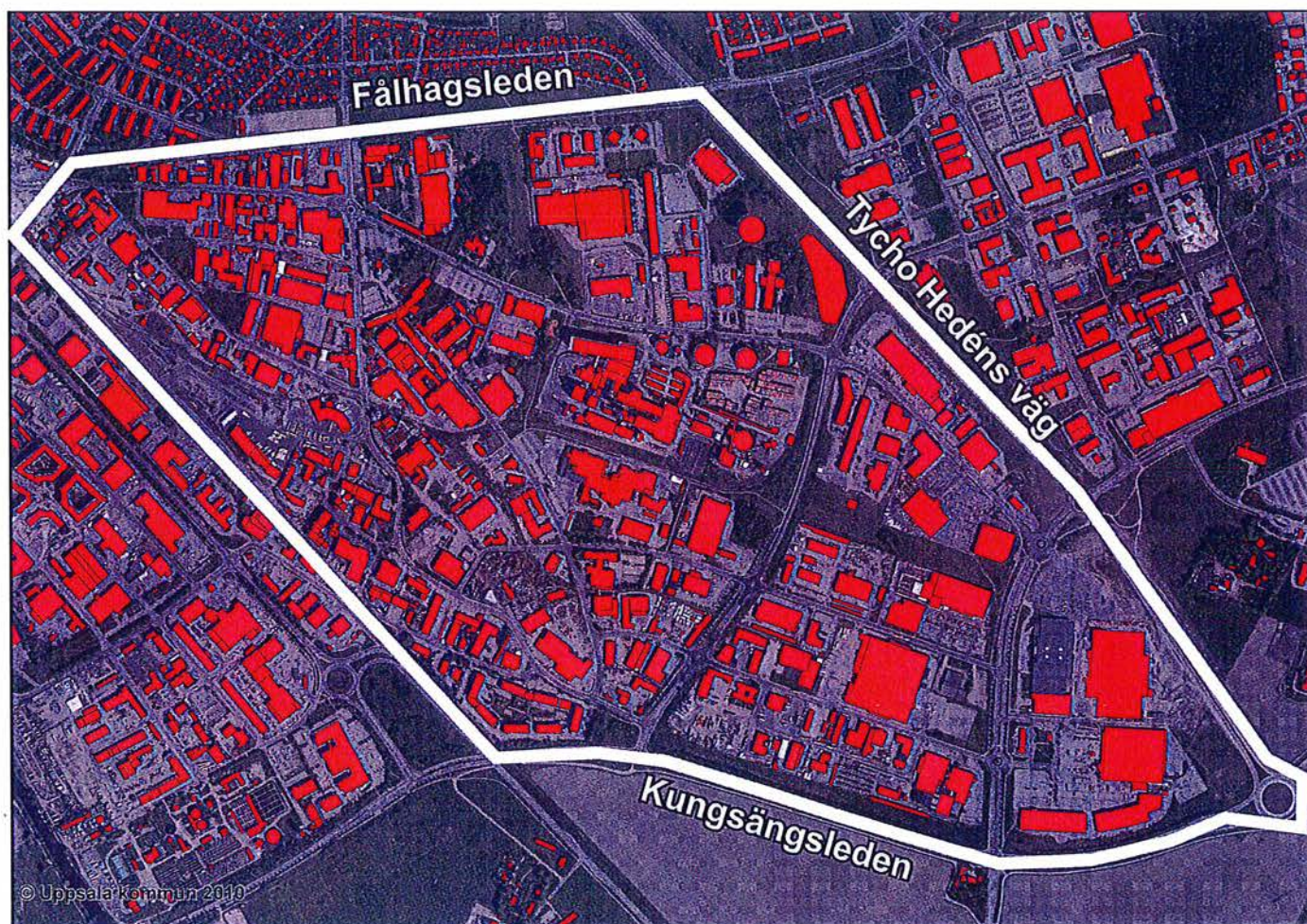


Program för

Boländerna

Uppsala kommun

Godkännandehandling 2010-05-17, rev. 2011-09-29



Handläggare: Ulla-Britt Wickström tel 018-727 46 77

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/stadsbyggnadskontoret

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 markområden 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". Områden 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 Brännungen och Boländerna samt de intilliggande kvarteren Stickspåret, Slipern, Semaforen, Bygeln, Dressinen och Rälsen 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 anknäpning 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 Kungsängsesplanaden/Vimpelgatan med Björkgatan föreslås. Den vägkopplingen bör utredas i särskild ordning. En sådan koppling skulle ytterligare öka attraktiviteten och åtkomligheten till de nordvästra kvarteren.

Väggopplingar för att öka tillgängligheten

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

Nya gatusektioner

Programmet ska ge förutsättningar för att skapa en mer trivsamt och stadslig miljö utmed de stora gatorna Stålgatan, Rapsatan, 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 godstånsanslutning 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 cyklisterna. 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, delområdeskaraktärer och kulturmiljöintressen. Denna kunskap ska användas som underlag i fortsatta detaljplanarbeten.

Kommande detaljplanarbete 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.

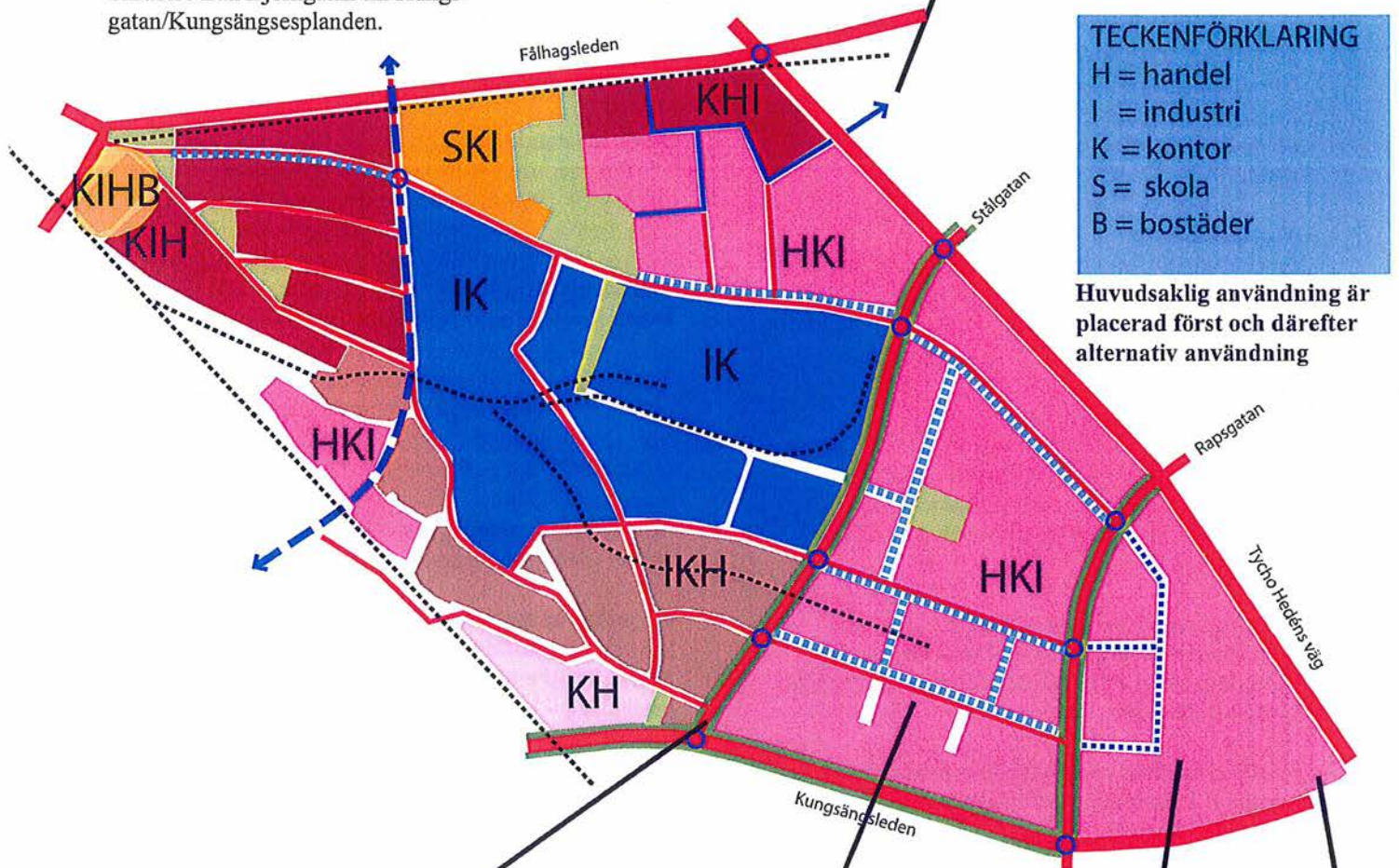
I Boländernas centrala parti föreslås att skyddsområden kring de befintliga "tyngre verksamheterna" respekteras.

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

Plats reserveras för en möjlig **vägförbindelse** 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 Stångjärnsgratan och dess planerade tvärkopplingarna 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 Hedens 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 detaljplanläggning 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 Gatu- och trafikkontoret, Fritids- och naturkontoret, Fastighetskontoret, Uppsala Vatten AB och Kommunledningskontoret.

Samrådsredogörelsen och förslag till revideringarna har upprättats inom Stadsbyggnadskontoret efter kontakter med Gatu- 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 gatu- 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 Rapskatan. Framkomligheten har förbättrats de senaste åren genom byggandet av flera cirkulationsplatser utmed Rapskatan 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 Rapskatan. 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 bebyggelsestillskott, 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 transformator-station 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 Rapsgratan 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. Motiveringen 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).

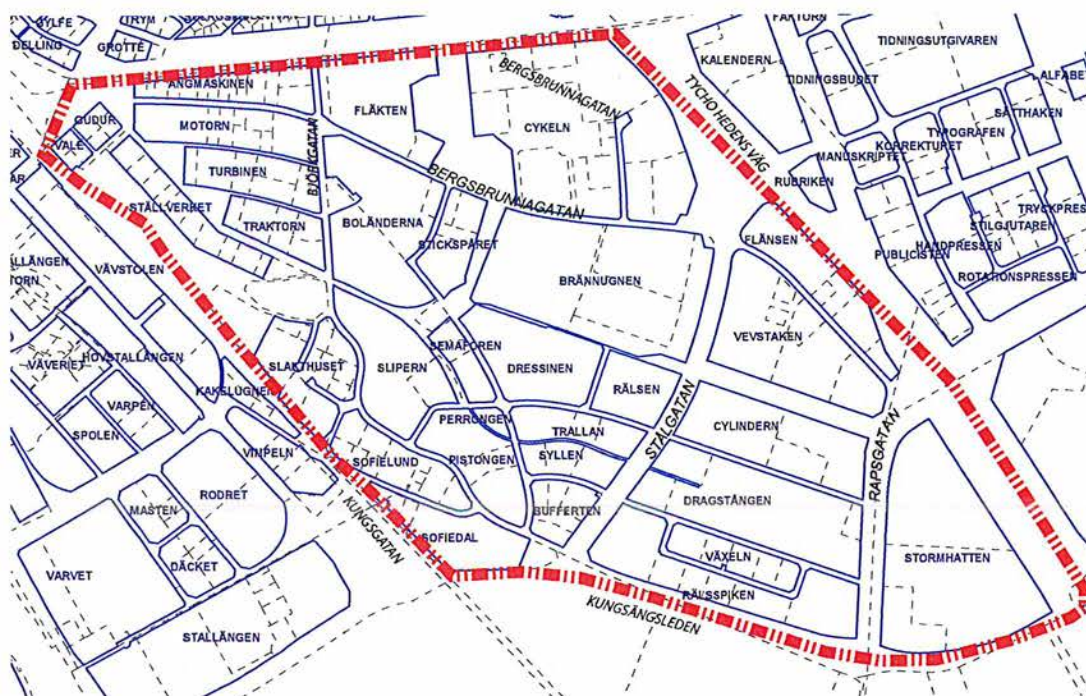
I en bilaga till beslutet sägs att det i Boländerna bör möjliggöras en utbyggnad på 55-60.000 kvm fram till 2015. För att möta en sådan utveckling krävs bättre trafikförhållanden, förbättrad kollektivtrafik, separerade trafikslag, bättre skyltning och möjlighet att lättare ta sig mellan butikerna.

FÖRUTSÄTTNINGAR I OMRÅDET

Kvartersmönster

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.



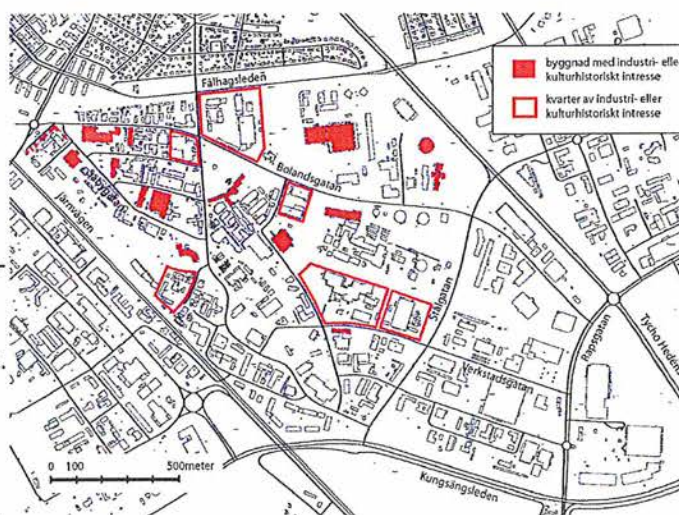
Översikt över kvartersnamn och kvartersgränser i stadsdelen Boländerna.

Kulturmiljövården

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 Farmek/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 Kungsängsesplanen.

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 kVkraftledning 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 Rapsgatan 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

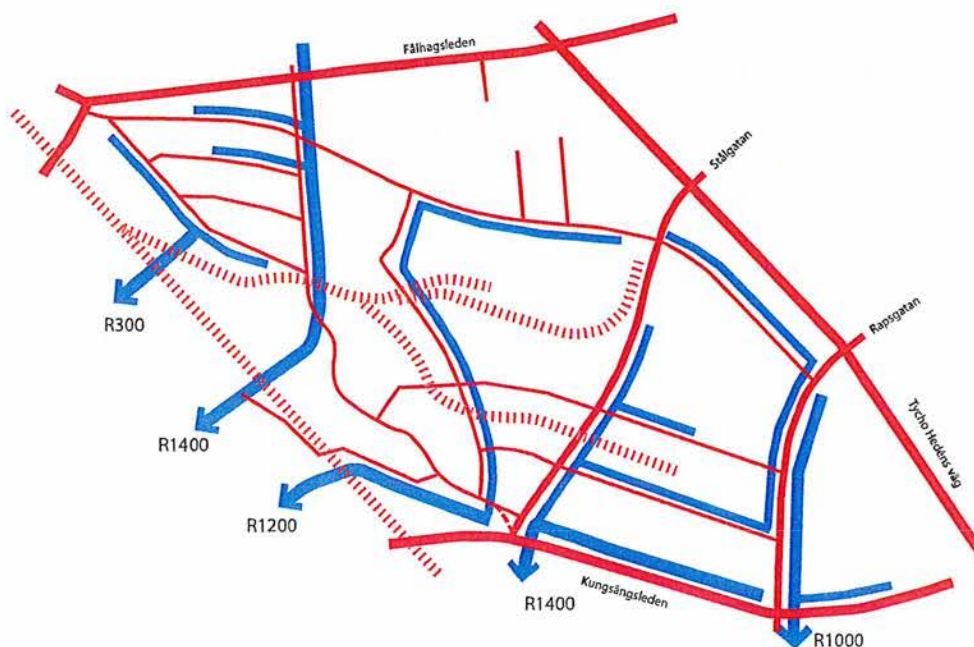
Boländernas större gator har omfattande trafikvolym. Ett flertal kvarter innehåller dessutom stora hårdgjorda parkeringsytor för kunder eller arbetande. Det innebär att stora mängder trafikpåverkat dagvatten avleds från området. Dagvattnet från Boländerna förs i huvudsak söderut via kulverterade ledningar 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, Rapsгатan, 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 Rapsгатans förlängning mot Nántuna.



Bilden visar principer för avledning av dagvatten från stadsdelen Boländerna. Systemet är uppbyggt med avledning i kulvertledningar 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.

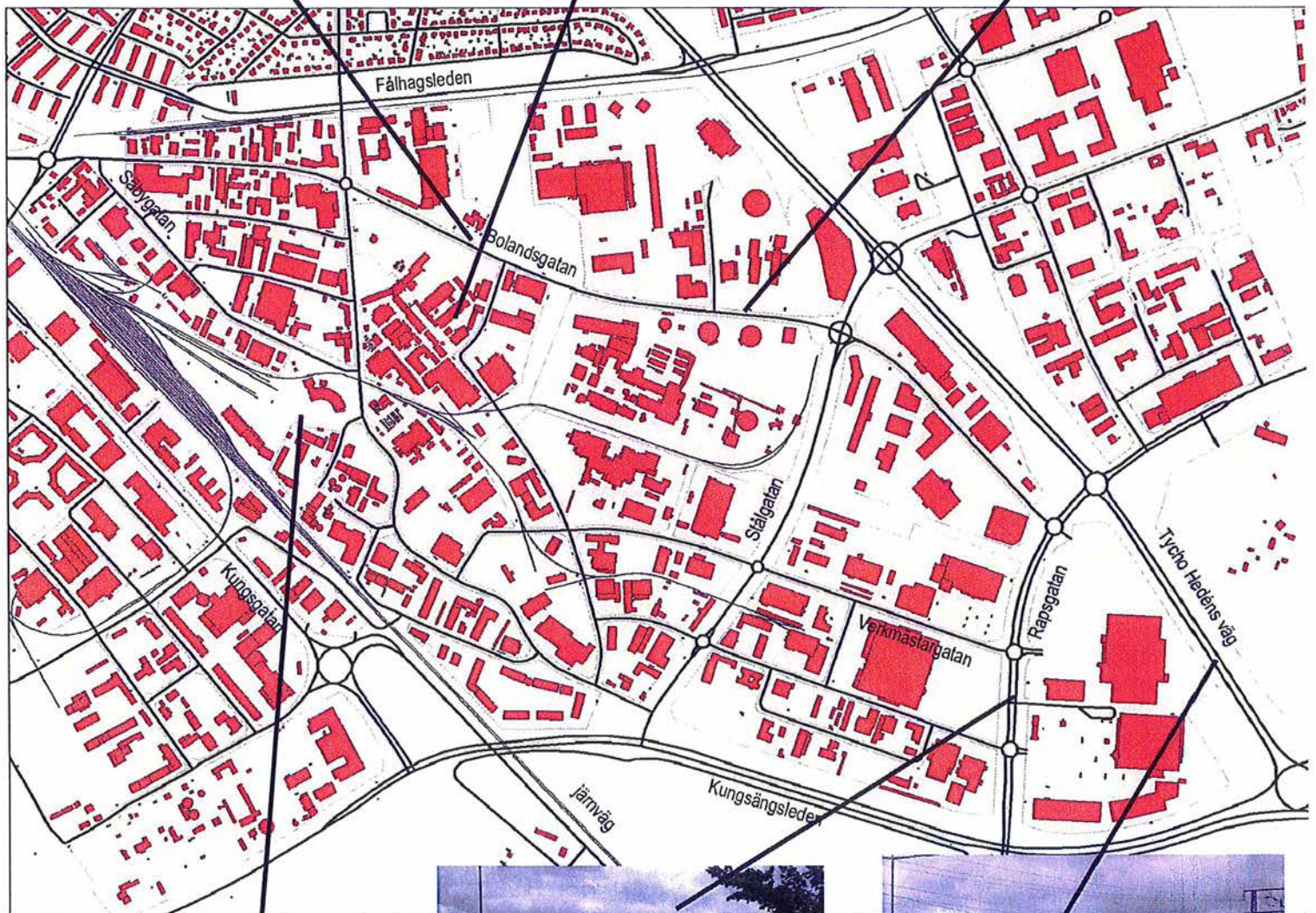
Exempel på bebyggelse- och gatukaraktärer i den nuvarande stadsmiljön



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.



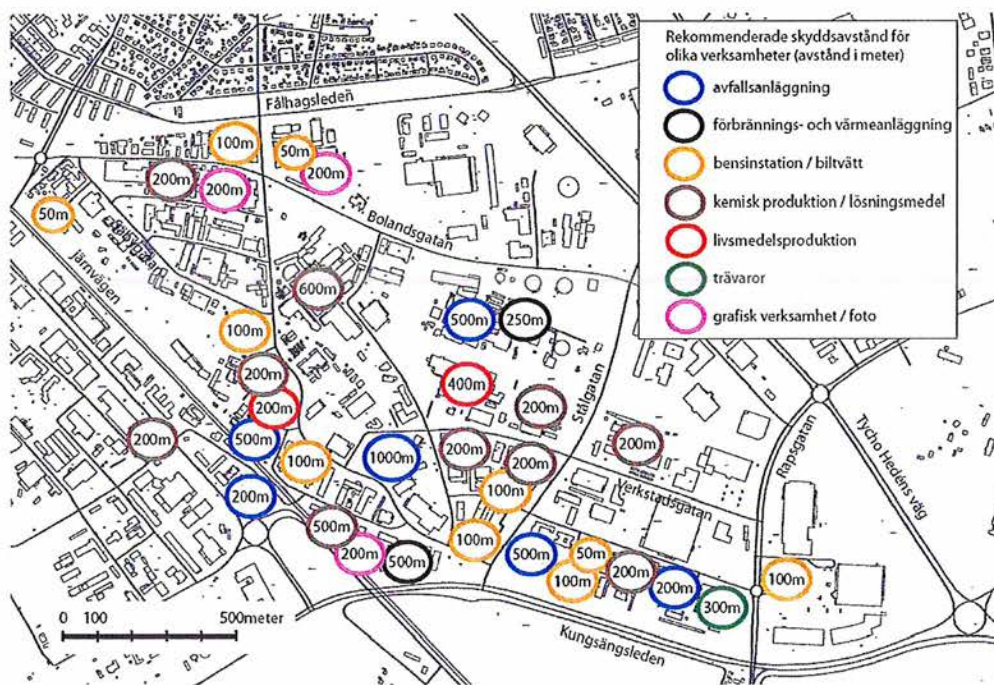
Tycho Hedéns väg - omvandling från trafikled till en stadsgata som utgör en viktig del i stadens övergripande trafiknät och därmed ska hantera stora trafikmängder.

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. Volymsområdet 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, Rapsgårdsleden/Verkstadsleden och Rapsgårdsleden/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 kvartermark 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, Kungälsleden och Rapsgårdsleden 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 gatuumråden bör dock säkras och behållas i kommunens ägo. Särskilt bör uppmärksammas utrymme för eventuell gasledning i anslutning till Kungälsleden och Rapsgårdsleden.

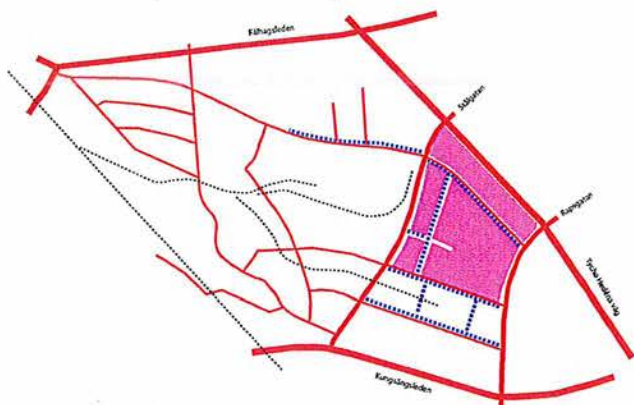
Kv. Stormhatten har ett mycket strategiskt läge i stadsbilden och utgör mötet med södra stadsinfarten. Stora krav på utformning av byggnader, lastsidor, gator och parkeringar bör därför ställas. Särskilt viktig är utformningen av kantzonen utmed de stora stadsinfarterna Tycho Hedéns väg och Kungälsleden. 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

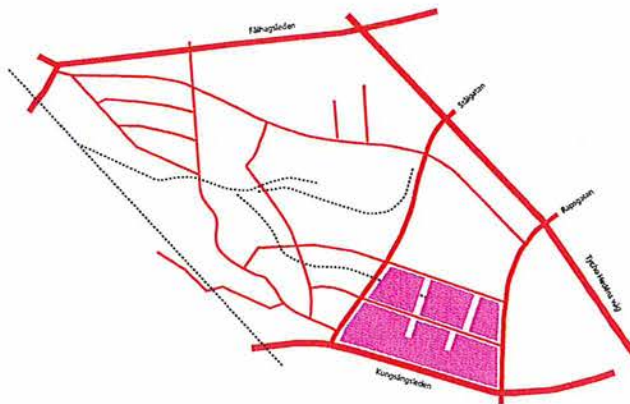


Trafiken på bl.a. Bolandsgatan är mycket stor och framkomligheten har tidvis brister. Det finns också brister i trafiksäkerhet, främst för oskyddade trafikanter utmed Bolandsgatan. Ett sätt att utveckla framkomligheten och möjliggöra nya byggrätter för handel är att skapa flera nya vägförbindelser inom 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 gatumark. Möjlighet till ny bilinfart direkt från Stålgatan behöver utredas i kommande detaljplanearbeten.

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 Stångjärmsgatan med varandra. Gatorna bör också studeras med inriktning att främja framkomligheten för gående och cyklist. Långtidsuppställning av långträdare 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 generellt 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.

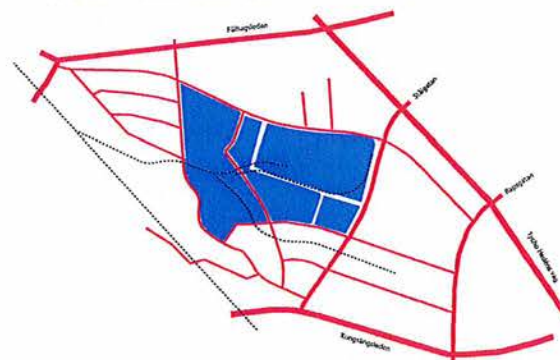
Ett kontinuerligt arbete pågår för att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för anställda och omgivning. Tillverkningen omfattar hantering av kemikalier i så stora mängder att anläggningen klassas som en "Seveso II anläggning på den lägre kravnivån. Rekommenderat säkerhetsavstånd till bostäder är 600 meter,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

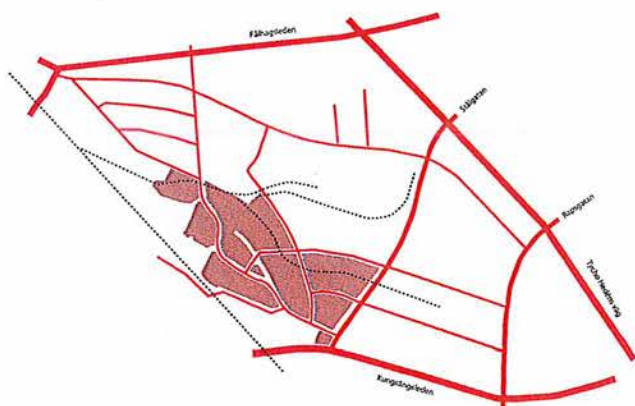
Inom kv Brännugnen och Boländerna finns två anläggningar som klassas enligt de s.k. "Seveso II reglerna" (Lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor). Den som har en verksamhet som hanterar farliga ämnen i mängder som överstiger en angiven gräns - maximalt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

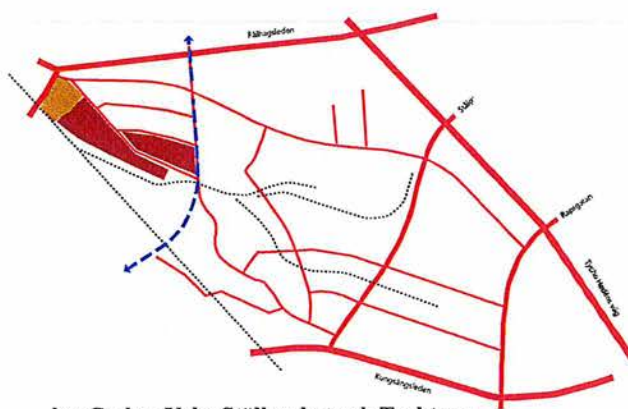


kv. Trallan, Syllen, Bufferten, Perrongen, Pistongen, Sofielund och del av kv Slakthuset

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 gaturnum.

Kvarter för huvudsakligen kontorsändamål

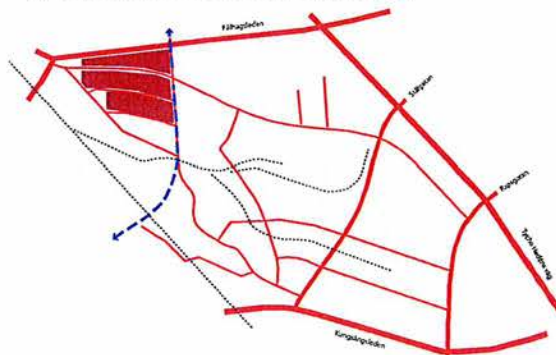
Kvarteren Gudur, Vale, Ställverket och Traktorn
Kvarteren Gudur, kv. Vale, kv. Ställverket och kv. Traktorn innehåller varierad bebyggelse och varierade verksamheter. Bebyggelsen har en måttlig skala och fastigheterna är förhållandevis små. Området bör på sikt kunna ges ökad exploatering, motiverat av 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 kulturhistoriska intressanta bebyggelse bör bevaras. Likaså bör nya bebyggelseutlägg 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.

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



kv. Ångmaskinen, Motorn och Turbinen

Alla tillägg i form av nya byggnader ska studeras mycket väl med avseende på skala, siktfält och påverkan på den historiskt intressanta och trevliga gatumiljön längs Bergsbrunnagatan. Byggnadernas och gatumiljöernas skala, fasadlinjer och siktfält 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 bedrivs 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

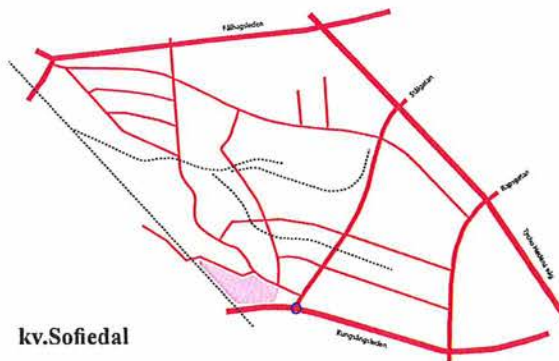
Skulle en ändrad inriktning aktualiseras är ett andrahandsalternativ att tomten utnyttjas för industri och kontor (programförslagets beteckning förslås vara SKI).

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

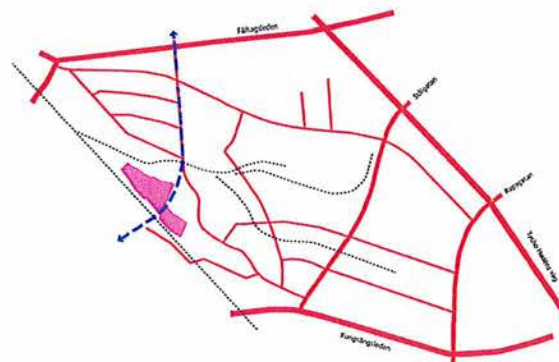
Om cirkulationsplatsen genomförs blir det aktuellt att sammanlägga Kungsängsvägen direkt till cirkulationsplatsen. Framtida planändringar i kv. Sofiedal bör möjliggöra en sådan lösning.



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

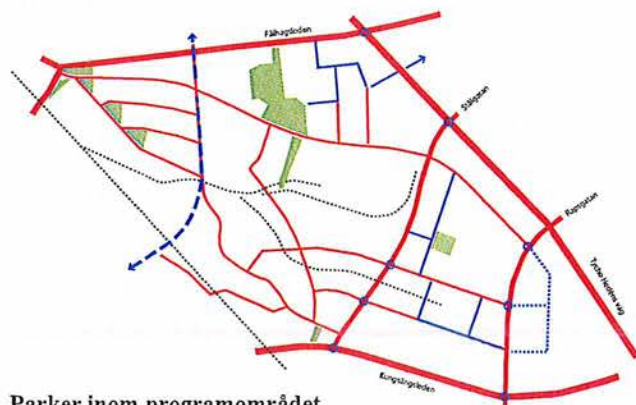
Med en ny vägkoppling, enligt ovan, kommer även kv. Slakthuset att ges en förbättrad åtkomlighet från västra stadsdelarna. Detta skulle kunna öppna för ett annat innehåll i kvarteret på längre sikt. Det skulle t.ex. kunna vara lämpligt med kontor eller annan bebyggelse som kan fungera i relation till 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 parkytor belägna dels utmed Säbygatan dels några spridda inom programområdet. Öster om Bolandsskolan finns ett lite större parkområde med goda möjligheter för utveckling av närrecreation. Det har tidigare funnits ett par stråk där de luftförlagda kraftledningarna (genom kv. Vevstaken-Cylindern och utmed Tycho Hedéns väg) fanns. Parkerna i Boländerna är svagt utvecklade till sitt innehåll men används av de som arbetar i området och av förskola/skola.

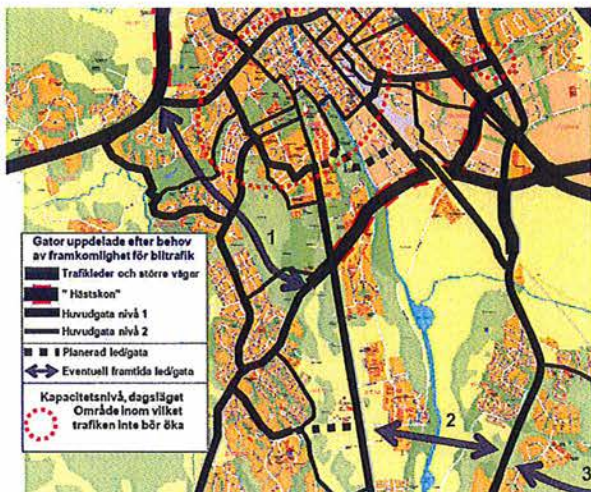


Parker inom programområdet

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



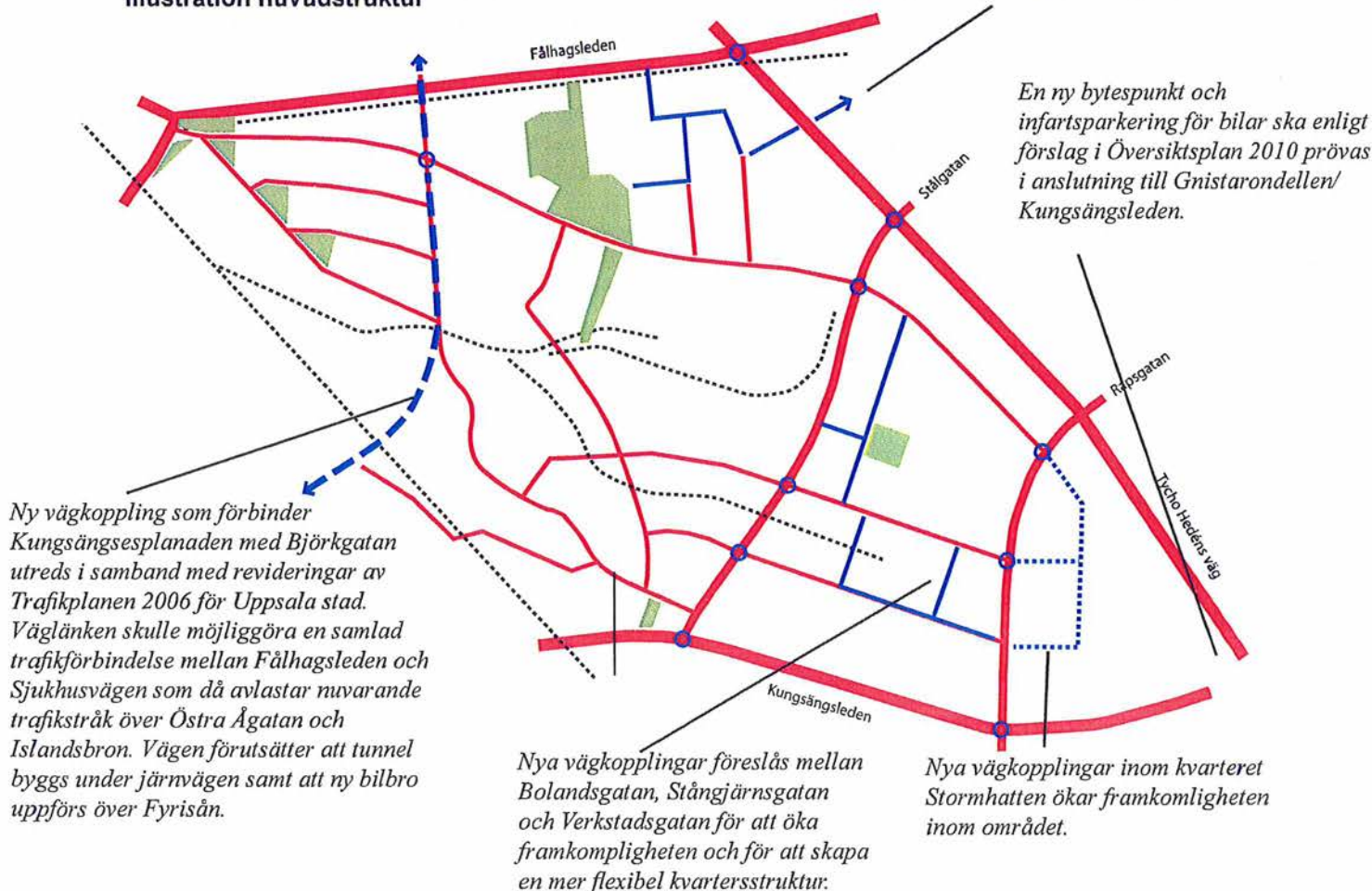
Översiktsplan 2010

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 kvartersstruktur.

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 Hedens 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 gatemark eller som kvartersmark där yta ska hållas öppen för allmän biltrafik.

Nya cirkulationsplatser

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

Framkomligheten utmed Kungsängsleden regleras med signaler i korsning med Raps-gatan och Stålgatan. Etablering av bättre trafiklösningar i Kungsängsledens korsning med Stålgatan utreds av Gatu- och trafikkontoret. En sådan lösning bör pröva en utformning med direkt anslutning till Kungsängs-vägen.

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 detaljplanläggs. 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. Dragstängen.

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 turthet. En bytespunkt för regionalbussar/infartsparkering förslås 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.

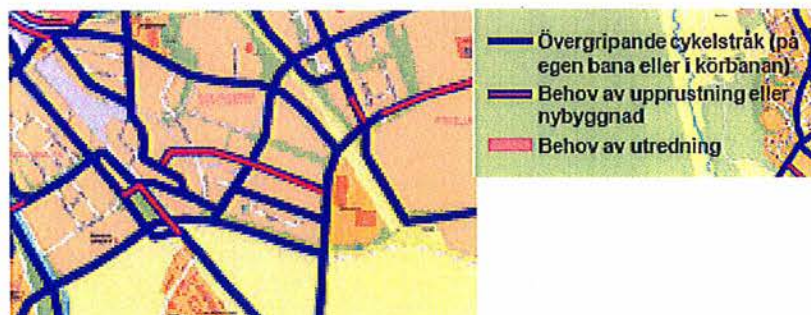
- Rapskatan har idag gång- och cykelväg på båda sidorna. Säkerheten i cirkulationsplatserna bör särskilt uppmärksammas.

- Östvästliga gång- och cykelförbindelser genom det tidigare ledningsstråket mellan kvarteren Vävstaken och Cyldern 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.



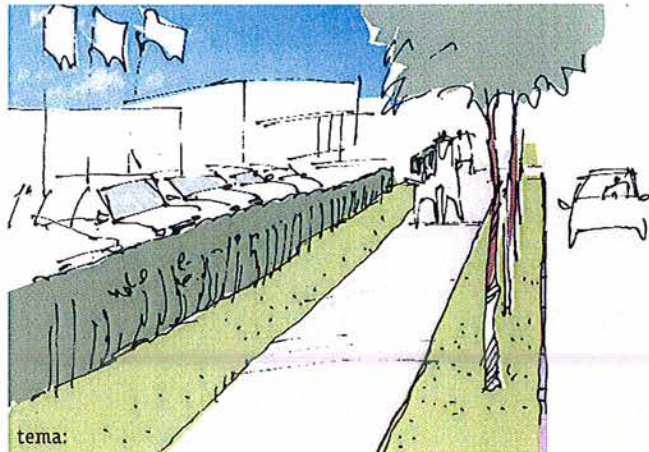
Ovan redovisas den befintliga situationen enligt cykelkartan från 2009



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 Rapskatan, 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 avskärningar 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 högräskade 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 mittresor 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.



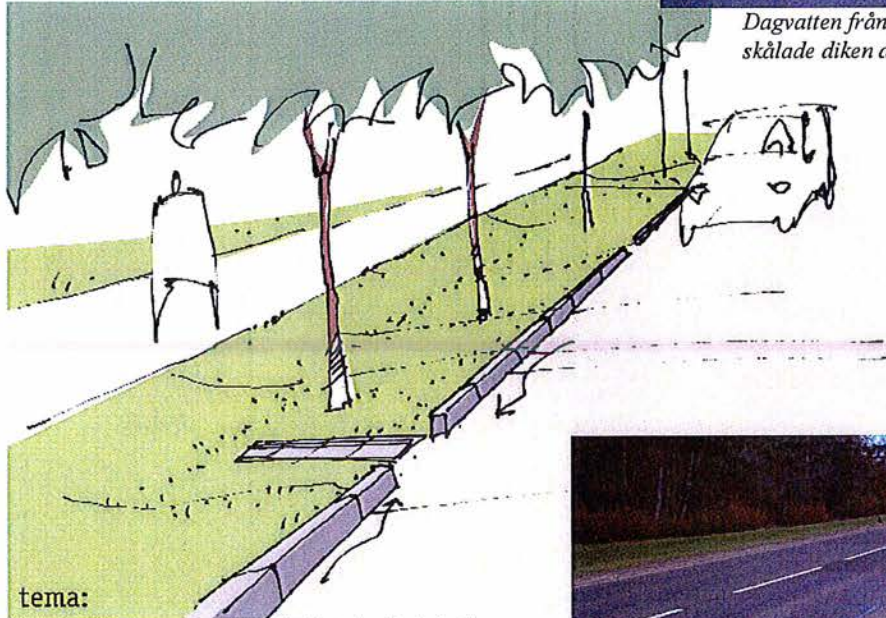
Exempel på vacker trädplantering. Modellen skulle kunna tillämpas utmed lokalgator, vid butiksinfarter och kring parkeringsytor.



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 upplevelse kvaliteten i gatumiljön.

Dagvattenlösningar i gatumiljö

Omhändertagandet av dagvatten från trafikytor 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 avvattas 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

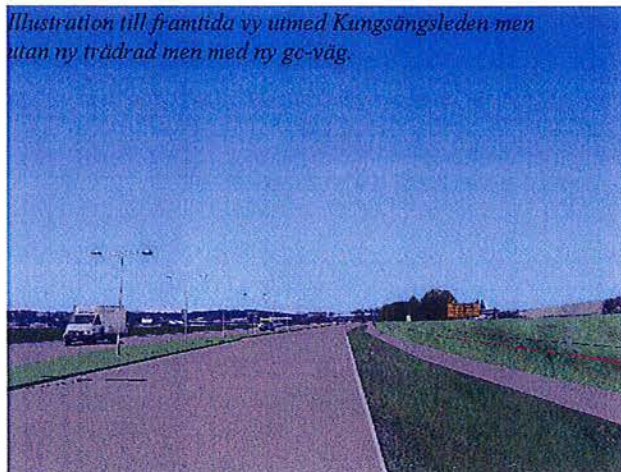
Befintlig vy utmed Kungsängsleden mot väster.



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.

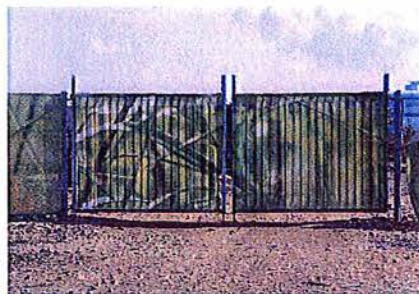
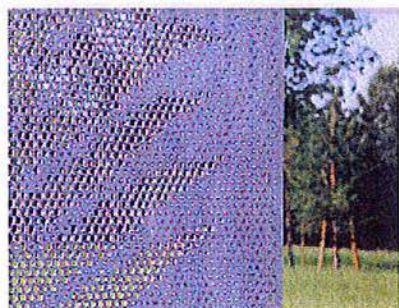


Sektion Stålgatan

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, kvartersmarken 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 monotoni 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 närbarhet 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 samlad 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 gatanätet, 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.

Handläggare:
Ulla-Britt Wickström

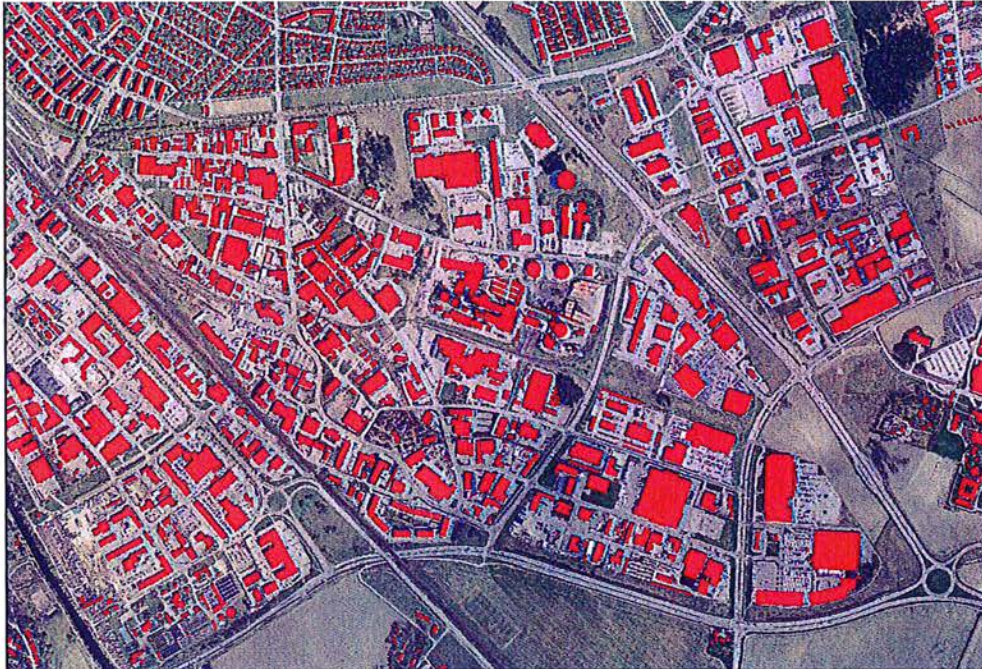
Datum:
2011-10-03

Diarienummer:
2004/20078-
1

018-727 44 36
ulla-britt.wickstrom@uppsala.se

Programsamrådsredogörelse

Planprogram för Boländerna, Uppsala kommun



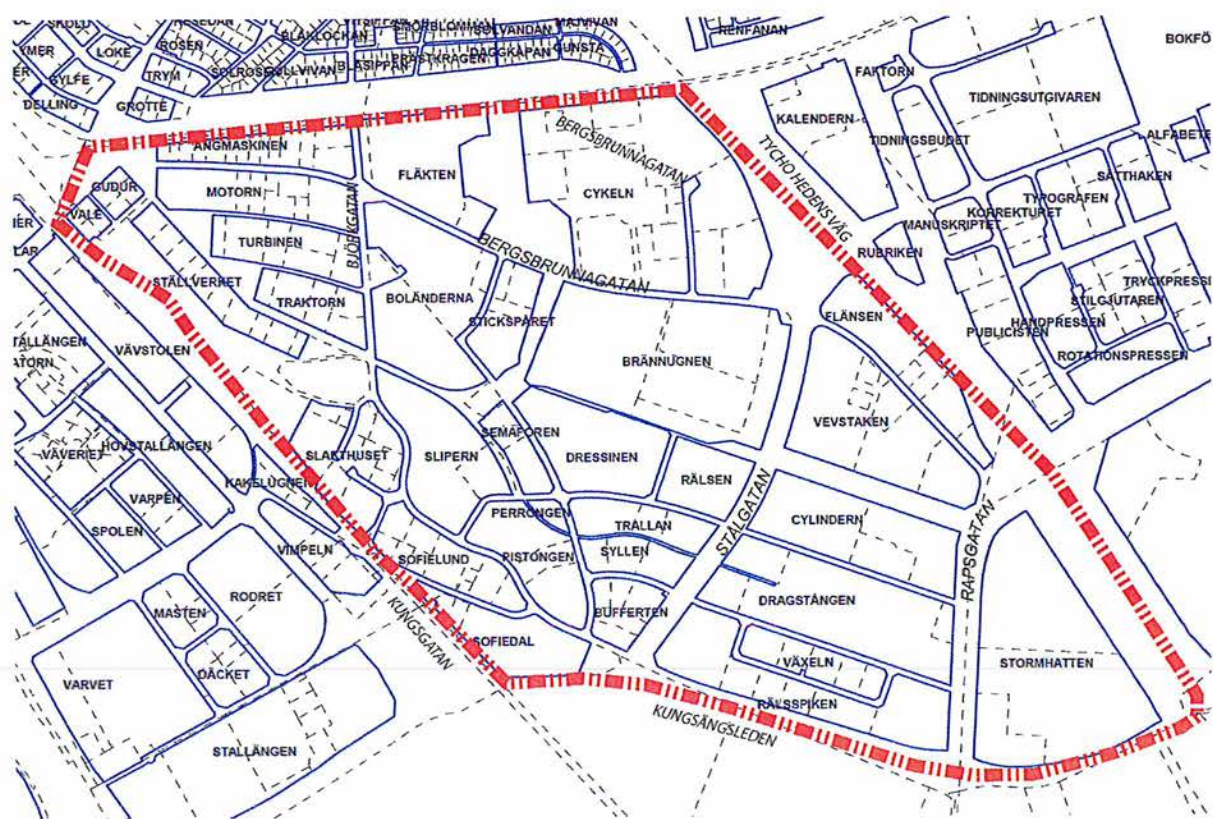
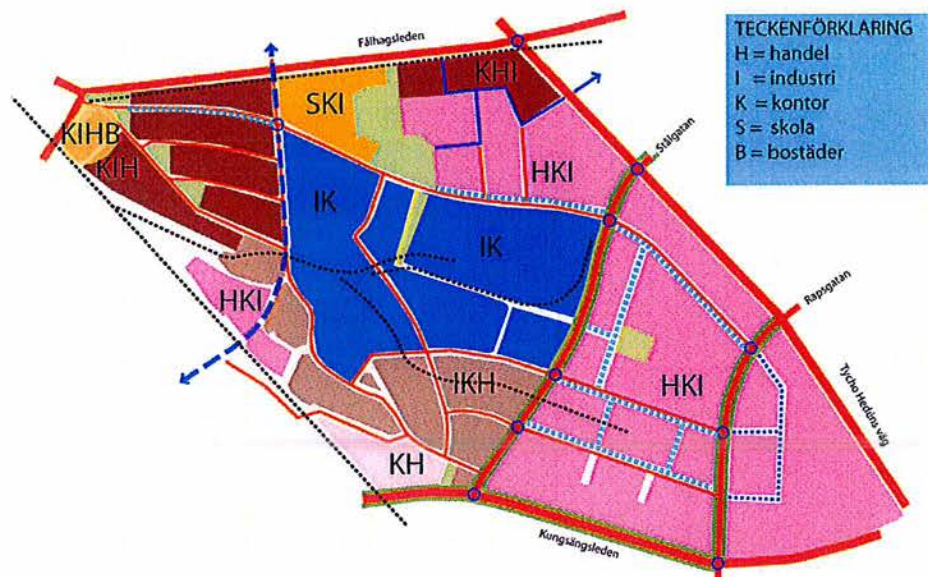
Programmets syfte

Programmet ska identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov och söka möjligheter att effektivisera markanvändningen och möjliggöra utökade byggrätter för bl.a. handel; utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikantslag; främja en god stadsbild och en mer attraktiv södra stadsinfart

Samrådsyttranden	
Totalt antal inkomna	42
Avstår från yttrande	2
Yttrande	
utan erinran / med tillstyrkan	8
med synpunkter / krav	32
med avstyrkan	--

Beslutsdatum och samrådstider	
Ansökan inkom:	---- -- --
Beslut om programsamråd:	2004 10 21
Beslut om miljöbedömning:	---- -- --
Programsamråd:	2007 0524- - 2007 08 20
Programmet godkänt:	
Beslut om planuppdrag:	
Beslut om samråd:	
Samråd:	
Beslut om utställning:	
Utställning:	
Antagande / godkännande BN:	
Antagande KF:	
Laga kraft:	

Programmets huvudstruktur inför samrådet och översikt över kvarteren i Boländerna



Innehållsförteckning

1. SAMMANFATTNING AV SAMRÅDET	4
2. SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR I FÖRSLAGET	6
3. ÄMNESVIS SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER, OCH KONTORETS KOMMENTARER OCH FÖRSLAG TILL ÄNDRINGAR	8
- <i>Övergripande huvudstruktur/markanvändning</i>	8
<i>Industri / Tyngre verksamhet (8); Bostäder (8); Handelns utvecklingstakt och områden (11); Grönytor(13); Allmänt om gestaltning och kvartersutformning (15)</i>	
- <i>Förutsättningar i området</i>	15
<i>Kulturmiljövården (15); Ledningar, ledningsreservat (17); Verksamheter med skyddsområden (19)</i>	
- <i>Förslag till riktlinjer för planläggning i olika kvarter</i>	22
<i>Kv. Stormhatten, Cykeln (22); Kv. Fläkten, Gutur och Vale, Motorn (23); Kv. Traktorn, Brännugnen, Slakthuset (24)</i>	
- <i>Förslag till riktlinjer för trafiksituationen i Boländerna</i>	25
<i>Trafikfrågor/Gatustruktur (25); Parkering/Uppställning (30); Varutransporter/Godshantering (31); Busstrafik och spårtaxi (33) Förhållningssätt för fastighets- och bebyggelsegränser (35)</i>	
- <i>Konsekvensdiskussion</i>	36
- <i>Genomförande</i>	36
5. SAMRÅDSYTTRANDENA I SIN HELHET	38
<i>Översikt över inkomna samrådsyttranden</i>	38
<i>Avstår från yttrande</i>	41
<i>Samrådsyttranden utan erinran / med tillstyrkan</i>	41
<i>Samrådsyttranden med synpunkter / krav</i>	43

1. Sammanfattning av samrådet

Programsamrådet inleddes 2007-05-24 och avslutades 2007-08-20. Några yttranden har inkommit efter denna tidpunkt vilket innebär att totalt har 44 yttranden inkommit. Under och efter samrådstitiden har möten mellan representanter för kommunen och en grupp fastighetsägare - Boländernas fastighetsägarförening ägt rum.

Sedan programhandlingen färdigställdes för samråd våren 2007 har mycket hänt.

- Kommunstyrelsen fattade 2007-05-15 beslut om ”**Handlingsplan för utveckling av handel i Uppsala kommun**”. I Handlingsplanen sägs att Uppsala aktivt ska ta vara på och utveckla sin roll som regionalt handelscentrum och ta höjd för ett tillskott av minst 135.000 kvm handelsyta till 2015 (jmf 100.000 kvm i ÖP 2002). I en bilaga till beslutet sägs också 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 (totalt 32.000 kvm).
- **Nya detaljplaner** har vunnit laga kraft dels för utbyggnad av Bauhaus-anläggningen (ca 10000 kvm) och dels en ny handelsplats sydost om vattentornet (innehållande bl.a. Media Markt- 10.000 kvm) kvm. Detaljplanarbeten pågår för del av kv. Cylindern (utvecklas av företaget Sjaelsö) (6.600 kvm) och kv. Flänsen Boländerna 35:1 (ägare Aspholmen AB) (ca 3500 kvm).
- **Kraftledningsombyggnaden** i projektet ”Uppsala Ström” som berör bl.a. Bolandsparken väntas bli avslutat under våren 2010 vilket innebär att alla luftledningar och fundament då tagits bort i och omkring Boländerna. Detta möjliggör att nya områden kan utnyttjas för utvecklingen av Boländerna och att ny bostadsbebyggelse med minst 500 nya lägenheter kan tillkomma utmed Fyrislundsgatan från Vaksalagatan till Fålhagsleden.
- **Kapaciteten i gatunätet** har förbättrats genom gatuombyggnader med bl.a. cirkulationsplatser i korsningarna Bolandsgatan/Stålgatan och Stålgatan /Tycho Hedéns väg. Cirkulationsplatser har byggts ut i korsningarna Stålgatan/ Verkmästargatan; Stålgatan/Stångjärnsgatan; Stångjärnsgatan/Rapsgatan och Bolandsgatan/ Raps-gatan. Verkmästargatans gatuprofil har byggts om med breddad gc-bana. Ombyggnader pågår i korsningen Stålgatan/Kungsängsleden.
- I ett reviderat **program för Kungsängen**, godkänt av KS 2009-09-09, förutspås att antalet lägenheter i Kungsängen vid fullt utnyttjat program kan bli ca 4000 tillsammans med en stor möjlighet att bygga kontor. Ett utbyggt Kungsängen kommer att innebära behov av goda gång- och cykelförbindelser inte bara in mot resecentrum/city utan även ut mot handels- och verksamhetsområdet i Boländerna.
- Program för Kungsängens utbyggnad och studier för nya arenabyggen har resulterat i uppdrag att planlägga för ny **bro över Fyrisån** vid Kungsängsesplanaden. En sådan framtida förbindelse ökar troligheten för en fortsatt vägkoppling mellan Kungsängsesplanaden och Björkgatan vilket redovisats i programmet för Boländerna. Förbindelsen förutsätter en tunnel under järnvägen. För närvarande är

gatuförbindelsen under järnvägen vid Strandbodgatan avstängd. Där byggs nu en ny vägtunnel. Detta medför klart ökad kapacitet vad avser trafikmängder och tillgänglighet i hela Bolandsområdet.

- Kommunledningskontoret i samverkan med Vägverket har 2007-2008 har genomfört en **Godstransportutredning för Uppsala stad** som en del i det större forskningsprojektet "Den goda staden". Syftet var att få fram bättre kunskap om hur mycket gods som distribueras till och inom Uppsala samt på vilket sätt distributionen sker. Särskilt intresse riktades mot Boländerna. Undersökningen har givit värdefulla synpunkter på trafikfrågorna i Boländerna Resultatet redovisas i föreliggande samrådsredogörelse under rubriken "Förslag till riktlinjer för trafiksituationen i Boländerna/Varutransporter/godshantering".
- På uppdrag av Uppsala kommun (kommunledningskontoret) har WSP Analys & Strategi i samarbete med Logistik Centrum och Institutet för Hållbara Transporter (IST) genomfört en utredning angående anläggande av ett **spårbilssystem i Boländerna** (Spårbilsnät i Boländerna Förstudierapport dec 2008). Rapporten har varit föremål för samråd vilket resulterat i att kommunstyrelsen (augusti 2009) gav direktiv för fortsatt arbete med inriktning att kunna genomföra ett pilotprojekt med spårtaxi i Uppsala. Projektet med spårtaxi är inte längre aktuellt i Boländerna, detta utgår därför i programhandlingarna.
- **Översiktsplan 2010 antogs av Kommunfullmäktige den 17 juni 2010.**

I ÖP konstateras att "Boländernas vidsträckta verksamhetsområde gränsar såväl till stadskärnan som till stadsgränsen. Förändringstrycket är stort och de yttre delarna omvandlas successivt till handelsområde. Ett förslag till detaljplaneprogram har varit föremål för samråd och kommer att slutföras inom kort. En depå för spårvagnar kan bli aktuell i området. Inriktningen bör vara att de västra delarna funktionellt och strukturmässigt (med undantag från bangårdsområdet) inlemmas i en utvidgad innerstad, att mellanpartiet får fortsätta domineras av stora och små industrianläggningar under planperioden, samt att handelsområdet begränsas till partiet öster om Stålgatan. Inga nya bostäder kan tillkomma på grund av skyddsavstånden för olika miljöstörande verksamheter i området. Vattentornets roll som märkesbyggnad bör beaktas. Grönstrukturen i området utvecklas."

De olika händelserna och utvecklingen sedan 2007 har i huvudsak överensstämmt med det tidigare programförslaget. Enligt Översiktsplan 2010 visar på att Boländerna inte ska innehålla bostäder så länge miljöstörande verksamhet finns kvar. Avsteg från ÖP 2010 görs i det reviderade programmet där man tillåter bostäder i begränsad omfattning i delar av de nordvästliga kvarteren av Boländerna. Detta har skett i samråd med de anläggningar som bedriver miljöstörande verksamheter i området.

En trafiklösning som **inte** tagits upp i det nu gällande Översiktsplan 2010 för Uppsala Kommun är en förbindelse under järnvägen med koppling Björkgatan/ Kungsängsesplanaden vilket inte ingår i Översiktsplanens planeringsperiod 2010-2030. Denna förbindelse föreslås finnas kvar som en möjlighet i programmet. Gatu- och trafiknämnden föreslås utreda säkerhetsfrågor för oskyddade trafikanter och att hitta lösningar för att underlätta godstransporterna och uppställningen av lastbilar i anslutning till området.

Mot bakgrund av ovanstående de förändringar som skett efter tiden för samrådet tillsammans med de synpunkter som inkommit under samrådet föreslås det upprättade programmet reviderat.

2. Sammanfattning av ändringar i förslaget

- Kraftvärmeverkets expansion och lämpliga placering måste ytterligare poängteras i programmet liksom att skyddsområdet kring GE Healthcares anläggning ska respekteras. Kvarteren Slipern, Bygeln och Semaforen som delvis idag ger plats för GE Healthcares verksamhet föreslås i programmet överföras till områden med huvudsakligen industriverksamhet.
- Möjligheter till bostadsutbyggnad i Boländerna kommer att tillåtas i begränsad omfattning i delar av de nordvästliga kvarteren i programområdet.
- Möjliga tillskott av handelsytor ska översiktligt redovisas i programmet.
- I området mellan kv. Cylindern och kv. Vevstaken - Bolandsparken – återtas ett mindre parkområde.
- Programmets generella anvisningar om vikten av en tilltalande entré förstärks.
- El-ledningsnätet i området behöver ytterligare förklaras i programtexten
- Ett generellt påpekande i programmet om renande av dagvatten från stora p-platser ska införas i programmet.
- Smärre felaktigheter i programmets redovisning av dagvattenhantering har påpekats och föreslås korrigeras i det reviderade programmet
- Etablerade verksamheter måste få bedriva sin verksamhet utifrån de tillstånd som medgivits vilket måste tydliggöras i programmet
- Yttrandet från museiföreningen SRJ med påpekande om att järnvägen inte uppmärksammas i programmet föranleder komplettering liksom att inte godtrafikspåret finns omnämnt.
- Länsstyrelsens påpekande om föreningar inom kvarteren Cykeln, Motorn och Brännugnen bör införas i programmet.
- Kv. Flänsen föreslås förutom skola även kunna i en framtid inrymma industri/kontor
- I programmet redovisade detaljerade gatusektioner föreslås därför utgå och ersättas med generella råd gällande den framtid utformningen av gatusektionerna.
- Spårtaxi i Boländerna är inte längre aktuellt och utgår därför ur programhandlingen.
- Programhandlingen revideras efter ÖP 2010 efter KF:s antagande 17 juni 2010.

Vidarebefordrade yttranden:

Yttrande från **Boländernas fastighetsägarförening** med idéer om skötsel av parkmark vidarebefordras till fritids- och naturvårdsnämnden

Följande har inte fått sina synpunkter tillgodosedda i planförslaget:

Önskemål om bostäder inom Boländerna:

**Boländernas fastighetsägarförening; Fastighetsägare i kvarteren Gudur och Vale
Uppsala Kommuns industrihus AB; Barn och ungdomsnämnden; Utbildnings- och
arbetsmagnadsnämnden**

Önskemål om borttagande av redovisningen av kulturmiljövården
**Uppsala Akademiförvatning; Boländernas fastighetägareförening; Fastighetsägarna
Mellansverige.**

Önskemål om utvidgning av kvarteret Cykel på bekostnad av parkmark
Bilfastigheter i Uppsala AB

Önskemål om öppnande av Björkgatan
Boländernas fastighetsägareförening

3. Ämnesvis sammanfattning av inkomna synpunkter, och kontorets kommentarer och förslag till ändringar

För att ge en god överblick av samrådsyttrandena och stadsbyggnadskontorets kommentarer är dessa sammanställda ämnesvis i en ordning som stämmer med programmets uppläggning.

Övergripande huvudstruktur/markanvändning

Industri/ tyngre verksamheter

Inledande kommentar:

De inre delarna av Boländerna där GE Healthcare, Vattenfall AB och Farmek har sina anläggningar har i programförslaget markerats som industri och kontor. Dessa verksamheter representerar stora värden och kring dessa finns säkerhetszoner vilket föranlett kommentarer.

Uppsala handelskammare och Fastighetsnämnden anser det viktigt att tyngre verksamheters expansion och utveckling är viktiga och inte får hämmas. Förutom ökad handel öster om Stålgatan och norr om Bolandsgatan bör tyngre verksamheter få fortsatt fritt spelrum.

Fastighetsnämnden och Kommunstyrelsen påpekar att en förstärkning och förnyelse av kraftvärmeanläggningen har aktualiserats i översiktsplanen för staden, vilket också kan förtydligas i texten, och att det borde utredas vad detta kräver i expansionsutrymme.

GE Healthcare anser att Boländernas industriområde bör behållas som ett område för mindre och medelstor industriverksamhet och att bostadsbebyggelse inte planeras i eller i direkt anslutning till industriområdet

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

GE Healthcare och Vattenfall AB har verksamheter och anläggningar som är av stor betydelse för kommunen. Programmet föreslås därför tydligare markera att dessa verksamheter inte ska hotas på grund av att ny verksamhet lokaliseras i dess närhet som kan innebära hot mot de befintliga anläggningarna. Kvarteren Slipern, Bygeln och Semaforen som delvis ger plats för GE Healthcares verksamhet föreslås överföras till områden med huvudsakligen industriverksamhet. Bostadsbyggande i Boländerna föreslås begränsas till en mindre del av de nordvästliga kvarteren, vid kv. Gudur och Vale, i programområdet.

Bostäder

Inledande kommentar:

Programsamrådsförslaget redovisar att bostäder kan prövas i zonen närmast Fålhagsleden. Ett flertal samrådsinstanser avstyrker eller är tveksamma till bostäder på grund av skyddsavstånd från befintliga verksamheter i Boländerna. De utpekade områden för bostadsbebyggelse i programsamrådshandlingen utgår, då dessa bedöms ligga för nära verksamheter med miljöfarlig verksamhet samt hindra utvecklingen av den eventuellt framtida spårvägen längs Lennabanan.

Kommunen har i samråd med berörda företag vilka har anläggningar som bedriver miljöfarlig verksamhet i Boländerna enats om möjligheten att förlägga bostäder i de nordvästligaste delarna, vid kv Gudur och Vale, i programområdet

Illustration huvudstruktur

På sikt kan inslag av bostäder prövas i zonen närmast Fålhagsleden. Skyddsområden kring industriområden måste dock respekteras.

bedöms inte vara aktuell för närvarande.

Vägkoppling mot Tycho Hedéns väg och vidare in i kv. Kalendern öst om Tycho Hedéns väg föreslås. Det skapar bl.a. ökade byggrätter:



Utdrag ur samrådsprogramhandling med redovisade möjligheter till bostadsutbyggnad (B).

GE Healthcare, Vattenfall AB Värme, Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen, Uppsala Handelskammare, Räddnings- och beredskapsnämnden, Äldrenämnden, Fastighetsägarna Mellansverige samt Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar anser inte att bostäder är förenligt med de skyddsavstånd av Sevesoklassade verksamheter som gäller och kan medföra risk för framtida restriktioner för fortsatt verksamhet.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar, Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen och Uppsala handelsförening anser att bostäder i området inte är lämpligt med tanke på den tunga trafiken i området.

Museiföreningen tycker att bostäder kan medföra inskränkningar på tågtrafiken på ULJ, och försämra förutsättningarna för framtida utökande av tågtrafiken och biltrafik på Fålhagsleden. De anser att komplettering av bebyggelse utmed ULJ bör ske med kontor, lättare industri och ev. handel.

Länsstyrelsen tar också upp ovanstående aspekter, samt tveksamhet till bostäder i Kv Cykeln och Motorn p.g.a. av markföroreningar orsakade av verksamheter funnits inom kvarteren. De anser också att tillgängligheten till parkytor och dagligvaruservice också måste uppmärksammas och att nämnda synpunkter bör behandlas närmare i MKB:er i detaljplaneskedet.

Kommunstyrelsen: Bostadsinslag i de inre delarna bör hållas nere till förmån för kontorsverksamhet och mer innerstadsbetonade servicefunktioner som på sikt kommer att efterfrågas i detta läge.

Fastighetsnämnden vill att frågan om bostäder avvaktar resecentrums färdigställande och att planeringen kommit längre i kraftledningsgatan/Fyrislundsgatan med bl.a. kopplingen från den via kv. Kalendern in mot Fålhagen.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen säger att det finns uppgifter på att trafiken på Fålhagsleden och Bergsbrunnagatan kommer öka kraftigt i och med att resecentrum färdigställs. Bostäderna får även ett instängt läge innanför järnväg och vägar. Samma bullerkrav bör ställas på etablering av bostäder nära industriområden som etablering av industri vid bostäder, dvs. ekvivalentnivåer på 50 dBA kl. 07-18, 45dBA 18-22 samt sön- och helgdagar samt 40 dBA nattetid

Vårda Uppsala anser att etablering av bostäder i Boländerna kräver ett eget program. De är positiva till blandningen av bostäder och verksamheter men har förbehåll på grund av ett så litet antal bostäder i ett så av verksamheter utpräglat område och att Fålhagsleden och järnvägen hindrar dessa från att få samhörighet med omgivande bostadsområden. Emissionerna från museijärnvägen, en gatubreddning av Bergsbrunnagatan samt att byggnadshöjden bör begränsas till 5 våningar medför att utrymmet för bostäder längs Bergsbrunnagatan är trångt.

Boländernas fastighetsägareförening vill ha mer ytor för bostäder i området. Man bör ha ett 50 årigt perspektiv. Björkgatan – Fålhagsleden – järnvägen bör även inrymma bostäder (KBIH). Säbygatan hänger samman med Bergsbrunnagatan, Knivstagatan och Märstagatan och bör medges bostäder i likhet med dessa. Att det inte finns möjlighet att bygga bostäder nära järnvägen är inte tillräckligt klarlagt. Andra områden i Uppsala har motsvarande närhet till järnväg eller närmare. Bostäder på Bergsbrunnagatan bör ha höjder som stämmer med andra bostadshus i närområdet.

Fastighetsägarförening betonar möjligheten att blanda boende med verksamheter och nyttja möjligheten till tredimensionell fastighetsbildning. Detta bör finnas med som ansats i planen.

Barn- och ungdomsnämnden anser det naturligt att området närmast centrum kompletteras med bostäder och anser det nödvändigt att man även ger möjlighet till tillskapande av förskola där bostäder planeras. Det är också viktigt att det finns ytor för lek och rörelse nära bostäderna.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden anser att en komplettering av området med bostäder och kontor är en naturlig utveckling men betonar att det är viktigt att detta inte försvårar för befintlig verksamhet.

Fastighetsägarna för Kv. Gudur och kv. Vale begär att kvarteren ska kunna inrymma bostäder, kontor och handel då föreslagen användning KIH begränsar möjligheterna att nyttja fastigheterna. Industri är heller inte intressant då läget inte är lämpligt för tyngre transporter.

Folkuniversitetet ställer sig positivt till bostäder i området söder om Fålhagsleden.

Uppsala Kommuns Industrihus Förslaget med bostäder skapar större integration och framtida utvecklingsmöjligheter för fastigheterna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

*Det alltid en fördel om bostäder kan blandas med verksamheter för att uppnå önskvärt stadsliv. Inkomna yttranden redovisar den problembild som finns kring etablering av bostäder i ett så verksamhetspräglad område med stora och för staden viktiga etableringar som **GE Healthcare** och **Vattenfall AB**.*

Etablering av bostäder i området är möjlig i delar av de nordvästra kvarteren, vid kv. Gudur och Vale, av programområdet. Detta har konstaterats i samråd med de företag som bedriver miljöfarlig verksamhet i området. Bedömningen är att bostäder i detta läge inte utgör hinder för befintlig verksamhet idag eller på sikt. . Hänsyn ska tas till bullersituationen vid detaljplaneläggning av dessa områden. Påpekandet att även skoltomten – Bolandsskolan – i en framtid kan bli bebyggd med bostäder är i sak fullt möjlig men frågan är inte aktuell idag.

Typen av fastighetsbildning får prövas från fall till fall men tredimensionell fastighetsbildning är möjlig att tillämpa i området om så skulle vara lämpligt.

Medgivande för en begränsad bostadsutbyggnad i de nordvästra kvarteren i Boländerna skapar nya förutsättningar för att skapa starkare anknytning mellan Boländerna och innerstaden. Byggnadsnämnden har tidigare 2004-05-13 yttrat sig över möjligheten att planlägga för bostäder inom kv. Gudur och Vale och då avvaktat med ställningstagande tills föreliggande program har klarlagt förutsättningarna.

Handels utvecklingstakt och områden

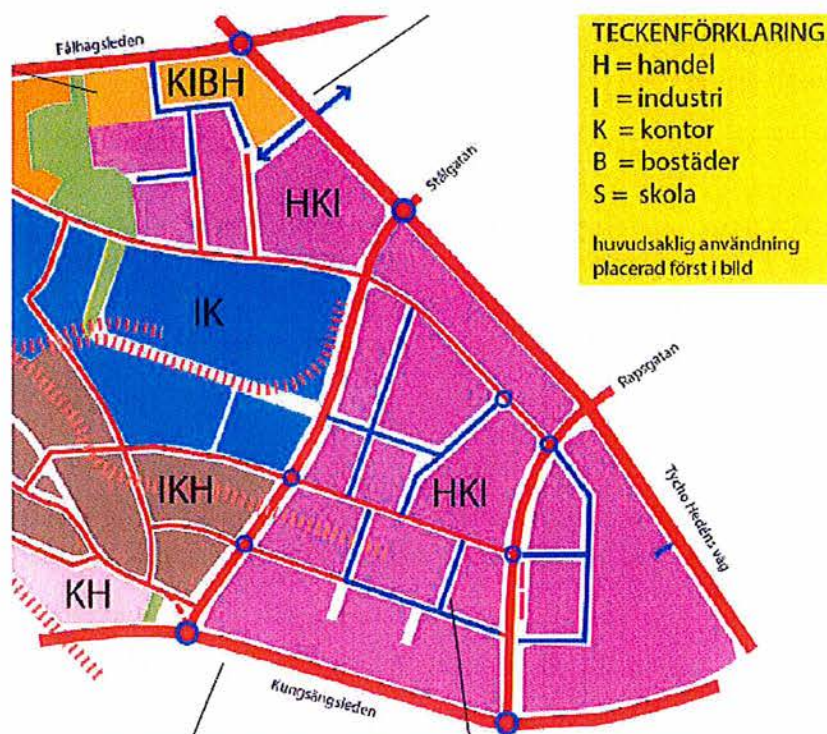
Inledande kommentar:

Översiktsplanen för staden (2002) säger att "Boländernas handelsområde behöver få en tydlig avgränsning. Det bör prövas om delar av kvarteren väster om Rapsigatan - närmast denna gata- kan detaljplanläggas för handel medan resterande delar av Boländerna, utom vissa stråk, reserveras för annan verksamhet".

Kommunstyrelsen fattade 2007-05-15 beslut om "Handlingsplan för utveckling av handel i Uppsala kommun". I Handlingsplanen sägs att Uppsala aktivt ska ta vara på och utveckla sin roll som regionalt handelscentrum och ta höjd för ett tillskott av minst 135.000 kvm handelsyta till 2015 (jmf 100.000 kvm i ÖP 2002). I en bilaga till beslutet sägs också att Boländerna är den snabbast växande handelsplatsen i Uppsala där det de planmässiga förutsättningarna i alla händelser bör möjliggöra en utbyggnad på 55-60.000 kvm fram till 2015.

I samband med kommunstyrelsens beslut kring Handlingsplanen lämnades flera uppdrag bl.a. till gatu- och trafiknämnden att kartlägga och beakta varudistributionens, handels och besökarnas krav på förbättrade trafiklösningar, tillgänglighet och syltning i handelsområdet. Kommunledningskontoret fick i uppgift att tillsammans med andra berörda kontor skapa plattformar för samverkan mellan kommunen, fastighetsägarna och handeln i områden som Boländerna. Byggnadsnämnden fick i uppdrag att beakta inriktningen i plan och programarbeten såväl inom staden som i ytterområdena. Slutligen beslutades att 2010 revidera handlingsplanen i samverkan med näringslivet.

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. Kartläggningen visar att 2008 var ett mycket turbulent handelsår. Sällanköpshandeln ökade 2007-2008 med 2,7 procent i Boländerna med 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. Från kartläggningen kan i övrigt noteras att Uppsala city under 2008 uppvisade en förvånansvärt stark tillväxt, hela 7,4 procent. Nedan följer synpunkter på programmets förslag kring handelsfrågorna.



Utdrag ur programsamrådshandlingen, visar områden med huvudsaklig användning för handel (H).

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden saknar en diskussion kring utvecklingstakten i förhållande till övriga handelsområden och om målet i Översiktsplanen om totalt 135.000 kvm tillkommande handelsyta mellan 2003-2015 gäller. Sammantaget ges genom plan- och programarbeten möjlighet till nära 300 000 kvm nya handelsytor i Uppsala. En prioritering bland möjligheter behövs. "Proaktiva kommunala insatser" behövs för att kunna erbjuda handeln etableringsalternativ då merparten av de möjliga områdena inte ägs av kommunen.

Kommunstyrelsen påpekar att programmet gör ett avsteg från översiktsplanens riktlinjer där det anges att kvarteren mellan Rapsgratan och Stålgatan prövas för handel medan resterande delar reserveras för andra ändamål. Programmet bör visa en tydligare avgränsning för handelsområde och motivera eventuella avsteg.

Intentionerna i handlingsplanen för utveckling av handeln om 60.000 kvm ny handelsyta i Boländerna bör vara styrande för dimensioneringen av handelsområdet och det bör även redovisas hur mycket ny handelsyta som kan tillkomma.

Utbredningen av det mer storskaliga handelsområdet blir tydligare och orienteringen lättare om programmet anger Stålgatan som västlig gräns. Om ett nettotillskott med volymen 60.000 kvm handelsyta kan förväntas få utrymme i området öster om Stålgatan bör istället kontor och lättare industriverksamhet få företräde i nämnda kvarter väster om Stålgatan.

Småskalig handel och service bör kunna tillåtas i begränsad omfattning även i kvarter som huvudsakligen används för industri- och skoländamål (centrala Boländerna resp. kv. Fläkten). Med tillåtna handels/serviceinslag på ömse sidor av Bolandsgatan mellan Björkgatan och Stålgatan kan man erhålla ett stråk med handel och service hela vägen från Konsert- och kongresshuset via nya Stationsgatan, Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan ända fram till kv. Stormhatten (IKEA, COOP mfl).

Vårda Uppsala är i grunden positiv till förslaget men anser att Boländerna tydligare bör sättas in i sitt **sammanhang**, framför allt gällande **handel och trafikbelastningar** i samband med utvecklingen av Fyrislund.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det framlagda programförslaget har redovisat hela området mellan Stålgatan-Kungsängsleden -Tycho Hedéns väg samt delar av kvarteret Cylindern som ett framtida handelsområde. Det senare området ligger utanför det som utpekats i översiktsplanen från 2002. Signalerna har varit tydliga att företag gärna vill etablera sig ut mot Tycho Hedéns väg norr om Bolandsgatan vilket också utmynnat i en fastställd detaljplan för handelsändamål (bl.a. för Media Markt). Även sydvästra delen av kv. Cylindern föreslås i programförslaget som handelsyta. Där finns idag ett möbelvaruhus och en maskinförsäljning som onekligen har handel som utgångspunkt. Här kan också som motiv för fortsatt handel framhållas att detta ligger i ett etablerat stråk Stationsgatan/ Strandbodgatan/ Bergsbrunnagatan/ Bolandsgatan. Det är svårt med dessa förutsättningar att motivera att vissa delar bara ska utnyttjas till annan verksamhet än handel.

Behovet av ett tillskott på minst 60.000 kvm ny handelsyta i Boländerna enligt kommunens "Handlingsprogram för utveckling av handel" kan tillgodoses. Med de markeringar av lämpliga lokaliseringar av handelsföretag som gjorts i programmet ryms som tidigare sagts de efterfrågade 60.000 kvm. Det är dock svårt att dra skarpa mätbara gränser för vad som redan finns och vad som kan komma nytt. Klart är att i kv. Stormhatten genom IKEA:s utbyggnad fått ytterligare ca 20000 kvm. I kv. Cykeln byggs just nu ett tillskott på 10.000 kvm och kv. Cylindern (Bauhaus och Sjaelsö) kommer att öka med ca 16.500 kvm för handelsändamål. I kv. Dragstången kan tillföras ytor om ca 10.000 kvm och i kv. Rälsspiken kan detta ske med ytterligare ca 10.000 kvm. Denna redovisning - som är mycket grov - kan redovisas i programmaterialet såsom önskats.

*De ytor som i programmet redovisats som handel (H) som huvudsaklig användning förändras **inte** med anledning av kommunstyrelsen och fastighetsnämndens yttrande.*

Grönytor

Inledande kommentar:

Programförslaget har pekat på att Boländerna har ett mycket begränsat utbud av parkmark vilket kommenterats.

Länsstyrelsen anser att frågan om förädling av befintliga liksom nyanläggning av parkytor tas upp i samband med diskussionen om etablering av bostäder. Ett bevarande av miniparkerna utmed Säbygatan ses av **BRF Kvoten** som positivt då det är ett kulturarv från Gunnar Leches tid.

Boländernas fastighetsägarförening ser möjligheter till att samverka för att utveckla grönytorna i området, bl.a. att öppna entréer mot dessa och koppla samman dessa med intilliggande fastigheter.

I reservation till Barn- och ungdomsnämndens yttrande anges att frånvaron av park/naturmark i markanvändningsplanen är otillfredsställande.

Fritids- och naturvårdsnämnden betonar att Bolandsparken, parkerna längs med Säbygatan och vid museijärnvägen kan utvecklas till viktiga inslag i Boländerna. De är särskilt viktiga

vid en omvandling till bostäder. De tallbevuxna kullarna vid vattentornet och skogsdungen är också värda att bevara. I den senare har råkorna sin fristad på behörigt avstånd från bostäder och är därför viktig att bevara om man inte vill riskera att de hittar en ny boplats som riskerar att bli mer störande.

Även den östra delen av Boländerna skulle vara betjänt av allmän platsmark och grönytan mellan Stålgatan och Rapskatan där kraftledningen går är den möjlighet som finns. Den trädrad som antyds i vägprofilen för Kungsängsleden på södra sidan av vägen mot slätten skulle störa landskapsbilden och påverka trafikantupplevelsen. Det bör därför inte planteras träd på södra sidan av Kungsängsleden. För övrigt är nya trädplanteringar välgörande för att öka trivsel. Placering av ledningar och träd måste ske så att man undviker schakt inom trädens rotsystem vid anläggning eller reparation samt problem med rotinväxning i ledningarna.

Ett eventuellt behov av idrottsytor får enligt programmet samordnas med de angränsande stadsdelarna, men det är ett problem eftersom den typen av ytor saknas i de stadsdelar som syftas på.

Kommunstyrelsen: Grönstrukturfrågorna bör belysas ytterligare. Frånvaron av park/naturmark är otillfredsställande då detta skulle höja områdets attraktivitet. Hur ser behoven i de skilda delarna ut och hur kan de lösas? Behöver kommunen långsiktigt försäkra sig om att kunna etablera park mm i senare omvandlingskedan? Det bör finnas vissa riktlinjer för planläggning så att gröna miljöer tillförsäkras på kvartersmark.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar (SRJmf) anser att parkplaneringen är en strukturellt strategisk sak när ett så stort grepp tas om en stadsdel. Ur SRJmfs synvinkel är parken i Boländernas nordvästra hörn "östra järnvägsparken" mest intressant då den är en del av kulturkorridoren längs ULJ, vilket KS och SRJmf gemensamt dokumenterat. Ingår som en del i den miljö som SRJmf har till syfte att medverka till att bevara och levandegöra, är tillsammans med Bergsbrunnsparken och Frodeparken ett stråk av parker som parkbesökaren upplever museijärnvägen genomkorsar som ett givet inslag. Parkstråket är en viktig attraktiv grön korridor före gående och cyklande mellan centrum och Boländerna som bör bevaras och utvecklas. Har en både sammanläkande och stadsdelsavgränsande rumslighet, samt utgör entré till centrum samt till Boländerna. Parken passeras och används av många i dagsläget och antalet människor förväntas öka. Det centrala läget och stora antal besökare gör att parken bör hållas i ett så representativt skick som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Fler verksamheter i området ställer krav på en god yttre miljö. Behovet av ytterligare parkmark vid en eventuell framtida högre exploatering måste bevakas i samband med kommande detaljplanering. Befintliga grönytor är en resurs som därför inte får reduceras ytterligare. Undantag är de ytor som i samband med upprustningen av gatusektionerna överförs till kvartersmark. Framställan om att få bygga i skogspartiet öster om Bolandsskolan föreslås att ej medges. Bolandsparken är en av de större parker i området med stort värde för närrecreation både för Boländerna men även för angränsande stadsdelar där parkmark är en bristvara.

I området mellan kv. Cylinder och kv. Vevstaken - Bolandsparken - har enligt ursprungsförslaget tillgängliga parkytor reducerats. I detta "parkområde" som nu friställs från kraftledningar föreslås som justering av programmet att ett mindre parkområde sparas

till trevnad för de som arbetar och besöker de olika handelsplatserna i de två närliggande kvarteren.

Påpekandet från SRJmf om dokumentationen av kulturkorridoren längs ULJ har inte omfattat delarna inom staden utan bara "landsbygdsdelen".

Förslaget från **Boländernas fastighetsägarförening** att samverka för att utveckla grönytorna i området, bl.a. att öppna entréer mot dessa och koppla samman dessa med fastigheter är bra. Synpunkterna föreslås bli överlämnade till fritids- och naturvårdsnämnden.

Allmänt om gestaltning och kvartersutformning.

Kommunstyrelsen: Programmet bör kompletteras med riktlinjer för bebyggelsens täthet och höjd. Programmet bör kompletteras med exempel på och riktlinjer för utformning av främst handelskvarteren med huskroppars, entréers samt last och parkeringszoners placering och utformning.

Vårda Uppsala: Ett **gestaltning**sprogram föreslås tas fram för att höja bebyggelsekvaliteten. Kommunen måste påverka fastighetsägarna till att förstå värdet av en god stadsmiljö även i perifera lägen. Förslaget om mer trivsamma och stadslika gaturum längs Stålgatan, Rapsgatan, Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden är positivt även om det kommer att bli svårt att kombinera med ökad framkomlighet.

Vårda Uppsala anser att byggnadshöjderna mot Bergsbrunnagatan, där bostäder föreslås, bör begränsas till 5 vån. Längs Säbygatan mot järnvägsområdet och på båda sidor i östra änden mot Björkgatan där kontor föreslås kan en byggnadshöjd på 6 våningar tålas medan den östra delen mot Märstagatan inte bör bebyggas med fler än 4 våningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Programmet för Boländerna föreslås **inte** kompletteras med detaljerade anvisningar gällande exploateringsgrader, hushöjder m.m. Programmets inledande generella anvisningar om vikten av en tilltalande entré och gestaltning i stort kan dock förstärkas. Gestaltningssprogram föreslås bli aktuellt i de större områden som i framtiden föreslås bli föremål för omvandling.

Förutsättningar i området

Inledande kommentar:

I programmet redovisades en industrihistorisk bebyggelseinventering framtagen genom kulturkontoret 2003 (Franzen&Ejdesjö). Denna redovisning har mött stort intresse.

Kulturmiljövärden.

Länsstyrelsen anser det positivt att kulturmiljövärden har uppmärksamats och trycker på möjligheten att låta den äldre bebyggelsen sätta sin prägel på området i samband med förtätning och omvandling. **Vårda Uppsala** anser speciellt att de f.d. lokstallarna har ett kulturhistoriskt värde och skall bevaras efter upprustning för andra verksamheter.

Upplandsmuseet tar fasta på att förändringar i industrihistoriskt intressanta byggnader ska föregås av särskild antikvarisk utredning och påpekar att många västligt belägna kvarter, där många av de industri- och kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna/miljöerna finns,

förutsätts få ett stort förändringstryck.

Uppsala akademiförvaltning och Fastighetsägarna Mellansverige vill att det slutligt bedöms vilka byggnader som är kulturhistoriskt intressanta och att det klargörs vad detta innebär i praktiken för fastighetsägarna. Annars försvåras marknadens beslutsfattande.

Kommunstyrelsen: Inre Boländerna: Den småskaliga bebyggelse- och verksamhetsmiljön längs Bergsbrunnagatan är närmast unik i staden, Det centrala läget motiverar antingen omvandling med hög exploatering och stora inslag av personal- och besöksintensiv verksamhet eller att nuvarande småskalighet består och får utvecklas inom de ramar som gällande planer ger.

Bergsbrunnagatan utgör en mycket karaktäristisk gatumiljö. Byggnadernas skala är mycket måttfull. Byggnaderna har en tydlig placering med kortsida mot gatan och med genomgående förgårdsmark utmed gatans norra sid. Gatan utgör också en port in mot stadens centrala delar där domkyrkans torn framträder tydligt. Gatans karaktär bör uppmärksammas i framtida planarbete.

Vasakronan yttrar att vissa industrifastigheter har utpekats som kulturhistoriskt intressanta utan föregående diskussion med respektive fastighetsägare eller inventering av fastigheternas status eller skick och att dessa därför bör tas bort ur programmet då de kan få en hämmande effekt på områdets framtid och utveckling.

Boländernas fastighetsägarförening anser att planens syfte borde vara att skapa bevarande i samverkan och inte begränsningar för verksamheterna. Programmet bör inte peka ut specifika byggnader då ansvariga bör utreda dessa ytterligare innan de förs in i en plan, och då med särskild motivering. Begränsande hinder för kulturhistoriskt intressanta byggnader kan påverka planer för bostäder och större kontorsytor.

Uppsala handelskammare anser att förvånansvärt många byggnader klassas som ”särskilt intressanta och skyddsvärda”. Även om industriminnen och historia bör värnas så bör inriktningen vara att byggnaderna används för industriverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Programmet säger att programområdet inte innehåller några skyddade kulturmiljöer. I programmet redovisas en konsultutredning om industrihistoriskt värdefulla byggnader och miljöer som beställts av kulturkontoret.

Programmet säger att de byggnader som lyfts fram i den presenterade konsultutredningen bör uppmärksammas vid ombyggnad och detaljplaneläggning, dvs. att man observerar att byggnaderna kan vara värdefulla. En tidig kontakt mellan fastighetsägare och kommun är att rekommendera vid planer på förändring som berör dessa utpekade byggnader.

Markeringen i programmet innebär ingen lösning för hur byggnaderna får användas/förändras. Motivering, avvägning och slutligt ställningstagande får ske vid bygglovprövning eller vid ändrad detaljplan.

Allmänt kan uttryckas att kompletteringar av befintlig kulturhistorisk bebyggelse kan ske men att detta inte negativt får påverka karaktären i respektive kvarter om den karaktären speglar områdets historia.

Ledningar, ledningsreservat

Länsstyrelsen: Angående omläggning av kraftledningar (Uppsala ström) bör det beskrivas vilka nya kabeldragningar som är aktuella och vilka stråk som berörs. Frågan om en eventuell framtida gasledning till värmeverket bör också uppmärksammas.

TeliaSonera informerar om att de har ett omfattande kabelstråk i förlängningen av Sofielundsgatan via Vimpelgatan ner mot Kungsgatan. Kabelbrunnar som troligtvis berörs av en utbyggnad av väglänk mot Kungsängsesplanaden önskar TeliaSonera placeras på platser som möjliggör tillfällig avstängning utan större påverkan på biltrafiken. En eventuell flytt av kabelstråket innebär tidskrävande och omfattande arbeten.

Vattenfall eldistribution AB informerar om befintliga och tillkommande ledningslägen och fördelningsstation/mottagningsstation i samband med Uppsala Ström projektet. Inför kommande detaljplaneläggning informeras också om att vid en förtätning av bebyggelsen eller en effektökning i området måste ett antal E-områden för uppsättning av nätstationer läggas in. Då det framgår av programhandlingen att man kommer att förändra gatuområdets utseende och flytta ut fastighetsgräns samt bebyggelse mot gatan riskerar Vattenfalls ledningar hamna på tomtmark alt. under byggnader. De vill därför att alla ledningar på kvartersmark erhåller u-områden, alternativt att ledningarna) till annan lämplig plats där ledningen inte kolliderar med andra intressen (lämpar sig bättre för <70 ledningar än 70 kV. Se nedan).

För 70kV-ledningar finns linjekoncession, vilket innebär att ledningen i sitt läge och sträckning är bestämd. Flyttning av en ledning kräver oftast ny koncession vilket innebär stora utrednings- och administrativa kostnader samt tar lång tid innan tillstånd erhålles (minst ett år i normalfallet). Möjligheten att flytta 70kV-ledningar är begränsade och kostsamma. Ledningsschakten har stor bredd då varje ledare är separerade och flera 70kV-ledningar kan gå i en och samma ledningsgrav. Utifrån ovanstående beskrivning **motsätter** sig Vattenfall att bebyggelse m.m. utformas så att våra 70kV-ledningar måste flyttas eller att åtkomst hindras.

"För snabb åtkomst av våra 70kV-ledningar vid fel eller underhåll krävs att stor restriktivitet iakttas mot att nya vägar/gc-vägar förläggs ovanpå våra ledningar, bl.a. försvåras åtkomsten vintertid p.g.a. tjäle. Vid nyanläggning av vägar ovanpå befintliga kablar kan förstärkning för att skydda ledningen bli nödvändig.

Träd eller buskar får inte planteras ovanpå ledningar/ledningsschakt eller i sådan närhet att ledningarna eller schaktet kan skadas.

Gällande fördelningsstationer/mottagningsstationer vill Vattenfall inte att någon del av fastigheterna tas i anspråk för vägar m.m. utan att detta i varje enskilt fall har godkänts av Vattenfall i förväg. Eventuella friytor kan behövas i framtiden för utveckling av stationsområdena för att säkerställa Uppsala Kommuns framtida elförsörjning.

Vattenfall yrkar på att avtal, som reglerar ersättning för kostnader, utformning av tekniska lösningar, överföring av rättigheter m.m., upprättas mellan exploatör och Vattenfall innan detaljplan antas. All förändring av befintliga anläggningar bekostas av den som påkallar förändringen. Det är viktigt att byggherre/exploatör kontakter oss i så god tid som möjligt."

Vattenfall AB Värme

Vattenfall informerar att dess verksamhet nyligen har prövats enligt miljöbalken och har färska tillstånd med moderna krav på miljöprestanda. Även om alternativa lokaliseringar av

verksamheten undersöks kommer den huvudsakliga produktionen ske inom kv. Brännugnen och det är därför viktigt att verksamheten inte hindras eller försvåras. Detta gäller främst transporter av bränslen kemikalier och askor samt bullernivåer mot nära belägna bostäder.

Genomförandefrågor i detaljplaneskede

Ny bebyggelse inom området kan anslutas till fjärrvärmenätet och ledningarna ska under byggtiden hållas tillgängliga för full drift. Ev. flytt eller ombyggnad av befintliga ledningar bekostas av byggherren. Huvudledningarna som utgår från kv. Brännugnen har dimensioner som innebär att en ev. flytt medför stora kostnader.

Va- och avfallsnämnden (numera Uppsala Vatten AB): Programområdet ligger inom verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen. Programmet behandlar utförligt och initierat förutsättningarna för avbördning av dagvatten från området. Vid kommande detaljplanering och vid gatuombyggnader bör möjligheter till lokalt omhändertagande inom kvartersmark för rening och fördröjd avrinning av dagvatten alltid utredas. Goda vattenreningsmöjligheter kan uppnås med förhållandevis enkla medel genom anläggning av grönytor och skålade, gräskladda vägdiken.

Efter samrådet har från VA-kontoret (numera Uppsala Vatten AB) inkommit kompletterande upplysningar rörande bilden på sid 8 i programmet. En översyn av text och illustration görs därför i samarbete med Uppsala Vatten AB.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden: Dagvattnet från parkeringsplatser är ofta förorenat av tex. oljespill. Dagvattnet leds ut i Fyrisån. Vid fortsatt planläggning bör krav på dagvattenrening införas i planbestämmelserna och behov av ytor för ev. dammar och magasin tillgodoses.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

*Beträffande **Telia Soneras** yttrande om kabelstråk utmed och i förlängningen av Sofielundsgatan måste vid framtida eventuella vägtunnelprojekt noggrant utredas hur en framtida ledningsförläggning kan utföras. För detta krävs mer av detaljerad projektering än vad som ryms inom detta program.*

*El-ledningsnätet (se **Vattenfall Eldistribution AB**) i området behöver ytterligare förklaras i programtexten. Detta gäller behov av nätstationer (E-områden), eventuella ändringar av fastighetsgränser som kan beröra ledningsdragningar, trädplaneringar ska undvikas i anslutning till ledningsstråken, flyttningar av kV70 ledningar kräver ny koncession, Vattenfall har som grundinställning att motsätta sig en flyttning av kV70 ledningar, att avtal om kostnader för flytt skall vara klara innan detaljplaner antas.*

***Vattenfall AB Värme**'s klarläggande att verksamheten i huvudsak kommer att ligga kvar i kv. Brännugnen innebär att för lång tid området domineras av denna verksamhet.*

VA-kontorets påpekande om fördröjningsmagasin inom bl.a. kvartersmark måste följas upp i kommande detaljplanearbeten. Smärre felaktigheter i programmets redovisning har påpekats och föreslås korrigeras i det reviderade programmet. Det har även pågått planering som gör delar av kartskissen inaktuell. Detta gäller framför allt att det pågår planering för ett nytt dagvattenmagasin i västra hörnet av Kungsängsleden och gamla Stockholmsvägen. Dagvattnet kommer från området mellan Tycho Hedéns väg, Rapskatan, Kungsängsleden och Stålgatan kommer att via detta nya dagvattenmagasin att avledas till Fyrisån. Ledningsavbrottet blir i

södra delen av Stålgatan. Hela området vid IKEA och COOP Forum kommer att avvattnas mot dike utmed Rapsгатans förlängning mot Nántuna enligt uppgift från Uppsala Vatten AB.

Miljö- och hälsoskyddsnämndens påpekande om reningsbehovet för dagvatten bl.a. vid parkeringsplatser föreslås bli infört som ett generellt påpekande i programmet. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att miljökontoret också tar upp detta i sina yttranden om det aktualiseras i kommande ändringar av detaljplan.

Verksamheter med skyddsområden

GE Healthcare påpekar att bolagets verksamhet innebär en hel del av transporter, bl.a. av farligt gods samt innebär visst kontinuerligt buller, risk för luktstörningar från fabriker och reningsanläggningar. Detta bör beaktas i programmet. Den tillverkning som sker inom Boländernas industriområde omfattar hantering av kemikalier i så stora mängder att anläggningen klassas som en "Seveso II" anläggning på den lägre kravnivån (not 1). Denna klassificering av verksamheten innebär ett långtgående åtagande gällande säkerhetsarbetet då bolaget enligt lagen skall förebygga riskerna för allvarliga kemikalieolyckor. Internationell erfarenhet från omfattande kemikalieolyckor, som ligger till grund för Seveso II lagstiftningen, visar att bostadsbebyggelse ofta tränger allt närmare in på den typ av anläggning som kan orsaka industriolyckor. Vid en eventuell storskalig kemikalieolycka ökar därför risken för att människor påverkas. Bolaget menar att verksamhetens klassning som "Seveso II" verksamhet inte har beaktats i förslaget till programmet.

Vattenfall AB Värme

Avståndet till de i nuläget närmaste bostäderna (Fålhagen) är ca 550 m räknat från den nya delen av avfallsförbränningsanläggningen (Block 5). I programmet föreslås nya bostäder bl.a. i den norra delen av Boländerna. Avståndet till dessa skulle då bli mindre än 400 m vilket är betydligt närmare än det skyddsavstånd på 500 meter som anges. Oavsett hur gällande skyddsavstånd tillämpas i praktiken, skulle det kortare avståndet från produktionsanläggningen till närmaste bostäder medföra hårdare krav på Vattenfalls verksamhet i kv. Brännugnen avseende främst bulleremissioner. Detta skulle innebära problem och bli kostsamt att åtgärda.

Uppsala handelskammare konstaterar att GE Healthcare och Vattenfall Värme är Sevesoklassade och bör ha omfattande säkerhetsavstånd, styrande för planens utformning. De säkerhetsavstånd som visas i programmet verkar felaktigt utsatta då Vattenfalls nya sopförbränningsstation borde utöka skyddsavståndet norrut, samt att GE Healthcare har förvärvat mark väster om Danmarksgatan vilket utökar avståndet västerut-norrut.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden: Förnyelse av Boländerna är positivt om riktvärdena för buller och luft iaktas och riken för störningar från befintliga verksamheter får styra vad som är lämplig markanvändning. Redan etablerade verksamheter måste få bedriva sin verksamhet enligt gällande tillstånd och förelägganden. Tillräckliga skyddsavstånd till verksamheter/störningar måste upprätthållas så länge de finns kvar. För bedömning om vad som är tillräckligt skyddsavstånd hänvisas till Boverkets allmänna råd 1995:5 "Bättre plats för arbete"

Föroreningar inom området som rapporteras till tillsynsmyndigheten enligt bestämmelserna i 10 kap 9 § miljöbalken skall behandlas så som godkänts av tillsynsmyndigheten, i detta fall miljö- och hälsoskyddsnämnden. .

Boländernas fastighetsägarförening: Angående skyddsområden så förändras verksamheter löpande. Föreningen erbjuder hjälp med att ha kontakt med berörda verksamheter för att uppdatera planen. Exempelvis finns ingen Grafisk verksamhet kvar i Boländerna. Bensinstationen Bergsbrunnagatan och Björkgatan är också sanerad och nedlagd. Boländernas fastighetsägarförening anser att benämningar av möjliga verksamheter, rödmarkeringar och skyddsområden måste minskas.

Räddnings- och beredskapsnämnden påpekar att två av de befintliga anläggningarna inom området är seveso-klassade och att bostäder kan inkräkta på deras skyddsavstånd. Farligt gods förekommer också i området och bör tas hänsyn till vid lokalisering av ”spårtaxi”, så att konfliktpunkter undviks.

Banverket anser att de delar av Boländerna belägna i närheten av järnvägen utvecklas med hänsyn till de miljöstörningar som järnvägen ger upphov till. Lämplig markanvändning är fortsatt industri- och kontorsverksamhet samt inslag av handel.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar påpekar att programmet har förbisett museijärnvägens utsträckning som angränsar till planområdets norra del med placering parallellt med Fålhagsleden. Detta bör åtgärdas i revideringen av programmet. Järnvägen är en viktig planeringsförutsättning som måste tas hänsyn till vid planering utmed järnvägen. Om järnvägens behov av skyddsavstånd förbises vid planeringen, blir det enligt lagstiftningen SRJmf såsom verksamhetsutövare som måste anpassa verksamheten efter de ev. tillkommande miljökrav som de nya förutsättningarna ställer. Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen är skyldig att vid behov förelägga om inskränkningar eller stopp för hela eller delar av verksamheter för att hålla störningar under gällande gränsvärden.

SRJmf vill säkerställa museijärnvägens fortbestånd utan risk för inskränkningar till följd av ingripanden mot buller och föroreningar. Vidare har SRJmf fokus på trafiksäkerhetsfrågor såsom minimering av olycksrisker samt på framkomlighet och korsningsproblematik för både järnvägstrafik och vägtrafik. Möjligheterna till bevarande eller återskapande av musealt autentiska miljöer längs museijärnvägen beaktas också. SRJmf vill ha ett skyddsavstånd på minst 100 meter mellan museijärnväg och störningskänsliga markanvändningar såsom bostäder. I översiktsplan 2006 för hela kommunen redovisas en skyddskorridor längs ULJ ända in till resecentrum. Intentionerna med denna får ej förbises.

Då det i framtiden ev. kan bli aktuellt med mer buller p.g.a. andra tåg eller högre hastigheter bör det tillskapas ett bredare reservat än 100 meter. Från banverkets spår gäller ett skyddsavstånd på 150-300 meter. Om bostäder ska planeras inom Boländerna föreslås ett skyddsavstånd på 150 meter, får att kunna ge möjlighet till bibehållen samt ökad trafik på spåren, samt möjlighet till ökad vägtrafik längs Fålhagsleden.

I den reviderade programhandlingen bör i resonemanget kring skyddszoner och däribland ett trafikreservat längs planområdets hela norra gräns, även vävas in de kulturella aspekterna längs ULJ. KLK och SRJmf har gemensamt kartlagt denna i en inventering, som bör användas till underlag vid all planläggning i anslutning till ULJ.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den verksamhet som sker inom GE Healthcare och Vattenfalls områden har klassats som ”Seveso II” anläggningar med olika stora skyddsavstånd. Denna klassificering av

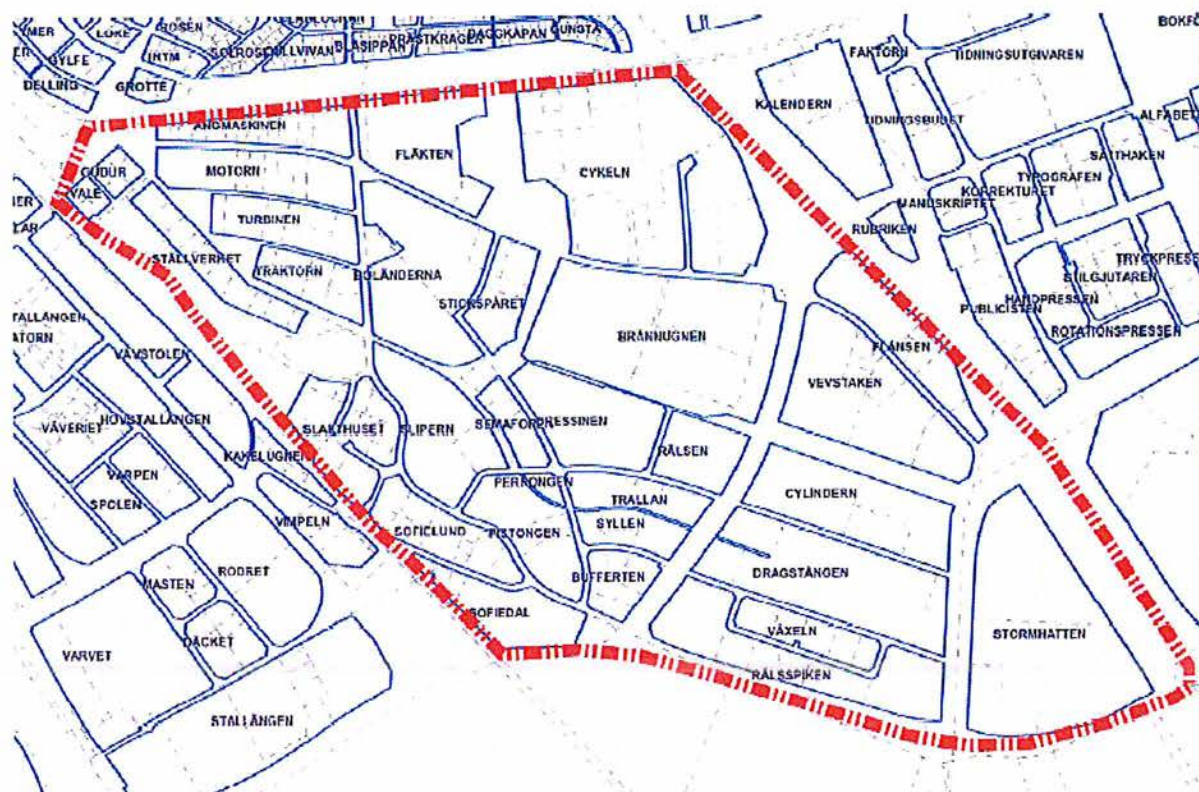
verksamheterna innebär långtgående åtagande gällande säkerhetsarbetet både från omgivning och från den egna verksamheten. Riskerna för allvarliga kemikalieolyckor måste undvikas. Det som speciellt oroar verksamheterna är ett eventuellt bostadsbyggande i närområdet. Samråd har skett mellan de två berörda företagen och Uppsala kommun, man har gemensamt bedömt att föreslaget område för bostadsbebyggelse i den reviderade programhandlingen är möjlig med hänsyn till de miljöfarliga verksamheter som bedrivs i Boländerna.

Inom Boländerna finns en mängd olika verksamheter var och en prövad utifrån sina risker för störningar från buller, lukt och säkerhetsfrågor. Etablerade verksamheter måste få bedriva sin verksamhet utifrån de tillstånd som medgivits vilket måste tydliggöras i programmet. 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. För de verksamheter som försvunnit skall markeringar tas bort. Kartan får därför mera ses som en anvisning om att det finns verksamheter som kräver respekt.

Yttrandet från **museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar** föranleder revidering av programmet. Ett resonemang kring museijärnvägens framtida möjligheter och dess skyddszoner måste ingå i programmet. Frågan om att medge bostadsbyggande i anslutning till järnvägen föreslås utgå. Om bostadsbebyggelse i en framtid kan komma att prövas måste skyddsfrågorna noggrant utredas .

I översiktsplanen 2006 står att Lännabanans västligaste del på sikt kan utgöra port för framtida spårtrafik in till stadens resecentrum. Kostnaderna för att rusta upp banan och driva ordinär spårtrafik i befintlig spårsträckning blir enligt utredningar stora och detta kommer att ske först i en oviss framtid.

Förslag till riktlinjer för planläggning i olika kvarter



Översikt över Kvarternamn/kvartergränser i stadsdelen Boländerna.

Kv. Stormhatten

Länsstyrelsen: Den torgbildning som föreslås i programmet skulle kunna kombineras med en hållplats för kollektivtrafik och parkanläggning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Ingen del av kvarteret ägs av kommunen som ju framhålls i programmet. Någon samlande torgplats inom kv. Stormhatten har ännu inte kunnat uppnås men är fortfarande lika önskvärd.

Kv. Cykeln:

Bilfastigheter Uppsala AB behöver bygga ut sin verksamhet med ca 550 kvm väster om nuvarande fastighet. De ser en möjlighet till detta då det i programmet omnämns att det skall öppnas en väg ut mot Tycho Hedéns väg. Tillgängligheten till den fastighet som ligger norr om deras bör gå att ordna enligt illustrationen och vägen öster om deras fastighet går då att stänga och överlåta till fastigheten. De ser därför att trafikflödet runt fastigheten ses över så snart som möjligt för att möjliggöra expansionen.

Om programarbetet drar ut på tiden vill de att kommunen behandlar deras förfrågan separat och skyndsamt, då deras behov av mark är relativt brådskande.

Länsstyrelsen: Det har inom **kvarteret Cykeln** funnits tillverkning av stor skala av bl.a. cyklar, mopeder och motorcyklar, samt stålverk, gasverk och smedja. Objektet bedöms tillhöra riskklass 1 enligt NV:s 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.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Bilfastigheter i Uppsala AB önskar ta parkmark/naturmark i anspråk för sin expansion. Hela Boländerna har få grönområden. Detta område ligger intill skola och förskola varför ett utnyttjande av grönområdet för företagets expansion inte är förenligt med respekten för de få grönområdena som finns i Boländerna.

Länsstyrelsens påpekande om föroreningar kommer att införas i programmet som en tydlig information.

Kv. Fläkten

Boländernas fastighetsägarförening anser att endast markera Bolandsskolan med ett S=skoländamål är begränsande. Området borde ges alla möjligheter om skolan inte är aktuell på sikt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den nuvarande skolverksamheten inom ramen för Bolandsgymnasiet är en kommunal självstyrande skola. Skulle en ändrad inriktning aktualiseras är ett andrahandsalternativ att tomten utnyttjas för industri och kontor. Programförslagets beteckning förslås ändrad till SKI i stället för tidigare förslag enbart S (skola).

Kv. Gudur och Vale

Fastighetsägarna i kvarteren begär att kvarteren ska kunna inrymma bostäder, kontor och handel. Föreslagen användning KIH begränsar möjligheterna att nyttja fastigheterna och försämrar därmed möjligheten att skydda den kulturhistoriskt intressanta miljön. Industri är heller inte intressant då läget inte är lämpligt för tyngre transporter.

Vårda Uppsala anser att den västra delen av kvarteren kan tåla kontorsbebyggelse i upp till 6 våningar men att östra delen mot Märstagatan inte bör bebyggas i mer än 4 våningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Bostäder i kvarteren medges i programmet, motiv till detta är att de ligger i nära anknytning till innerstaden och att de redan idag i vissa delar används för bostäder. I samråd med de företag som har anläggningar som bedriver miljöfarlig verksamhet har man kommit fram till att etablering av bostäder i detta läge är möjligt. Det reviderade programmets förslag är att området utnyttjas till kontor med inslag av grossisthandel och av icke störande industri samt bostäder (KIHB).

Kv. Motorn.

Folkuniversitetet och **BRF Kvoten** anser det värdefullt om detaljplanen för kvarteret Motorn även medgav skola då Internationella gymnasiet som ligger inom kvarteret idag är en etablerad skola. BRF Kvoten anser också att detta skulle stärka långsiktigheten för bostadsrättsföreningen och vitaliseringen av området. Ett bevarande av miniparkerna utmed Säbygatan ses också som positivt då det är ett kulturarv från Gunnar Leches tid. Se även yttrande om grönytor.

Länsstyrelsen: I samband med detaljplanering av bostäder mm i **kvarteret Motorn** bör beaktas att det bedrivits verksamhet inom metallytbehandling. Objektet tillhör klass 1 enligt MIFO.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kvarteren Ångmaskinen, Motorn och Turbinen har i programförslaget föreslagit att långsiktigt även utnyttjas för bostäder (KBIH). Med beaktande av närliggande industriers säkerhetszoner är det inte lämpligt att föreslå bostadsbebyggelse i kvarteren Motorn och Turbinen och för att säkra en framtida spårtrafikering av Lännabanan krävs där en bredare säkerhetszon, därmed utgår även bostäder i kvarteret Ångmaskinen. Beteckningen B föreslås utgå i dessa kvarter.

Beteckningen inom kv. Motorn föreslås inte medge skola (S). En sådan beteckning skulle öppna för all skolverksamhet från förskola till gymnasium. Kvarterets övriga verksamheter kan vara förenlig med gymnasieskola men inte för förskola.

Länsstyrelsens påpekande om föroreningar kommer att införas i programmet som en tydlig information.

Kv. Traktorn

Boländernas fastighetsägarförening anser att kv. Traktorn hänger samman med kvarteren Ångmaskinen, Turbinen och Motorn och att där bör anges samma användning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Enligt ovanstående överväganden kommer kvarteren Ångmaskinen, Turbinen och Motorn att få samma betäckning som kv. Traktorn (KIH) vilket innebär att bostäder inte aktualiseras i området.

Kv. Brännugnen

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Risken för markföroreningar måste beaktas tidigt i all planering. Detta kan klarläggas bättre i programhandlingen.

Kv. Slakthuset:

Kommunstyrelsen anser att omvandling till kontor och ökade byggrätter inte behöver villkoras av att ny gata/planskildhet byggs vid järnvägen. Markreservat för sådan gata i ny detaljplan bör dock vara ett villkor. Det är inte självklart att ange handel som huvudanvändningssätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Påpekandet föranleder ingen ändring i programförslaget.

Förslag till riktlinjer för trafiksituationen i Boländerna

Trafikfrågor/Gatustruktur

Aspholmen Fastigheter anser det viktigt att kommunikationerna i området studeras på både lång och kort sikt, så att in- och utfart till området fungerar under resecentrums ombyggnad samt att området öster om Stålgatan får väl dimensionerade in- och utfarter.

De föreslagna handelsetableringarna med ökat antal besökare kräver fungerande trafiklösningar i och omkring området. Det är viktigt med fler utfarter mot Tycho Hedéns väg och tvärförbindelser genom de nuvarande kvarteren.

Boländernas fastighetsägarförening är positiv till rondellerna Kungsängsleden/Stålgatan och Tycho Hedéns väg/Stålgatan och anser att den förstnämnda bör anordnas snarast, samt till Verkstadsgatans föreslagna kopplingar till Stångjärnsgatan och Bolandsgatan.

De ställer även frågan om att trafik ska ha samma genomfartsled eller om cykeltrafik kan särskiljas från tung trafik genom att t.ex. utnyttja Danmarksgatan istället för Björkgatan. Björkgatan bör öppnas upp för biltrafik (ej tunga fordon) norrut genom Fålhagen. Extra filer bör anläggas för trafik som svänger från Björkgatan in på Fålhagsleden samt från Kungsängsleden in på Stålgatan.

Fastighetsägarförening ser också möjlighet till ett tydligare och mer lättorienterat gatunät. Fastighetsägare och kommun kan tillsammans skapa en genomfart och entré till området som kopplas in mot staden. "Boulevard Björkgatan" anges som en möjlighet då hela gatan öppnas upp för trafik. Genomfart till Vaksalagatan spar "rundkörning". Beslut bör enligt fastighetsägarföreningen fattas om ett läge för över/underfart över järnvägen. Övergången vid Vimpelgatan med bom är inte längre något alternativ, utan en flaskhals med negativ miljöpåverkan som bör stängas. De vill att beslutet tas innan vidare exploatering sker eftersom det annars blir negativt för fastighetsägarna som ligger i anslutning till eventuell tunnel (eller bro). Vidare krymper kommunens möjlighet till långsiktig lösning vartefter bebyggelse görs inom fastigheterna. Föreningen har en idé om en överfart parallellt med järnvägen för att få fram en yta för överfart lättare. I anslutning till detta bör mark frigöras för ett parkeringshus. Detta kan upplevas som en portal till området.

Fastighetsägarna Mellansverige anser att det bör tas ett helhetsgrepp på in- och utfartstrafiken samt förbindelserna inom området.

AB Uppsala Kommuns Industrihus konstaterar att ny tillfartsgata från Tycho Hedéns väg avsevärt ökar tillgängligheten till området.

Uppsala handelsförening påtalar att det är viktigt att tillgängligheten mellan butikerna blir bättre och säkrare, s.5. Vi i Stan, Handelskammaren, fastighetsägarna och handelsföreningen har lämnat svar i bilaga till remissvar på trafikplanen 2006-03-31.

SBK kommentar till Uppsala handelsförenings svar i bilagan enligt ovan:

I bilagan redovisas en utbyggnadsordning av trafiksystemets huvudstruktur som innebär ett första steg med en innerstadsring med tunnel under Engelska parken. I ett andra steg byggs en innerstadsring och hästsko med Stålgatan som fyrfältig ringled med koppling till E4 via Fålhagsleden. Det tredje steget är en innerstadsring och stadsring med tunnel under Stadsskogen. Cirkulationsplatser föreslås i alla korsningar med Stålgatan och Rapskatan).

Handelskammaren påpekar att det i yttrande för trafikplanen framgår att Stålgatan, som del av yttre stadsring, bör anläggas som fyrfilig cityringled med cirkulationsplatser. Fyrfiligheten framgår inte av programhandlingen. Vidare bör ett antal kapacitetsstarka "matargator" genom området säkras.

SBK kommentar till Handelskammaren i yttrandet ovan:

Säkrandet av kapacitetsstarka "matargator" avser Björkgatan, Bolandsgatan, Säbygatan, och Rapskatan (se bild nedan).

Framkomlighet för tyngre fordon och transporter av farligt gods måste säkerställa inom hela programområdet vilket innebär att avsmalningar, cykelbanor m.m. ej bör anläggas så att de begränsar kapaciteten på huvudleveransvägarna till och inom området. Det bör säkerställas att alla målpunkter för tyngre fordon har två alternativa tillfartsmöjligheter, liksom att cirkulationsplatser, korsningar m.fl. anläggningar klarar 24 meters ekipage.

Handelskammaren önskar också att de industrispår som alltjämt företagen önskar behålla säkras i planen.



**Stålgatan fyrfilig
och förlängs till
nya E4:an**

**Yttre ringleden
byggs och
förbättras**

Utdrag ur Handelskammarens "Vision om ett framtida Uppsala" med en fyrfältiga ringvägen inritad i avsnittet Kungsängsleden/Stålgatan/Tycho Hedens väg.

Barn- och ungdomsnämnden ser positivt på att programmet uppmärksammar behovet av ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid utformning av gator. Gåfartsgator nära tillkommande bostäder är en princip som bör prövas.

Fastighetsnämnden är positiv till delning av kvartersstorlekarna med nya gatuförbindelser men uppdelningen får inte gå för långt då flertal företag som söker etableringar men behöver stora tomter. Den nya förbindelse som föreslås mellan Kungsängen och Boländerna skulle ge området en helt ny framsida. Framtida utredningar får visa om det är möjligt.

I reservation (S; MP) till fastighetsnämndens yttrande anges att fordonsmängder, behov av parkeringsplatser, kollektivtrafikens utbyggnad och tillgänglighet måste finnas tillgängliga inför kommande beslut. Spårtaxiutredningen bör fördjupas så att eventuella strukturkrav och behov av markreservationer kan vägas in i programmet som grund för överenskommelser med berörda fastighetsägare.

Kommunstyrelsen: Fordonsmängder och parkeringsplatser för ett scenario med fullt utbyggd handel bör redovisas. Slutbearbetningen av programmet bör också beakta resultaten av godstransportutredningen.

Gatu- och trafiknämnden är positiv till att dela upp kvarteren med nya vägkopplingar men de föreslagna anslutningarna till Tycho Hedéns väg och Stålgatan kan innebära negativ påverkan på trafikens framkomlighet och behöver utredas särskilt. En utredning redovisande ett nät för cykeltrafik och kollektivtrafik behöver också kompletteras i programmet. Detta understryks av att det i programmet finns förslag till nya gång- och cykelbanor som saknar användare inom överskådlig framtid. Planens syfte gällande att utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikslag uppfylls dåligt. Detaljutformning såsom korsningstyper, enligt utkast i Trafikplan 2006, bör utgå ur programmet för att inte försvåra goda utformningsalternativ i framtiden. De anser också att Stålgatan ska presenteras som fullt utbyggd, samtidigt som de vill uppmärksamma om att principförslaget för Stålgatans etapputbyggnad med tvåfältig sektion inte kan utföras eftersom den skulle ansluta fel i korsningspunkterna.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden ser positivt på att programmet uppmärksammar behovet av ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter och betonar att det är särskilt viktigt vid Bolandsskolan.

Banverket förutsätter att den eventuella nya väglänken mellan Fålhagsleden och Sjukhusvägen som förutsätter en tunnel noggrant studeras i samråd med Banverket om den blir av.

Vägverket är positiv till uppdelning av kvarteren men nya mindre gator samt anpassning till gång- och cykeltrafikanter. Vägverket är väghållare av Tycho Hedéns väg men ett avtal är under framtagande där väghållarskapet regleras så att kommunen blir väghållare. Utifrån rådande förutsättningar vad gäller väghållarskap accepteras inte en ny väganslutning mellan Tycho Hedéns väg och kv Stormhatten, då trafikflöden och hastigheter, även om nya E4:an har öppnats. Trafiken bör matas från befintlig korsning. I senare skede bör kommunen se över korsningar för att säkra trafiksäkerheten i området. Viktigt är också att minimera trafikarbeten genom att kollektivtrafiken får attraktiva anslutningar till olika målpunkter.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar förordar att kvarteren Cykeln och Kalendern får ny direkttillfart från Tycho Hedéns väg för att minska konflikt vid korsningspunkter vid järnvägen. I varje fall bör det av trafiksäkerhets-, trafikflödes- och kostnadsskäl undvikas att den trafiklösning som väljs medför någon ny planskild korsning. Föreningen lyfter fram problemet med gående och cyklister som korsar järnvägen, ibland med olycksincidenter som följd. G/C-leden över den kommande separata gång- och cykelbron över Strandbokilsgatan bör ges en genomtänkt fortsättning österut parallellt med Fålhagsleden och söderut in i Boländerna. Gång- och cykeltrafikanter ska inte lockas att beträda järnvägsområdet vid sidan om dess korsningar

Vårda Uppsala påpekar att kopplingen mellan Björkgatan och Kungsgatan innebär en planskild korsning över stambanan vilket innebär en brant lutning mot Kungsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

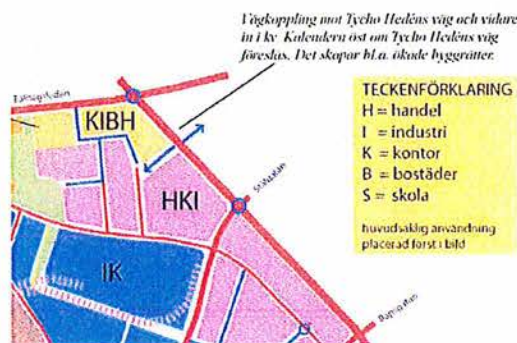
Samrådssvaren har varit positiva till flertalet av de framlagda förslagen till förbättringar av trafikmiljön. Merparten av cirkulationsplatserna har nu byggts i området sydost om

Stålgatan. Tillgänglighet och framkomlighet har påtagligt förbättrats. Trafikutvecklingen följs upp av gatu- och trafikkontoret. I korsningen Stålgatan/ Kungsängsleden sker en stegvis förstärkning av trafikplatsen. I ett slutskede planeras för en planskildhet.

Vimpelgatan utgör idag ingen bra lösning på kontakten Kungsängen/Boländerna. Detaljplanearbete pågår för att möjliggöra en ny broförbindelse över Fyrisån i Kungsängsesplanadens förlängning. Huruvida den förbindelsen även kopplas till Boländerna är ännu inte fastlagt. Möjligheten till en sådan förbindelse får inte byggas bort. Frågan om placeringen av ett parkeringshus i anslutning till denna förbindelse kan i dagsläget inte bedömas.

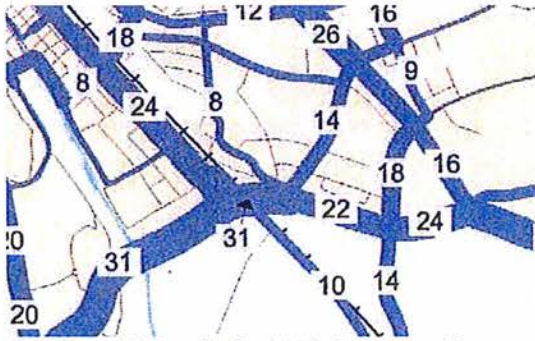
Säkerhetsfrågor för oskyddade trafikanter måste enligt gatu- och trafikkontoret kompletteras i programmet. Successivt förbättras genom gatu- och trafikinämndens åtgärder villkoren för de oskyddade trafikanterna. Dessa åtgärder medför ibland minskad framkomlighet vilket gör att åtgärderna är en avvägningsfråga mellan just säkerhet och framkomlighet. Målet är att i största möjliga omfattning skilja de oskyddade trafikanterna från tung trafik.

Huvudsakligen positiva kommentarer har lämnats till förslagen om nya tvärförbindelser i området. En av tvärförbindelserna i kv. Draget har redan detaljplanerats – dvs. den mellan Stångjärnsgatan och Verkstadsgatan. De övriga förslagen har ännu inte förverkligats. Gatu- och trafikinämnden samt Vägverket är skeptiska till en ny koppling till Tycho Hedéns väg. Andra är positiva till kopplingen bl.a. är Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar som förordar färre korsningar med järnvägen. Programmets markering med anslutning till Tycho Hedéns väg mellan Fålhagsleden och Stålgatan föreslås finnas kvar i förslaget. Även andra lösningar för kv. Cykeln kan prövas för att öka tillgängligheten till kvarteret.



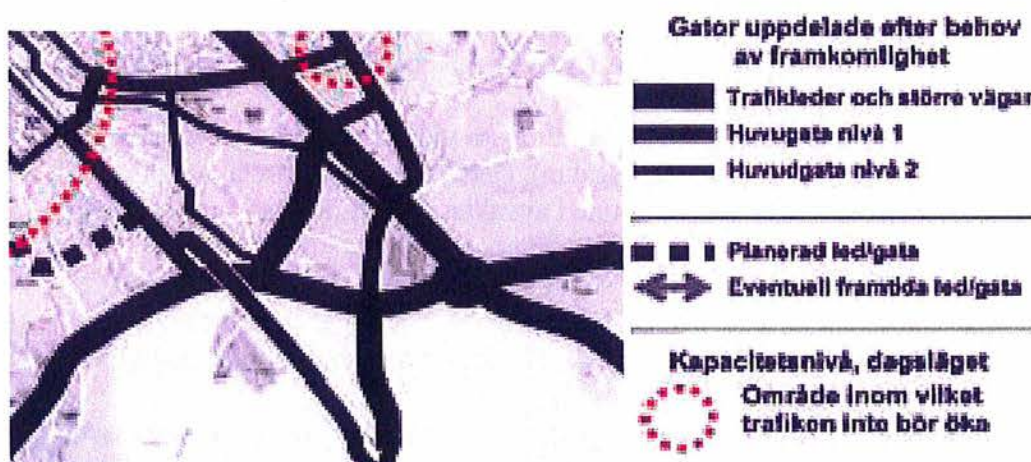
Utdrag ur Programsamrådshandlingen visande kopplingar till Tycho Hedéns väg.

Handelskammaren vill se Stålgatan tydligare utpekad som en del av en cityring. Gatu- och trafikinämnden följer för närvarande trafikplanens inriktning att förstärka kapaciteten på Stålgatan. Därigenom tillgodoses Handelskammarens önskan. Flera frågor ställs kring framtidens fordonsmängder i området. Prognoser från trafikplan 2006 är det senaste siffrorna som presenterats.



Beräknad biltrafik år 2020 (referensalternativ 2). Trafikmängd under ett veckomedeldygn (tusental fordon). Beräknad trafikmängd under ett veckomedeldygn (tusental fordon). Bild ur Trafikplan 2006.

Gällande översiktsplan 2010 (se fig nedan) angående Trafikleder. "Hästskon" (Bärbyleden – Tycho Hedéns väg – Stålgatan– Kungsängsleden) och övriga trafikleder har funktion som både genomfart och kringfart. Den, liksom övriga trafikleder/större vägar, medger relativt god hastighetsstandard och har normalt inte oskyddade trafikanter eller angöring/parkering. Biltrafiken har företräde. Rapskatan föreslås som huvudgata nivå 1 vilket är gator som behöver god framkomlighet men inte så stora trafikmängder och höga hastigheter som gäller för genomfart och kringfart.



Utdrag ur förslag till översiktsplan 2010. Uppsalas huvudgatunät.

Påpekanden från Handelskammaren och Gatu- och trafiknämnden om att industrispåren och "Lennabanan" inte finns redovisad i programhandlingen föreslås bli åtgärdat. Programmet kompletteras med detta.

Flera remissinstanser önskar att Björkgatan öppnas fram till Vaksalagatan. Önskemålet att Björkgatan borde förses med en svängfil för att förbättra korsningen med Fålhagsleden utreds av gatu- och trafikkontoret.

Tvivel har framförts om att Boländerna inte är tillgängliga för 24 meters fordon. Detta har testats i de nybyggda rondellerna vilka visat sig klara fordonslängden men hastigheten måste då vara anpassad till situationen. Gatunätet erbjuder – såsom efterfrågats - i regel två tillfartsmöjligheter för 24 meters fordon.

Parkering/Uppställning

Vasakronan saknar studier och riktlinjer för parkering, speciellt där handel ska bedrivas. Genom att lägga hela ansvaret på respektive fastighetsägare löper man en risk att utbudet av p-platser på vissa fastigheter blir för litet och närliggande fastigheter får tillhandahålla platser och att området blir som en enda parkeringsyta på handelshelger och vi får en trafikinfarkt.

Gatu- och trafiknämnden anser att det krävs en utredning för hur man ska undvika långtradare och släp på gatumark.

Boländernas fastighetsägarförening anser att en generell översyn bör göras över var parkering är tillåten/otillåten och under vilka tider, samt hur länge. Även zoner för lastning/lossning bör anges. Stora problem med trafikfara orsakas längs med vissa gator på grund av parkerade fordon. När tydliga skyltar sätts upp bör en aktiv period avseende p-böter följa så att anvisningarna ger genomslag. Fordon ägda i verksamheten bör hanteras inom den egna/hyrda fastigheten och ej belasta gator.

En idé är att skapa ett parkeringshus i direkt närhet av järnvägen och då även få med en överfart. Ytor finns och det hela kan ses som en portal in i Boländerna. Avfarten som enligt programmet tar stora ytor kan läggas parallellt med järnvägen, då kan ytor fås fram lättare. Behovet av p-platser är stort och kommer att öka, samtidigt som det är viktigt att frigöra mark för byggnation. Närheten till resecentrum kan också ge större behov av parkeringar. Om spårtaxifordon blir aktuellt i området finns ännu större nytta med parkeringar för pendlare.

Idag får t.ex. vissa långtradare böter när de väntar för att lossa vid skrotcentralen som står på Verkstadsgatan (mellan Björkgatan och Danmarksgatan). Detta känns inte företagervänligt och de bör ju inte åka runt i Boländerna någon timme i avvaktan för att få lossa sina gods. Vidare står långtradarläp långtidsparkerade längs Stångjärnsgatan vilket inte är bra. Ingen parkering ska tillåtas längs med Björkgatan som är en genomfartsled. Problem med detta finns bland annat utanför Handelsbanken och vid kiosken som ligger mittemot Handelsbanken. Eventuellt tillåta parkering bara längs ena sidan på gatan (det blir väldigt trångt när parkering längs med gatan på båda sidor görs).

- Stångjärnsgatan har blivit långtidsparkering för lastbilssläp. Här borde enbart tidsbegränsad parkering vara tillåten och eventuellt zoner för lastning/lossning.
- Bolandsgatan mellan Stålgatan och Rapsgratan är en trafikfara under helg. Anlagda P ytor finns och parkering längs med gatan bör begränsas.

Handelskammaren anser att tillfällig uppställning av fordon/släp för lastning och lossning måste medges på gatuavsnitt i närheten av målanläggningarna. "Lappning" av väntande fordon måste upphöra.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer:

Enligt byggnadsnämndens generella P-norm skall varje fastighetsägare täcka p-behovet med 32 platser/1000 kvm på den egna fastigheten när fastigheten används för handelsändamål. Normen utgör utgångspunkt och verksamheten själv vet bäst om man behöver mer eller mindre. Myndigheten ska bevaka att det finns plats för det normerade behovet.

Gatumarkens utnyttjande för parkering för personbilar och lastbilar, lastning och lossning måste ses över i enlighet med gatu- och trafiknämndens yttrande. Det är i detta program svårt - för att inte säga omöjligt - att styra trafiknämndens framtida beslut. Men att lastfordon står parkerade i eller i närheten av de kommersiella fastigheterna som alstrar mycket trafik är inte

önskvärt utifrån säkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Gatu- och trafiknämnden måste utreda hur frågorna ska lösas. Yttrandet vidarebefordras till Gatu- och Trafiknämnden.

Varutransporter/ Godshantering

Inledande kommentar:

I samband med kommunstyrelsens beslut våren 2007 kring kommunens handelsstrategi uppdrogs till Gatu- och trafiknämnden att ytterligare kartlägga och beakta varudistributionens, handelns och besökarnas krav på förbättrade trafiklösningar, tillgänglighet och skyltning i handelsområdena (inkl Boländerna). Enligt en utredning (SWECO/Stjärnekull) om godstrafiken i Uppsala genomförd under 2007 med bl.a fokus på Boländerna kan noteras att det finns 324 registrerade företag i Boländerna. Undersökningen visar att ca 250 leverans-bilar per dag klarar leveranserna i Boländerna. Två tredjedelar av leveranserna sker mellan 06.00-11.00.

Utredningen visar exempel på dålig framkomlighet:

Kungsängsleden: under morgnar och eftermiddagar. Mest vid trafikplatsen Kungsängsleden-Kungsgatan och Kungsängsleden-Stålgatan.

Stålgatan: Svårframkomlighet i korsningen Stålgatan-Tycho Hedéns väg

Rapsgatan: Svårigheter att korsa Rapsgatan på grund av all trafik.

Bergsbrunnagatan: Bilar står parkerade längs hela Bergsbrunnagatan. Bergsbrunnagatan 5 konflikt med uppställda fordon.

Vimpelgatan: Järnvägsövergången på Vimpelgatan är i princip avstängd av bomfällning för alla tåg.

För att förbättra framkomligheten föreslås att genvägar skapas för tunga transporter där det är möjligt. Separata lastbilsin- och utfarter och godsvägar till företagen i Boländerna.

Skapa fler lastzoner i centrala lägen – bra läge är Bergsbrunnagatan 5 - och fler kajplatser vid ODR-centralen. Förbjud lastbilsuppställning.

Byggda rondeller i Stålgatan/Verkstadsgatan, Verkstadsgatan/Rapsgatan, Stålgatan/Stångjärnsgatan, Stålgatan/Kungsängsleden, Stålgatan/Bolandsgatan, Stålgatan/Tycho Hedéns väg underlättar vid höga trafikflöden.

Bolandsgatan/Nymansgatan bör skyltas bättre om det är att lämna företräde eller högerregel som gäller.

Ändra trafikljusen vid korsningen Stålgatan/Bolandsgatan - markering för sväng respektive rakt fram eller separat trafiksignal för svängande fordon.

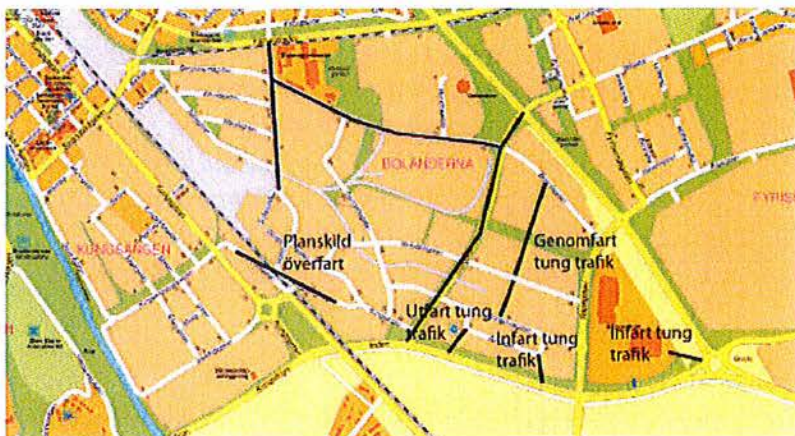
Rondellen Stålgatan/Tycho Hedéns väg. GC-tunnel eller gångbro istället för övergångsställen på samma gata.

Ordna vid järnvägsövergång på Vimpelgatan/Kungsängsvägen – där det är mycket svårframkomligt.

Bredda Bolandsgatan mellan Stålgatan och Rapsgatan och gör bättre infarter till företagen längs sträckan.

Ändra tillbaka Bergsbrunnagatans gatusektion som den var tidigare eller anordna ett par lastzoner längs gatan.

Flytta tillbaka övergångsstället från OnOff till utanför leksaksaffären så samordnas fotgängarna bättre till en gemensam passage över Bolandsgatan.



Förslag till förbättrad framkomlighet redovisad i Godstrafikutredningen

Boländernas fastighetsägarförening vill att det ses över om varutransporter generellt kan göras via baksidor och ger exemplen:

- Transport av varor till COOP/IKEA via rondellen Tycho Hedéns Väg/Kungsängsleden.
- Kungsängsvägen/Villingegatan/Sofielundsgatan där det är möjligt istället för Björkgatan.
- Spikgatan där det är möjligt istället för Stångjärnsgatan.
- Knivstagatan där det är möjligt istället för Bergsbrunnagatan.
- Märstagatan där det är möjligt istället för Säbygatan.

Uppsala handelsförening anser att framkomligheten för tyngre fordon och transporter av farligt gods måste säkerställas i programmet. Avsmalningar, cykelbanor mm bör ej begränsa kapaciteten på huvudleveransvägarna till och inom området. Det bör säkerställas att alla målpunkter för tyngre fordon har två alternativa tillfartsmöjligheter samt att cirkulationsplatser, korsningar klarar 24-meters ekipage.

Banverket: Godshanteringen som utförts i bangårdens södra del har flyttats till ett nytt frilastområde i Boländerna. Denna inryms inom befintlig järnvägsfastighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Framkomligheten för all trafik i Boländerna - även godstransporterna - har genom utbyggnaden av cirkulationsplatser påtagligt förbättrats.

Problemen vid järnvägsövergången vid Vimpelgatan kommer sannolikt att kvarstå under lägre tid. Där krävs mer studier och överläggningar med Banverket och berörda fastighetsägare för att nå lösningar. Ett första steg blir att förlänga Kungsängsesplanaden till Ulleråkersvägen vilket aktualiserar en förlängning även in i Boländerna.

Parkeringar på Bergsbrunnagatan måste ske på ett sådant sätt att varutransporterna inte hindras. Gat- och trafiknämnden måste utreda frågan.

Genom fortsatt detaljplanering kan ytterligare genvägar genom kvarter uppnås. Nu har en genväg genom kv. Dragstången förverkligats vilket innebär att det återstår att finna en lösning på tvärförbindelsen genom kvarteren Cylindern och Vevstaken. Synpunkterna på skyltning och trafikljusstyrning som framkommit i Godstrafikutredningen förutsätts tas upp till prövning i gatu- och trafiknämnden.

Busstrafik och "spårtaxi".

Länsstyrelsen anser att en effektiv kollektivtrafik bör prioriteras och att mark avsätts för spårbunden trafik så att denna möjlighet ej försvinner. Den plantekniska kopplingen till resecentrum bör förtydligas i programmet. För stomlinjenätet som berör Boländerna bör den möjligheten beaktas i arbetet. I utredningen bör ingå en bedömning om reseunderlag och en trafikekonomisk kalkyl. Andra inslag av miljöfordon kan också ingå i diskussionen.

Aspholmens fastigheter anser det viktigt att för framtiden skapa förutsättningar för valfrihet i systemvalen. Det är också viktigt med flexibilitet i exploateringsgrad och parkeringskrav då en väl fungerande kollektivtrafik kan ge minskad biltrafik med minskade krav på parkering och därmed möjlighet till ökad exploatering.

Ge Healthcare anser att programmet anger allt för vagt om trafik, bl.a. spårbunden taxi ovan mark. Utbyggnad av liknande trafiksystem utgör exempel som under ogynnsamma förutsättningar på ett negativt sätt kan minska effekten av de riskreducerande åtgärder som bolaget redan har genomfört.

Boländernas Fastighetsägarförening anser att spårtaxi är helt rätt för att nå upp till mål och visioner i planen. Detta ger uppmärksamhet på nationell nivå och Uppsala kan bli en föregångare och gott exempel.

Vårda Uppsala anser att studier avseende val av kollektivtrafikslag inkluderande ett riktigt spårvagnsalternativ skall genomföras innan bindande beslut fattas om utformningen i Boländerna. Spårtaxi för Fyrislund/Boländerna kan vara ett alternativ med förväntad ökning av arbetsplatser och p.g.a. att stadsdelarna är mindre känsliga för sådan upphöjd installation samt att östra stationsområdet står inför ny bebyggelse som banan kan anpassas till.

Uppsala handelsförening: Tycker inte att "spårtaxi" är ett bra alternativ. Kostnaderna måste presenteras först. Uppsala får inte vara en försökskanin. Utöka istället befintlig kollektivtrafik som föreslås på s. 27.

Handelskammaren: GE Healthcares markförvärv gör att det är tveksamt att anlägga en framtida spårtaxianläggning på avsnittet förbi de kemiska fabriksanläggningarna. En bättre tillgänglighet med kollektivtrafik till området, med t.ex. Spårtaxisystem, välkomnas.

I reservation (S, M) till **Fastighetsnämndens** yttrande anges att spårtaxiutredningen bör fördjupas så att eventuella strukturkrav och behov av markreservationer kan vägas in i bearbetningen av programmet och som grund för överenskommelser med berörda fastighetsägare.

Gatu- och trafiknämnden anser att planen bör möjliggöra framtida spårtrafikering. Den presentation som görs av spårtaxi räcker inte. Lämnakattens spår liksom godsspåren genom Boländerna redovisas inte alls respektive endast översiktligt. Programmet bör kompletteras med detta då spåren är viktiga förutsättningar att ta hänsyn till i framtida detaljplanearbeten.

Kommunstyrelsen anser att spårtaxiutredningen bör fördjupas så att ev. strukturkrav med fullt utbyggd handel redovisas.

Räddnings- och beredskapsnämnden: Vid lokalisering av "spårtaxi" bör hänsyn tas så att konfliktpunkter undviks mellan tunga transporter och persontransporter med "spårtaxi."

Banverket: Delar uppfattningen om att Boländerna har goda förutsättningar att öka andelen tillresande med andra färdmedel än bil och detta bör ges särskilt hög prioritet med tanke på externhandels ökade andel i området. De anser att spårtaxi är ett intressant alternativ.

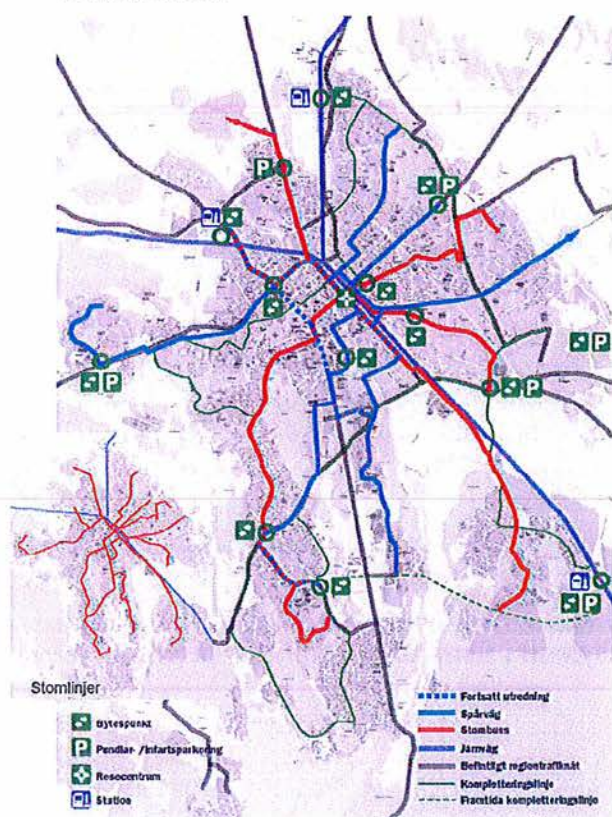
UL är positiv till en vidare utveckling av Boländerna då det ökar underlaget till kollektivtrafiken som möjliggör förbättringar av servicen. I första hand busstrafik men även spårbunden trafik i framtiden. Det är viktigt att framkomligheten garanteras i kollektivtrafikstråken. Åtgärder kan vara busskörfält, bussgator signalprioritering mm. UL förutsätter att kollektivtrafikens möjligheter redovisas i större utsträckning i den fortsatta planläggningen av området.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens järnvägar anser det viktigt med en förbättrad kollektivtrafikförsörjning och attraktiva g/c-förbindelser då onödig ökning av biltrafiken kan undvikas samt ökning av vägtrafik i korsningspunkterna med järnvägen. Vid ett framtida scenario med ökad trafik på ULJ skulle köer vid järnvägsbommarna bli störande för vägtrafiken.

Föreningen anser att spårtaxi är ett intressant alternativ och vill gärna yttra sig igen när det finns ett tydligare förslag att ta ställning till.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det framtida markbehovet för kollektivtrafikens långsiktiga lösning är ännu inte klarlagt. Just nu utvecklas de första stomlinjerna inom staden. Det är viktigt att dessa utredningar följs upp med bedömningar av reseunderlag och en trafikekonomisk kalkyl och det är självklart att försöka behålla valfriheten i val av system för Boländerna. Spårtaxi är inte längre aktuellt i Boländerna.



Figur 4.8. Stadens kollektivtrafik integrerat med regiontrafiken, ÖP2010.

Avsikten är att de järnvägsspår som berör programområdet ska finnas kvar. Programmet skall tydliggöra detta.

Förslag till generellt förhållningssätt för fastighets- och bebyggelsegränser utmed de stora gatorna; förslag till generella utformningsprinciper för gatumark; Dagvattenlösningar i gatumiljö; sektion Tycho Hedéns väg; sektion Kungsängsleden, Rapskatan, Stålgatan; utformning av gränser och lastzoner

Länsstyrelsen tillstyrker att större gator och trafikleder byggs om och ges en mer stadsmässig utformning.

Vårda Uppsala konstaterar att utmed Stålgatan, Rapskatan, Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden anger förslaget att mer trivsamma och stadlika gator ska skapas vilket vinner föreningens gillande.

Boländernas fastighetsägareförening: Förslagen till de generella utformningsprinciperna för gator ser ses som bra förslag.

Fastighetsnämnden: Flera gatuområden föreslås minskas vilket ger förutsättningar för att utvidga kvartersmarken. Fastighetsnämnden ser gärna att tillskotten på kvartersmark bli så stora som möjligt.

Fritid och naturvårdsnämnden: Nya trädplaneringar längs gator och en höjd nivå på skötsel av grönytorna under träden föreslås i programmet för att öka trivsel och stadsmässighet. Det skulle vara välgörande för stadsdelen. Vägprofilen för Kungsängsleden antyder en trädrad på den södra sidan vilket nämnden inte anser ska planteras. Placering av ledningar och träd måste ske så att man undviker schakt inom trädens rotsystem vid anläggning eller reparation

Enligt **kommunstyrelsen** bör principer för gatusektioner/gatuutformning delvis klargöras på mer överordnad nivå än i detta program. Pågående plan- och programarbeten för Tycho Hedéns väg i andra lägen, Råbyvägen och Fyrislundsgatan hanterar också frågor om gatuutformning och det är viktigt att en god helhet skapas. Programförslagets redovisning av ändrad gräns mellan gatumark och kvartersmark vid Rapskatan bör hur som helst kunna tas som utgångspunkt vid planändringar utmed denna gata.

Upplandsmuseet välkomnar intentionerna rörande ökade krav på god gestaltning avseende byggnader och gatumiljöer i östra Boländerna.

Vattenfall eldistribution påpekar att vi flyttning av kvartersgränser riskerar Vattenfalls ledningar att hamna på tomtmark alternativt under byggnader. Risken bedöms stor. Alla ledningar på kvartersmark måste erhålla u-område. Träd eller buskar får inte planteras ovanpå ledningar/ledningsschakt eller i sådan närhet att ledningarna eller schaktet kan skadas.

Vägverket: Vad gäller utformningen av vägsektionen så bör kommunen belysa trygghet kontra trivsel. Dubbla trädtrader längs med gc-väg ger ett vackert gaturum men kan upplevas otryggt framförallt kvällstid. Väl utformad och genomtänkt belysning kan väga upp detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Samrådsinstanserna är huvudsakligen mycket tillfredsställda med de redovisade gatu-sektionerna och den ambitionsnivå programmet redovisat vad gäller upprustningen av gatumiljön.

Påpekanden från Gatu- och trafiknämnden gör det dock nödvändigt att ytterligare studera de principsektioner som redovisats. Även Vattenfalls och Fritids- och naturvårdsnämndens kommentarer kräver eftertanke beträffande u-områden; planteringar respektive föreslagen trädrad söder om Kungsängsleden.

Detta innebär att de redovisade sektionerna föreslås utgå ur programmet till förmån för en generellt hållen inriktning om att skapa tätare, mer stadslika gaturum som inbjuder till tvärkontakter i området. Detaljerade studier i samband med kommande detaljplanering får utgå från den principiellt hållna avsiktsförklaringen och från de skisser som tidigare redovisats.

Konsekvensdiskussion

Vasakronan vill se en konsekvensbeskrivning av vilka effekter en till synes ohämmad handelsutveckling i Boländerna kan få på trafikflöde, p-behov och dess miljöpåverkan samt balansen mellan olika handelscentra i kommunen.

Kommunstyrelsen: Konsekvensdiskussionen bör utvecklas så att ett 0-alternativ ställs mot planförslaget. Det bör bland annat diskuteras hur beräknade nettotillskott av byggd yta och "utträngning" av visa verksamheter påverkar andra delar av staden/kommunen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Ovan i den inledande kommentaren under rubriken "Handelns utvecklingstakt och områden" (sid 7-8), redovisas den handlingsplan för utvecklingen av handeln som fastlagts av kommunstyrelsen i maj 2007. Där sägs att Uppsala kommun ska aktivt ta vara på och utveckla sin roll som regionalt handelscentrum. Planeringen ska möjliggöra för redan starka handelsområden att utvecklas ytterligare och stärka sin attraktivitet. Programmet för Boländerna kan sägas vara ett svar på denna vilja.

I inledningen (sid 8) redovisas också resultatet av en kartläggning av Uppsala kommuns fyra största handelsområden; Uppsala city, Boländerna, Stenhagen och Gränby Centrum. Kartläggningen har syftat till att kartlägga detaljhandelns omsättning, yta och tillväxt och antal anställda under år 2008 i vart och ett av dessa områden. Undersökningen som är den femte i raden ger en tydlig bild av vart utvecklingen är på väg. Glädjande är att under 2008 ökade cityhandeln med 7,4%.

Genomförande

Länsstyrelsen anser att programmet bör behandla frågan om vilka typer av verksamheter som eventuellt flyttas till andra delar av staden, t.ex. E4:an och de behov som kan identifieras och tillgodoses inom ramen för kommunens planberedskap för verksamheter inom Fyrislundsområdet.

Aspholmens fastigheter betonar att det är viktigt kommunen har resurser för att ta fram erforderliga detaljplaner för industriändamål för att kunna genomföra omvandlingen av kvarteren.

Boländernas fastighetsägarförening anser det avgörande för planens genomförande att lösa behovet av alternativa etableringsplatser som kostnadsmässigt fungerar för mindre och enklare verksamheter.

Fastighetsägarna Mellansverige: Omvandlingen av området måste ligga i fas med marknadens behov att kunna utöva de nuvarande verksamheterna och kommunen bör aktivt medverka till att hitta alternativa lokaliseringar. Den kommunalt ägda marken som kan tänkas bebyggas kommer att vara intressant för privata fastighetsägare att exploatera varför kommunen bör informera om ändrad markanvändning.

Fastighetsnämnden påpekar att inga principer tas upp för hur genomförandet ska ske ekonomiskt och ansvarsmässigt. Samarbete med kommunens olika ansvar måste bli föremål för ytterligare överläggningar. Principer för tecknande av exploateringsavtal kan vara nödvändigt att fundera på och tillföra programmet.

Kommunstyrelsen: För att uppfylla programmets intentioner krävs aktivt agerande från kommunens sida och samverkan med många aktörer. Genomförandekonomin måste bedömas i samarbete med Fastighetsnämnden. Genomförandefrågorna bör få en särskild belysning under egen rubrik. Där kan redovisas vad som krävs av skilda aktörer, vilka infrastrukturåtgärder från kommunens sida som initialt är viktigast att genomföra, eventuell etappindelning, etc.

Programmet bör efter revidering godkännas av Byggnadsnämnden för att få tyngd. Då programmet i vissa avseende fortfarande strider mot gällande översiktsplan bör Kommunstyrelsen sedan anta programmet så att efterföljande detaljplaner kan antas av Byggnadsnämnden enligt gällande delegation (Kommunfullmäktiges beslut 2005-01-31 § 19). Ändringar efter samrådet bör bekantgöras och förankras och efterföljande planläggning tydligt följa programmets intentioner så att programmet får legitimitet främst bland fastighetsägare och exploatörer.

För en effektiv planläggning måste programmet också hålla över tid, dvs. ha sådan flexibilitet att efterföljande detaljplaner kan hålla sig inom programmets ram. Programområdet är mycket omfattande, med skilda förhållanden och omvandlingstryck i olika delar och över tid. Viss flexibilitet beträffande grovstruktur och markanvändning kan därför krävas, samtidigt som tydlig styrning finns avseende t ex utformning längs fastighetsgränser mot gata etc. Vid utarbetandet av den slutliga versionen bör ytterligare ansträngning läggas ned på att utforma riktlinjer på en rimlig detaljeringsnivå för planläggning, liksom på att åstadkomma en tydlighet i vad som är rekommendationer respektive vad som ska betraktas som mer låsande riktlinjer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kommunen planlägger just nu ersättningsområden i Östra Fyrishund. Dit kan verksamheter som önskar söka ny lokalisering flytta. Fastighetsnämnden har också beslutat att se över förutsättningarna för utvidgning av Librobäck/Husbyborgsområdet. Viktig är att kunna erbjuda ersättningsmark till priser som kan kännas attraktiva.

Genomförandebeskrivningen ska ytterligare förtydliga roller i den framtida omvandlingen av Boländerna. En trolig etappindelning måste också kunna redovisas.

5. Samrådsyttrandena i sin helhet

Översikt över inkomna samrådsyttrandena

	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran / med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter / krav	Yttrande med avstyrkan	Sid
Länsstyrelsen			X		42
Lantmäterimyndigheten					

Sakägare och boende inom planområdet

Aktiebolag Svenska Shell (Boländerna 31:1)		X			40
Aspholmen fastigheter AB (Boländerna 30:2, 35:1)			X		43
Bilfastigheter Uppsala AB (5:19)			X		44
Uppsala Akademiförvaltning (Boländerna 5:2)			X		45
Gemensamt yttrande					
MBI Fastighets AB (Boländerna 6:1)					
Föreningen Verkstan (Boländerna 6:2)					
Mellansvenska Städ AB (Boländerna 6:3, 7:1)					
Bil-Trean AB (Boländerna 6:4) (Boländerna 7:1)			X		45
Bo och Monica Nylund Kommanditbolag (Boländerna 7:2)					
KB Boländerna, (Boländerna 6:3, 7:1, 7:4)					
Folkuniversitetet (Boländerna 8:1)			X		45
BRF Kvoten (Boländerna 8:1)			X		46
Industrihus Boländerna 5:14,8:6, 8:11, 9:1, 20:1,			X		46
GE Healthcare Bio-Sciences (Boländerna 12:6)			X	(X)	46
Vasakronan AB (Boländerna 12:1)			X		47
Boländernas fastighetsägarförening			X		48
Jernhusen AB Boländerna 22:8		X			40

Intresseföreningar och sammanslutningar

Centerns kommunkrets					
Folkpartiet liberalerna					
Föreningen Vårda Uppsala			X		52
Handikappföreningarnas samarbetsorgan i Uppsala kommun					
HUS					
Hyresgästföreningen Uppsala Studentbostäder					
Hyresgästföreningen i Uppland	X				40

	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran / med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter /krav	Yttrande med avstyrkan	Sid
Kristdemokraterna					
LO-Facken i Uppsala kommun		X			40
Miljöpartiet					
Miljövårdsrådet					
Moderata samlingspartiet					
Socialdemokraterna					
Sveriges Fastighetsägare Mellansverige			X	(X)	54
Uppsala Fabriks- och Hantverksförening					
Uppsala Handelsförening			X		54
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd (UPS)		X			40
Uppsvenska Handelskammaren			X	(X)	55
Vänsterpartiet					
Kommunala nämnder					
Barn- och ungdomsnämnden			X		56
Fastighetsnämnden			X		56
Fritids- och naturvårdsnämnden			X		59
Gatu- och trafiknämnden			X		60
Kommunstyrelsen			X		61
Kulturnämnden/gm Kulturkontoret		X			40
Miljö- och hälsoskyddsnämnden			X	(X)	63
Nämnden för vuxna med funktionshinder		X			40
Räddnings- och beredskapsnämnden			X	(X)	64
Socialnämnd för barn och unga	X				40
Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden			X		65
Va- och avfallsnämnden			X		65
Äldrenämnden			X		65
Övriga					
Banverket Mellersta Regionen					
Banverket Sektionen för Strategisk planering			X		66
Banverket Östra Regionen					
F 20/Försvarsmakten		X			40
Landstingsservice i Uppsala län Fastighetsavdelningen					
Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar			X	(X)	66
Polismyndigheten i Uppsala					
Posten Sverige AB					

	Avstår från yttrande	Yttrande utan erinran / med tillstyrkan	Yttrande med synpunkter / krav	Yttrande med avstyrkan	Sid
SJ AB					
Svenska Kraftnät		X			41
TeliaSonera AB Infrastruktur			X		70
Upplands Lokaltrafik AB			X		71
Upplandsmuseet			X		71
Uppsala kristna råd					
Uppsala kyrkliga samfällighets fastighetsnämnd					
Uppsala Stadsnät AB					
Vattenfall Eldistribution AB			X		71
Vattenfall Värme Uppsala AB			X		73
Vägverket, Region Mälardalen			X		73

Anm.

I tabellen ovan har under rubriken "Yttranden med avstyrkan" gjorts en markering (X) som innebär att samrådsyttrandet avstyrkt byggandet av bostäder inom programområdet.

Avstår från yttrande :

Hyresgästföreningen

Hyresgästföreningen avstår från att yttra sig i detta skede.

Socialnämnden för barn och unga

Socialnämnden för barn och unga avstår från att yttra sig i ovanstående ärende. Detaljplanerna berör inte nämndens ansvarsområde.

Samrådsyttranden utan erinran / med tillstyrkan:

AB Svenska Shell

Shell har inte några synpunkter på föreslaget planprogram, då Shell bedömer att det inte kommer att påverka verksamheten på vår fastighet, Boländerna 31:1 i negativ bemärkelse. Vi förutsätter att våra in- och utfarter, samt att vår möjlighet att erhålla de myndighetstillstånd som krävs för vår verksamhet, inte påverkas negativt och att eventuella förändringar av förslaget kommuniceras skriftligen med Shell.

LO-fackkommittén i Uppsala

Vi håller med i programmets syfte, att se över utveckling av hela området

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd

Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd, UPS handlägger planprogrammet för stadsdelen Boländerna med tanke på det allra bästa för seniorer.

Stadsdelen Boländerna borde få ett bättre kvartersmönster — än det som finns idag. De stora industrierna finns i centrala Boländerna — de mindre företagen inplockade inom området.

Någon kvartersstruktur finns inte — svårt att kunna hitta till rätt företag.

UPS ser det mycket positivt att Byggnadsnämnden tar sig ann och utformar stadsdelen Boländerna till något positivt — det ser UPS fram emot.

Kulturkontoret

Kulturkontoret har tagit del av rubricerade ärende och har inget att erinra.

Nämnden för vuxna med funktionshinder

Nämnden har tagit del av Byggnadsnämndens förslag till detaljplan i ovan rubricerat ärende. Nämnden tillstyrker förslaget.

Försvarsmakten /F20

Försvarsmakten har inget att erinra mot rubricerade planprogram.

Jernhusen

Det föreslagna planprogrammet för Boländerna innebär att ett helhetsgrepp tas för hela stadsdelen och att utvecklingspotentialen kan tas tillvara inom detta centralt belägna område. Det nya resecentrum som är under uppförande innebär nya förutsättningar för området. Det är positivt att det citynära läget med god kollektivtrafik utnyttjas genom utbyggnad av kontor och eventuellt även bostäder i de västra

delarna. En förtätning och omvandling av området kan även innebära att underlaget för kollektivtrafiken stärks.

Jernhusens fastighet Boländerna 22:8 innehåller f d lokstallar som numera används som bussverkstad. Någon ändrad användning planeras inte just nu, men på lite sikt kan det bli aktuellt att utveckla fastigheten för andra verksamheter. Det kan då vara intressant att pröva inslag av kontor eller handel, vilket i så fall innebära att detaljplanen behöver justeras. Vi förutsätter att det angivna kulturhistoriska intresset inte inverkar på möjligheterna till utveckling av fastigheten.

Svenska kraftnät

Efter att ha läst igenom rubricerade samrådshandling och noterat ni på sidan 5 under rubriken "Översiktsplan och förordnanden" i tredje stycket tagit upp framtida planer för området har vi inga övriga synpunkter

Samrådsyttranden med synpunkter / krav :

Länsstyrelsen

Kommunen har översänt rubricerat förslag till detaljplan för samråd enligt 5 kap 20 § plan- och bygglagen (PBL).

Allmänt

Programområdet avgränsas av Tycho-Hedéns Väg - Kungsängsleden – Kungsgatan- Strandbodkilen - Fålhagsleden. Området är till större delen planlagt. Det har även varit föremål för tidigare programstudier. Med tanke på det omvandlingstryck som råder i området är det värdefullt att programmet tas fram inför fortsatt detaljplanering. Syftet med programmet uppfattas av Länsstyrelsen som relevant och väl avvägt.

Nya bostäder

Inom Boländerna finns idag inga konventionella bostäder. Som skäl för att lokalisera bostäder till området framhålls att området ligger centralt i staden nära Uppsala resecentrum. I programmet föreslås bostäder lokaliseras i kv. Cykeln och Motorn samt till den obebyggda åkermarken intill Fålhagsleden. Innan bostäder kan etableras i området återstår många problem att lösa, bl.a. måste acceptabla skydds-zoner upprättas i förhållande till de miljöstörande verksamheter som utpekats i programhandlingen. Bullerstörningar från trafikleder, järnvägsområden och industriella verksamheter utgör problemfrågor som påverkar möjligheten att åstadkomma acceptabla bostadsmiljöer. Tillgängligheten till parkytor och dagligservice måste även uppmärksammas. Dessa frågor bör enligt Länsstyrelsen närmare behandlas i MKB:er när detaljplaner upprättas för området. Dessa frågor bör även behöva uppmärksammas vid fortsatt prövning/omprövning av verksamheter i området.

Omvandling av verksamhetsområden, trafikfrågor

Enligt programmet ska större gator och trafikleder byggas om och ges en mer stadsmässig utformning. Byggrätterna utökas på kvartersmark och husfasader flyttas närmare gaturummet och kompletteras med trädplanteringar i syfte att skapa trafiksäkrare och trivsammare gatumiljöer än idag samt tätare och därmed effektivare markutnyttjande. Länsstyrelsen tillstyrker detta. De signalreglerade gatukorsningarna ska ersättas av cirkulationsplatser. De föreslagna förändringarna får betydelse även i samband med i programmet planerad utökning av handelsområden som alstrar mer personbiltrafik och därmed ett ökat behov av parkeringsytor. I programmet bör föras en diskussion om vilka typer av verksamheter som eventuellt kan flyttas till andra delar av staden, t.ex. närmare nya E4 och de behov som kan identifieras och tillgodoses inom ramen för kommunens planberedskap för verksamheter inom Fyrislundsområdet.

Kollektivtrafik

I förslaget nämns spårtaxi på egen bana något diffust. Är det inte dags snart att man sätter ned foten och verkligen prioriterar en effektiv kollektivtrafik och åtminstone avsätter mark för en spårbunden kollektivtrafik innan man har ”planerat bort” en sådan möjlighet. Särskilt den plantekniska kopplingen till resecentrum bör förtydligas i programmet. För stomlinjenätet som berör Boländerna borde den möjligheten beaktas i detta arbete. I utredningen bör ingå en bedömning om reseunderlag och en trafikekonomisk kalkyl. I diskussionen om en hållbar utveckling av kollektivtrafik kan även ingå andra inslag av miljöfordon.

Kulturmiljövård

Det är positivt att områdets stora kulturmiljövärden har uppmärksammas och att hänsyn kommer att tas till detta i samband med detaljplanarbete. Möjligheter finns även att låta den äldre bebyggelsens arkitektur sätta sin prägel på delar av området i samband med förtätning och annan omvandling av bebyggelseområden.

Parkytor/torg

I programmet påpekas att utbudet av parkytor i området är mycket begränsat. I samband med etablering av bostäder i området bör frågan om förädling av befintliga liksom nyanläggning av parkytor tas upp till diskussion.

I programmet föreslås en torgbildning på kvartersmark kv. Stormhatten. En sådan anläggning skulle kunna kombineras med en hållplats för kollektivtrafik och anläggning av park/plantering. Det är positivt att planera för mötesplatser som inte direkt blir knutna till en specifik kommersiell verksamhet.

Uppsala Ström

Området berörs av pågående omläggning av kraftledningar (Uppsala Ström). I programmet bör beskrivas vilka nya kabeldragningar som är aktuella i området och vilka stråk som berörs.

Gasledningsstråk

I området har pekats på alternativa möjligheter att föra in en framtida gasledning till värmeverket. Även om denna fråga inte bedöms som ett riksintresse bör den dock uppmärksammas.

Förorenade områden

Kvarteret Cykeln

I samband med fortsatt detaljplanering för bostäder mm inom kvarteret bör beaktas att det inom kvarteret funnits tillverkning (Nymanbolagen) i stor skala av bland annat cyklar, mopeder och motorcyklar. Det fanns även en stålverkstad, gasverk samt en smedja. Man hanterade bland annat nickel-, koppar- och krombad, zink-, fosfat- och järnoxidbehandling för rostskydd, oljor, eventuellt klorerade lösningsmedel, avfettningsmedel, ytbehandlingskemikalier, färger och lack. Gasverket kan ha gett upphov till kreosot, stenkolstjära, PAH, enkla aromatiska kolväten, fenoler, ringformade kväveföreningar, kvicksilver, bly, cyanider, ammoniak, svavelföreningar, syror och baser. Objektet bedöms tillhöra riskklass 1 enligt NV:s framtagna metodik MIFO (Metodik för Inventering av Förorenade Områden) och är angivet i Länsstyrelsens s.k. 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.

Kvarteret Motorn

I samband med fortsatt detaljplanering av bostäder mm i kvarteret Motorn i Boländerna bör beaktas att inom kvarteret har funnits och bedrivits verksamhet (Albinssons verkstad AB) inom metall-ytbehandling. Branschtypiska föroreningar är cyanider, fluorider, aromater, klorerade lösningsmedel, fenoler, PAH, PCB, oljor och diverse metaller. Objektet bedöms tillhöra riskklass 1 enligt MIFO.

Kvarteret Brännugnen

Inom kvarteret strax NO om kraftvärmeverket finns en nedlagd deponi med troligt innehåll av bygg- och rivningsavfall, schaktmassor samt hushållsavfall. Uppgifter om deponin finns i Länsstyrelsens MIFO-databas samt hos Uppsala kommun. Deponin är klassad till 2 enligt den preliminära riskklassificeringen av Uppsala kommuns äldre avfallsupplag. Miljöteknisk provtagning har utförts som visade på höga halter cancerogent PAH i jord.

I handläggningen av detta ärende har även deltagit Lars Hjelm och Mona Åkerström, miljöenheten och Lars Wilson, kulturmiljöenheten.

Aspholmen Fastigheter AB

Vi har tagit del av det rubricerade programmet för Boländerna. Vi ser positivt på att kommunen nu tar ett större grepp om stadsdelen för att en strukturerad utbyggnad ska kunna ske.

Vi anser att det är viktigt att kommunikationerna i området studeras noggrant både på kort och lång sikt. I det korta perspektivet är det viktigt att in- och utfart till området fungerar under den tid som ombyggnaden av resecentrum pågår. I det längre perspektivet så är det viktigt att framförallt området öster om Stålgatan får väl dimensionerade in- och utfarter. De föreslagna handelsetableringarna kommer att öka antalet besökare väsentligt. Detta kommer att ställa krav på väl fungerade trafiklösningar både i och omkring området. Ytterligare utfarter mot Tycho Hedéns väg och tvärförbindelser genom de nuvarande kvarteren är viktiga här. Det är i detta sammanhang också viktigt att inte låsa sig vid någon kollektivtrafiklösning idag utan att skapa förutsättningar för att i framtiden ha en valfrihet i systemvalet. Det är också viktigt att komma ihåg att arbetande och besökande konsumenter har helt skilda krav på kollektivtrafiken, både i turernas förläggning, tider och turtäthet. Det är önskvärt att det finns en flexibilitet i exploateringsgrad och parkeringskrav. Detta kan innebära att en framtida, väl fungerande, kollektivtrafik ger minskad biltrafik och därigenom minskade krav på parkering. Detta möjliggör en ökad exploatering. Idag avgör verksamheten tillsammans med fastighetsägare parkeringsbehovet. Detta ligger ofta högre än kommunens krav. Om kollektivtrafiken kan utgöra ett fullgott alternativ till den egna bilen så finns ett klart incitament för fastighetsägare att förorda detta och därigenom få en högre exploatering. Detta ger därigenom även en lägre miljöbelastning.

För att genomföra planen och den omvandling av kvarteren som föreslås kommer tillgången på detaljplanelagd industrimark att vara avgörande. Det är därför viktigt att kommunen har resurser för att ta fram erforderliga detaljplaner.

Bilfastigheter Uppsala AB

Bilfastigheter Uppsala AB äger fastigheten Boländerna 5:19 i kv Cykeln, på fastigheten bedrivs försäljning och service av Volvo lastbilar och bussar. Verksamheten bedrivs av systerbolaget WIST Last och Buss AB, båda företagen ingår i AB Persson Invest koncernen. Byggnaden uppfördes 1999 av Upplands Motor då deras lokalisering på Kungsgatan blev för liten för den skrymmande verksamheten med tunga fordon.

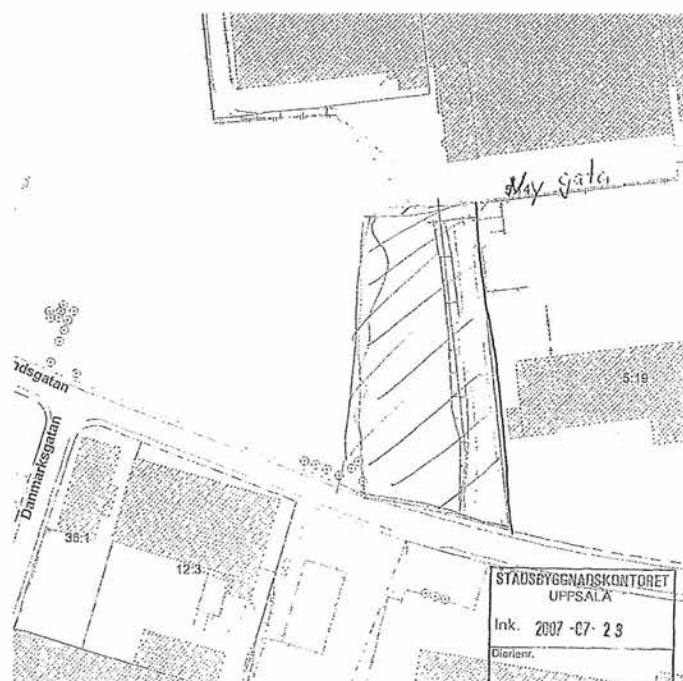
Verksamheten med tunga fordon har förändrats en del senaste åren. Dels har bussmarknaden avreglerats och ett antal entreprenörer kör åt en länshuvudman under en viss avtalstid, ofta 3-7 år. Detta har medfört att de inte vill bygga upp någon egen service/underhållsverkstad och inte investera i egna fastigheter för uppställning och personal. Vår affärsidé är att tillhandahålla alla tjänster som bussbolagen behöver på en ort förutom själva bussen och chauffören. Kraven på vår verksamhet har förändrats då vi nu tillhandahåller en hög kompetens på bussreparationer/underhåll, miljövänliga tvättar med reningsverk, lokaler för invändig städning av bussar samt personalutrymmen, uppställning av personalens bilar och kontor. Det är också viktigt att vi ligger relativt nära bussarnas startpunkt för att minska tomkörning och effektivt använda chaufförens arbetstid. Vi skulle idag behöva bygga ut vår verkstad med ca 550 m² för att tillgodose våra kunder behov av service. Vi behöver även större yttre ytor för uppställning av bussar nattetid och under lågtrafiktid på dagar.

När det gäller lastbilar har utvecklingen gått emot att bilarna har längre intervall mellan service, men att mer elektronik gör att fler måste uppsöka märkesverkstaden. Genom detta blir fler bilar stående på gården i väntan på reparation.

Även handeln med begagnade bilar och släp har förändrats på senare år från att kunderna sålde sina fordon själva till att vi byter in dessa och måste då lagra dem på gården till vi hittar en köpare.

Det jag nämnt ovan gör att vi skulle vilja förvärva ett område på ca 50*100 meter väster om nuvarande fastighet (Se bilaga). Vi ser en möjlighet till detta då det i programmet nämns att det skall öppnas en väg ut mot Tycho Hedéns väg enligt illustration på sidan 17. Tillgängligheten till den fastighet som ligger innanför oss från Bolandsgatan sett bör gå att ordna enligt illustrationen och vägen öster om vår fastighet går då att stänga och överlåta till vår fastighet. Vi ser därför att trafikflödet runt vår fastighet ses över så snart som möjligt för att möjliggöra vår expansion.

Om planarbetet enligt denna programhandling drar ut på tiden ser vi helst att kommunen behandlar vår förfrågan separat och skyndsamt, då vårt behov av mark är relativt brådskande.



Uppsala Akademiförvaltning

Uppsala Akademiförvaltning har tagit del av ovan nämnd handling. Vi ser positivt på att området utvecklas och anser det särskilt viktigt att utreda infrastrukturfrågor såsom trafik-kommunikationer, el, data, fjärrkyla etc. Det är också mycket viktigt att klarlägga vad kulturskyddet, dvs rödmärkningen på sid 7 i samrådshandlingen, innebär i praktiken för respektive fastighetsägare.

Fastighetsägare: Boländerna 6:1, 6:2, 6:3, 6:4, 7:1, 7:2, 7:4

Undertecknade fastighetsägare i Kv Gudur och Vale, Östnagatan/Alsikegatan, Boländerna, 7:1 mfl begär att detaljplan för Gudur och Vale skall inrymma bostäder, kontor och handel.

Förslaget till program omfattar kontor, industri och handel vilket avsevärt skulle begränsa våra möjligheter att nyttja fastigheterna.

Vi anser att industrietableringar på fastigheterna inte är intressant då kontakter med industriföretagare visat att dessa inte anser läget lämpligt för tyngre transporter mm till industrifastigheter.

Enligt programförslaget skall bostäder planeras i Boländerna. Då bör de kvarter som ligger närmast resecentrum och stadskärnan, och som redan idag innehåller viss bostadsbebyggelse, rimligtvis kunna innehålla bostäder.

Vi begär att Industri ersätts av Bostäder, vilket också bör förbättra möjligheten att i framtiden skydda och tillvarata den kulturhistoriskt intressanta miljön i kvarteret.

Vi menar att detta kan bli ett mycket attraktivt bostadskvarter, i direkt anslutning till Uppsala City och resecentrum.

För fastigheten Boländerna 7:1 mfl har tidigare ansökts om planändring för bostadsbebyggelse (dnr 2004/2011-1).

Folkuniversitetet

Sedan 1993 har vi bedrivit olika typer av undervisningsverksamhet i Söderbergiska huset, kv Motorn. Sedan 2001 har detta skett i vår egenskap av huvudman för Internationella Gymnasiet. Det är med glädje vi noterar planerna för utvecklingen av Boländerna till att bli en mer mångfunktionell och miljömässigt hållbar stadsdel.

Med tanke på att Internationella Gymnasiet vid det här laget är en etablerad gymnasieskola vore det värdefullt om detaljplanen för kv. Motorn även innehöll skola.
Vad beträffar frågan om lämpligheten av bostäder i området s Fålhagsleden ställer vi oss positiva.

BRF Kvoten

Bostadsrättsföreningen Kvoten i kvarteret Motorn, Bergsbrunnagatan 1 får härmed lov att avge yttrande över Planprogram för stadsdelen Boländerna.

De planer som rör kvarteret Motorn och kringliggande kvarter ser vi som positiva. Att de små miniparkerna utmed Säbygatan bevaras ser vi som mycket värdefullt då det är ett kulturarv från Gunnar Leches tid som stadsarkitekt.

I dagsläget är kvarteret Motorn detaljplanelagt för industri, kontor och handel. Sedan år 2001 bedrivs i bostadsrättsföreningen Kvoten en skola, Internationella Gymnasiet. På grund av rådande detaljplan har endast tillfälliga byggnadslov kunnat ges. Då Internationella Gymnasiet utgör en betydande del av bostadsrättsföreningen anser vi det vore relevant att även lägga till skola i detaljplanen för kvarteret Motorn. Det skulle stärka långsiktigheten för bostadsrättsföreningen Kvoten och den vitalisering av hela området som tillkomsten av Internationella Gymnasiet givit.

AB Uppsala Kommuns Industrihus

AB Uppsala Kommuns Industrihus, (IHUS) har inbjudits till programsamråd. IHUS uppskattar kommunens initiativ till program för Bolandsområdets utveckling och anser att föreslagen planering har en mycket positiv effekt för Bolandsområdet.

Vi uppskattar föreslagen integration av verksamheter samt gatustruktur och miljöhänsyn för området. Programmets förslag till att pröva bostäder inom området mot Fålhagsleden och Tycho Hedéns väg skapar större integration och framtida utvecklingsmöjligheter för fastigheterna.

En ny tillfartsgata från Tycho Hedéns väg ökar avsevärt tillgängligheten till området. Samtidigt som gatuanslutningarna och gatustrukturen från Fålhagsleden och Bolandsgatan bör förbättras för skapande av kvarter och trafiksäkerheten inom området. Trafikplaneringen är en viktig del för områdets fortsatta utveckling.

IHUS välkomnar fortsatt samråd om detaljer inom ett kommande planarbete.

GE Healthcare

Inledning

GE Healthcare Bio-Sciences AB (Bolaget) har erbjudits möjlighet att yttra sig över rubricerat planprogram för stadsdelen Boländerna. Sammanfattningsvis konstaterar Bolaget att någon detaljerad riskbedömning och dess konsekvenser saknas i föreslagen programplan. I programplanen nämns i generella termer att placering av bostäder närmast söder om Fålhagsleden är förenligt med verksamheter med rekommenderade skyddsavstånd på 500-600 meter. Bolaget har i denna fråga en annan uppfattning.

Sammanfattning

Kommunens planer på att introducera bostäder inom stadsdelen Boländerna medför enligt Bolagets uppfattning en klar risk för framtida restriktioner som begränsar eller omöjliggör fortsatt verksamhet när det gäller produktion och/eller forskning inom anläggningen. En sådan risk för framtida restriktioner skulle kunna inverka negativt på Bolagets konkurrensförmåga, fortsatta investeringar och satsningar vid anläggningen. Bolaget anser att Boländernas industriområde bör behållas som ett område för mindre och medelstor industriverksamhet och att bostadsbebyggelse inte planeras i eller i direkt anslutning till industriområdet.

Bolaget är en av de anläggningar som klassas enligt de s.k. "Seveso II reglerna" (Lag om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor, SFS 1999:381) på den lägre kravnivån som finns inom industriområdet i Boländerna. Bolaget motsätter sig de delar i förslaget till

ny stadsplan för Boländerna som innebär att förlägga bostäder närmast söder om Fålhagsleden och då inom det rekommenderade skyddsavståndet, 600 meter.

Faktabakgrund

GE Healthcare, med drygt 40 000 anställda, är en division inom General Electric Company, ett internationellt företag med över 300 000 anställda. Bolaget, GEHC Bio-Sciences AB, en del av GE Healthcare's affärsområde Life Sciences, sysselsätter idag c:a 1200 personer i Uppsala, inom områdena Forskning & Utveckling, Produktion, Distribution och Administration.

Huvudkontoret för GEHC Life Sciences är förlagt till Boländerna i Uppsala.

Anläggningarna i Boländerna i Uppsala

Bolaget bedriver bl a tillverkning av finkemikalier, främst för bioteknik- och läkemedelsindustri, inom Boländernas industriområde. Anläggningen är världens största i sitt slag. Bolaget har även en position som unik leverantör för produkter till nämnda industrier över hela världen.

På Bolagets 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 strukturerat arbete pågår kontinuerligt för att vidmakthålla en hög säkerhetsnivå för anställda och omgivning. Den tillverkning som sker inom Boländernas industriområde omfattar hantering av kemikalier i så stora mängder att anläggningen klassas som en "Seveso II anläggning på den lägre kravnivån (not 1). Denna klassificering av verksamheten innebär ett långtgående åtagande gällande säkerhetsarbetet då Bolaget enligt lagen skall förebygga riskerna för allvarliga kemikalieolyckor.

Seveso II och övriga miljöaspekter

Internationell erfarenhet från omfattande kemikalieolyckor, som ligger till grund för Seveso II lagstiftningen, visar att bostadsbebyggelse ofta tränger allt närmare in på den typ av anläggning som kan orsaka industriolyckor. Vid en eventuell storskalig kemikalieolycka ökar därför risken för att människor påverkas. Bolaget menar att verksamhetens klassning som "Seveso II" verksamhet inte har beaktats i förslaget till planprogram. Bolaget hänvisar här till det rekommenderade skyddsavståndet från anläggningen till närmaste bostäder. Förslaget på bostädernas placering faller innanför det rekommenderade skyddsavståndet.

Till följd av Bolagets verksamhet förekommer en hel del transporter inom området Boländerna bl.a. transport av farligt gods. Vidare innebär Bolagets verksamhet - trots förebyggande åtgärder - visst kontinuerligt buller samt risk för luktstörningar från fabriker och reningsanläggningar. Bolaget anser att även detta måste beaktas i programplanen.

Bolaget vill även framhålla att programplanen anger mycket vagt om trafik av bl.a. spårbunden taxi ovan mark. Utbyggnad av liknande trafiksystem utgör exempel som under ogynnsamma förutsättningar på ett negativt sätt kan minska effekten av de riskreducerande åtgärder som bolaget redan har genomfört.

Not 1: referenser: lagom åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SFS 1999:381), förordning om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SFS 1999:3 82), Statens räddningsverks föreskrifter om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor (SRVFS 2005:2) samt arbetsmiljöverket föreskrifter om förebyggande av allvarliga kemikalieolyckor (AF5 2005:t9)

Vasakronan AB

Det är bra att kommunen förnyar inriktningen på olika områden i takt med utvecklingen. I program för Boländerna saknar vi studier och riktlinjer för parkering speciellt där handel ska bedrivas. Genom att lägga hela ansvaret på respektive fastighetsägare löper man en risk att utbudet av p-platser på visa fastigheter blir alldeles för litet och närliggande fastighetsägare får därigenom

tillhandahålla platser och att området blir som en enda p-yta vid stora handelshelger och vi får en trafikinfarkt.

Vi skulle också vilja se en konsekvensbeskrivning av vilka effekter en till synes ohämmad handelsutveckling i Boländerna får på trafikflöden, p-behov och dess miljöpåverkan samt balansen mellan olika handelscentra i kommunen.

Vissa industrifastigheter har utpekats som kulturhistoriskt intressanta utan en föregående information och diskussion med respektive fastighetsägare eller inventering av fastigheternas status och skick. Att välja ut vissa fastigheter som intressanta utan föregående analys kan få en hämmande effekt på områdets framtid och utveckling. Vi anser därför att dessa skall tas bort från programmet.

Boländernas fastighetsägarförening

Yttrande 1

Inledning

En mindre grupp fastighetsägare i Boländerna har träffats. Syftet är att aktivt och långsiktigt bevaka våra intressen som fastighetsägare samt bli en samtalspartner med kommunen i framtagning av planen. Sammanfattningsvis gäller att gruppen ställer sig positiv till planens intentioner.

Tre viktiga frågor måste klargöras/förtydligas

För att begränsa oss enades vi om att tills vidare fokusera på tre viktiga frågor.

- Infrastrukturen i området, trafiken, parkeringar, kollektivtrafiken, kapacitet på el, datakommunikation, värme, fjärrkyla osv.
- Miljön, vad får vi göra? Exempelvis finns det frågetecken kring vad som menas med byggnader/kvarter med industri eller kulturhistoriskt intresse? Vad kan det få för konsekvenser?
- Lära av andra, vilka erfarenheter finns från andra områden? Exempelvis vad kan vi erbjuda om vi vill höja områdets status? Verksamheter som idag har enkla och billiga ytor måste hitta alternativ om målen med planen ska nås.

Hur kommer vi vidare?

Målet är att kommunen framöver ska få namn som för talan för gruppen samt utöka antalet medlemmar och därmed förenkla och effektivisera dialogen med berörda.

Ett samarbete med Fastighetsägarna Mellansverige är inlett och målet är att de framöver stöttar våra planer, kontaktperson där är Cecilia Hadenius.

Tiden är idag allt för kort för att vi ska kunna lämna detaljsynpunkter på planen, vi utgår från att den typen av detaljfrågor kan behandlas framöver.

Yttrande 2 med kompletteringar

Två områden

Angående indelningen av planområdet anser vi att det inre området är = västerut från Stålgatan och det yttre är Österut från Stålgatan. Dessa båda områden har olika behov och kan hanteras separat eller vid olika tidpunkter.

När det gäller trafik är det viktigt att se på Boländerna i två områden utifrån användning.

Trafiken har olika problem i handelsområdet kontra verkstad/industriområdet.

Sammanfattning

- Behovet av alternativa etableringsplatser som kostnadsmässigt fungerar för mindre och enklare verksamheter är avgörande för genomförandet av planen.

- Begränsningar i planen som benämningar av möjliga verksamheter, rödmarkeringar och skyddsområden måste minskas i möjligaste mån.

- Planens syfte ska vara "att skapa bevarande i samverkan och inte begränsningar".

- Låt Boländerna bli möjlighetens område, att blanda boende med verksamheter och nyttja möjligheten till tredimensionella fastighetsbildningar bör finnas med som en ansats i planen. "Spår taxi" anser gruppen vara helt rätt för att nå mål och visioner i planen. Uppmärksamheten på nationell nivå kommer att bli omfattande, Uppsala blir en föregångare och det goda exemplet.

Nuläget

Vi har yttrat oss generellt i ett tidigare skede 2007-08-15 och därefter jobbat mer konkret, Fler arbetsgrupper har granskat vissa begränsade områden, vi samordnar dessa i vårt remissvar.

För att få rätt information har två möten genomförts med drygt 20 deltagare på varje. Representanter från kommunen har medverkat och informerat.

Trafikfrågorna

Parkering

Generell översyn bör göras över var parkering är tillåten/otillåten och under vilka tider, samt hur länge. Även zoner för lastning/lossning bör anges. Stora problem med trafikfara orsakas längs med vissa gator på grund av parkerade fordon. När tydliga skyltar sätts upp bör en aktiv period avseende p-böter följa så att anvisningarna ger genomslag.

Fordon ägda i verksamheten bör hanteras inom den egna/hyrda fastigheten och ej belasta gator.

Idag får t.ex. vissa långträdare böter när de väntar för att lossa vid skrotcentralen som står på Verkstadsgatan (mellan Björkgatan och Danmarksgatan). Detta känns inte företagervänligt och de bör ju inte åka runt i Boländerna någon timme i avvaktan för att få lossa sina gods. Vidare står långträdarsläp långtidsparkerade längs Stångjärnsgatan vilket inte är bra.

T.ex. anser vi att:

ingen parkering ska tillåtas längs med Björkgatan som är en genomfartsled. Problem med detta finns bland annat utanför Handelsbanken och vid kiosken som ligger mittemot Handelsbanken. Eventuellt tillåta parkering bara längs ena sidan på gatan (det blir väldigt trångt när parkering längs med gatan på båda sidor görs).

- Stångjärnsgatan har blivit långtidsparkering för lastbilssläp. Här borde enbart tidsbegränsad parkering vara tillåten och eventuellt zoner för lastning/lossning.
- Bolandsgatan mellan Stålgatan och Rapsgränd är en trafikfara under helg. Anlagda P ytor finns och parkering längs med gatan bör begränsas.

Genomfartsled

Ska all trafik ha samma genomfartsled? Eventuellt kan cykeltrafik särskiljas från tung trafik för genomfart, exempel kan vara att utnyttja Danmarksgatan för cykelgenomfart istället för Björkgatan.

Öppna upp Björkgatan för biltrafik (ej tunga fordon) norr ut in i och genom Fålhagen.

Ny gatukoppling mellan Bolandsgatan och Verkstadsgatan bör göras i handelsområdet. Sedan bör även gatukoppling mellan Verkstadsgatan och Stångjärnsgatan genomföras.

Rondell

Stor rondell Kungsängsleden/Stålgatan (koppla ihop med Björkgatan) bör genomföras snarast. Stor rondell Tycho Hedéns Väg/Stålgatan bör anordnas.

Extra fil

Från Björkgatan bör en extra fil anläggas för trafik som ska svänga höger in på Fålhagsleden.

Från Kungsängsleden bör en extra fil anläggas för trafik som ska svänga höger in på Stålgatan.

Varutransport

Generellt se över om det kan göras via "baksidor". Exempel på detta kan vara

- Transport av varor till COOP/IKEA via rondellen Tycho Hedéns Väg/Kungsängsleden.
- Kungsängsvägen/Villingegatan/Sofielundsgatan där det är möjligt istället för Björkgatan.

- Spikgatan där det är möjligt istället för Stångjärnsgatan.
- Knivstagatan där det är möjligt istället för Bergsbrunnagatan.
- Märstagatan där det är möjligt istället för Säbygatan.

Järnvägsöver/undergång

Beslut bör tas hur järnvägen ska kunna passeras. Idag är inte Vimpelgatan med bom längre något alternativ. En flaskhals med negativ miljöpåverkan som bör stängas. Beslut bör fattas om ytterligare en över/underfart ska göras, vart den placeras mm. Det blir annars negativt för fastighetsägarna som ligger i anslutning till eventuell tunnel (eller bro). Vidare krymper kommunens möjlighet till långsiktig lösning vartefter bebyggelse görs inom fastigheterna. Vi anser att det är viktigast att beslut fattas i detalj hur man löser över/underfarten (vilka fastigheter påverkas, i vilken utsträckning osv) och inte när det blir genomfört.

Remissyttrande övriga frågor

För att få med alla synpunkter följer svaren planens sidindelning

Sid 2-3: Angående bostäder i området. Vi önskar mer ytor för bostäder. Idag begränsar man möjligheter allt för mycket. Enligt uppgift ska man ha ett 50 årigt perspektiv, vi anser att man utgått väldigt mycket från ett nuläge.

Att exempelvis markera Bolandsskolan med ett S anser vi som begränsande. Här anser vi att alla beteckningar ska finnas, ge området alla möjligheter om en skola eventuellt inte är aktuell på sikt (även sid 13-14).

Björkgatan —Fålhagsleden — järnvägen vill vi ha orange färgad dvs. KBIH. Att inte kunna ha möjlighet att bygga bostäder nära järnväg har vi inte fått tillräckligt klarlagt. Andra områden i Uppsala har motsvarande närhet eller närmare.

Säbygatan anser vi ska hänga samman med Bergsbrunnagatan, Knivstagatan och Märstagatan. Här vill vi markera med samma färg och bokstavsbenämning som övriga kvarteret.

Sid 4-7: Översiktsplanen för Uppsala stad 2002 anger att man önskar behålla karaktären av småföretagaremiljö. Hänsyn ska tas till industrihistoriska värden. Här vill vi samverka och ha samma mål men utan begränsningar. I planen finns vissa fastigheter markerade (sid7) som delvis kan anses tveksamma. Vår vilja är att enbart beskriva behovet av samordning för att bevara karaktären inte specifikt peka ut vissa fastigheter. Att skapa hinder på lång sikt begränsar möjligheterna anser vi. Som fastighetsägare har vi samma intresse att bevara intressanta fastigheter och miljöer. Som gruppen uppfattar det hela är det verksamheten som är intressant i de flesta fallen, inte husen i sig. Här ser vi möjligheter att i samverkan skapa möjligheter att ha karaktären av verksamheten kvar men förändra och anpassa behoven till annan verksamhet.

Bostäder på Bergsbrunnagatan är möjliga enligt planen och dessa ska kunna ha höjder som stämmer med andra bostadshus i närområdet.

Sid 10: Angående skyddsområden så förändras verksamheter löpande. Vi känner till en del förändringar idag, bör ses över. Här vill vi erbjuda vår hjälp från gruppen och ha kontakt med de berörda verksamheterna för att uppdatera planen. Exempelvis vet undertecknad att någon Grafisk verksamhet inte finns i det inre Boländerna, det är nerlagt. Bensinstationen Bergsbrunnagatan och Björkgatan är även den sanerad och stängd.

Sid 14: Kvarteret i Sydvästra Boländerna; Gruppen anser att möjlighet finns till tydligare och mer lättorienterat gatunät. Fastighetsägare i samverkan med kommunen har möjlighet att skapa en genomfart och entré in i området som sedan kopplas in mot staden.

Björkgatan anser vi vara en del i detta. Att skapa "Boulevard Björkgatan" som genomfartsgata och entré både till Boländerna och staden ser vi som en möjlighet. Kopplingen till Fålhagsleden, Bergsbrunnagatan och Säbygatan och infart i staden via nya stationsgatan blir naturlig. Vi anser även att hela Björkgatan ska öppnas upp för trafik. Genomfart till Vaksalagatan underlättar och spar "rundkörning" och därmed miljön. Att kunna nå Hjalmar Brantingsgatan och via den staden är ett

behov för oss som arbetar och lever i Boländerna. Idag tvingas många att färdas långa sträckor i stadsmiljö för att nå hem, dagis osv.

Att bygga upp Björkgatan som en genomfart anser vi vara en bra start på de förändringar som planen önskar. (även sid 6). Exempelen på sidorna 19-21 ser vi som bra förslag.

Sid 15: Gruppen har diskuterat under/överfart enligt texten sid 15. Här har en idé varit att skapa ett parkeringshus i direkt närhet av järnvägen och då även få med en överfart. Ytor finns enligt vår mening och det hela kan ses som en portal in i Boländerna. Avfarten som enligt programmet tar stora ytor, gruppen menar att vi kan lägga avfarten parallellt med järnvägen och därmed bör ytor kunna fås fram betydligt enklare. Behovet av P-platser anser vi vara stort redan idag och det kommer att öka. Att kunna frigöra mark för byggnation är viktigt. Närheten av resecentrum gör att även det behovet kan finnas. Om spårtaxifordon blir en verklighet så ser vi än större nytta med parkeringar i området för pendlare.

Sid 15-16: Vad det gäller begränsningen av bostäder i kvarteren på sidan 15/16 så vill gruppen mena att det inte rimmar med andra liknande områden. Att ge möjlighet till bostäder skapar möjligheter för fastighetsägare och hänsyn till centrumnära boende, om så är lämpligt på sikt.

Sid 16: Kvarteren Ångmaskinen, Motorn och Turbinen, Planerna finns för bostäder och större kontorsytor, vilket kan bli aktuellt efter resecentrums färdigställande. Vi vill därför inte ha begränsande hinder som markering för kulturhistoriska byggnader. Vår uppfattning är att ansvariga måste utreda markeringarna ytterligare innan det förs in i en plan. Vi anser dessutom att man kan ifrågasätta vissa markeringar. Bättre anser vi det vara att tydlig ange i planen att industriella intressanta byggnader ska i samverkan med fastighetsägarna bevaras, där det motiveras. Som fastighetsägare tror vi att nuvarande markeringar kan bli hinder längre fram i tiden. Angående parker så ser vi möjligheter att samverka för att utvecklas dessa. Öppna entréer mot grönytor och koppla samma fastigheter med grönytor som kan skötas av fastighetsägarna. Idag finns många synpunkter kring ytornas skötsel.

Sid 28: Att finansiera planens genomförande i huvudsak genom exploateringsavgifter kommer att bli bekymmersamt. Idag finns en stor del fastighetsägare som är små och verksamma i bolag som äger fastigheten. Att belasta dem med stora avgifter kommer inte att gå. Om alternativet då är att avyttra fastigheten måste rimliga alternativ finnas. Frågan kring alternativa ytor och lokaler har varit en avgörande fråga på alla möten och i samtliga dialoger mellan fastighetsägarna i gruppen. Idag är kommunens alternativa erbjudanden inte möjliga, de är för dyra. Frågan måste hanteras på ett för alla klokt vis om karaktären av småskalighet ska finnas kvar. Idag finns de några av de billigaste lokalerna i Uppsala i Boländerna, över tid måste detta förändras.

Sid 29: Det fortsatta samarbetet önskas av gruppen. Syftet i starten har varit att enbart finnas till för planen, målet var ett remissvar samt en dialog fram till plan. Önskemål finns i dagsläget att gruppen ska leva kvar för att mötas även framöver. Givetvis då som samtalspartner till kommunen i frågor som berör området. Mer övergripande fastighetsfrågor har vi ansett att nuvarande organisation Fastighetsägarna i Mälardalen ska hantera.

Övrigt

Arbetet i gruppen har varit positivt och vi har haft bra dialog med kommunen. Möten har lätt kunnat ordnas och ansvariga berörda personer från kommunen har kommit när vi önskat. Att det finns en ovilja eller rädsla att möta kommunen från vissa fastighetsägare är uppenbart, vi tror att våra möten förbättrat möjligheten att ha kontakt framöver.

Tiden är viktigt, planen måste få den tid som krävs, ska vi skapa delaktighet så måste alla ges möjlighet att få medverka. Att ändra kulturer och skapa nya kommunikationsvägar tar tid. Informationen har skickats ut till många fastighetsägare och vår uppfattning är att vi nu kan agera som talesman för fastighetsägarna i Boländerna. Givetvis undantar vi "de stora" som vi vet för sin egen talan.

För gruppen räkning
Lena Svensson, SH Bygg lena.svensson@shbygg.se 0708 -372 5949

Bosse Pettersson, Klövervallen AB boss@logg.se 0708- 32 62 29

Föreningen Vårda Uppsala

Föreningen Vårda Uppsala har tagit del av rubricerat förslag och vill med anledning härav framföra följande.

Programförslaget

Förslaget syftar till att anpassa stadsdelen till sitt uppgraderade strategiska läge med närheten till Resecentrum och Citys expansion mot sydost. Vidare har en intern successiv omvandling skett genom etablering av stora handelsytor, främst i planområdets östra del, där en fortsatt tillväxt av handel planeras.

Områdets centrala delar domineras av värmeverk och läkemedelsindustri, men rymmer även mindre industrier samt blandade verksamhetslokaler med varierande bebyggelsekvalitet. Denna del av Boländerna föreslås behålla sin karaktär, men få ersättande och kompletterande kontorsbyggnader av högre gestaltningskvalitet.

Den västra delen längs Säbygatan anses attraktiv för kontor genom sitt läge gränsande mot Resecentrum.

I den nordvästra delen kan ett inslag av bostäder mellan Bergsbrunnagatan/Bolandsgatan och Fålhagsleden prövas, dock med beaktande av verksamheter med skyddsavstånd.

Den södra delen, gränsande mot Kungsängsleden, utgör en del av stadens gränslinje, varför tillkommande bebyggelse skall ha gestaltning med hög kvalitet.

Trafiksituationen kräver omfattande åtgärder, utöver de redan påbörjade, för såväl gång- och cykeltrafik som bil- kollektivtrafik. Förslaget innebär nya vägkopplingar mellan Björkgatan och Kungsgatan, genom kvarteret Cykeln mot Tycho Hedéns väg samt genom kvarteren Vevstaken, Cylindern och Dragstången mellan Bolandsgatan och Stångjärnsgatan.

Förslaget nämner spårtaxi i öglor som ett tänkbart alternativ till bussbaserad kollektivtrafik. En skiss visar en upplyft bana mellan Resecentrum (Stationsgatan) och kvarteret Stormhatten, huvudsakligen längs Bergsbrunnagatan/Bolandsgatan - Rapskatan - Stångjärnsgatan - Björkgatan - Säbygatan.

En inventering föreslås för lämpliga lokaliseringar av kompletterande gång- och cykelstråk.

Programmet har följande syften:

- a. identifiera trafikstråk
- b. söka möjligheter att effektivisera markanvändningen, bl.a. för handel
- c. identifiera skyddsområden
- d. utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för alla trafikantslag
- e. främja utveckling av en mer mångfunktionell och miljömässigt hållbar stadsdel

Föreningens synpunkter

Föreningen är införstådd med att nu gällande planprogram från 1992 behöver revideras för att passa intentionerna i Översiktplan för Uppsala stad (ÖP 2002).

Förslaget behandlar en mängd relevanta aspekter, som det anstår ett program som omfattar en hel stadsdel inför en långsiktig omvandlingsprocess. Boländernas har en speciell karaktär, i form av en stor stadsdel renodlad för verksamheter, med varierande bebyggelsekvalitet och stora trafikproblem. Mycket av problembilden har accentuerats sedan handeln har expanderat i den östra sektorn, där dels, med några få undantag, bebyggelsekvaliteten blivit undermålig med stereotyp arkitektur omgiven av stora parkeringsytor och dels strukturen för bil- och kollektivtrafiken är klart underdimensionerad.

Föreningen är i grunden positiv till att kommunens programförslag som tar upp den strukturella problematiken som kännetecknar stadsdelen. Men, föreningen hyser även betänkligheter mot några av delförslagen och framför där alternativa förslag.

I det fortsatta planarbetet skall Boländerna tydligare sättas in i sitt sammanhang, framför allt gällande handel och trafikbelastningar i samband med utvecklingen av Fyrislund.

Markanvändning och Bebyggelsestruktur

Programmet ger förslag till fördelning mellan industri, handel, kontor och bostäder inom planområdet.

Etablering av bostäder mellan Bergsbrunnagatan/Bolandsgatan och Fålhagsleden kräver ett eget program för att kunna bedömas. Föreningen är ofta positiv till blandning av bostäder och verksamheter. Här föreligger dock en problematik i att infoga ett trots allt litet antal lägenheter i ett så av verksamheter utpräglat område. Visserligen förläggs bostäderna längs skiljelinjen mot Fålhagen, men har svårt att få samhörighet med omgivande bostadsområden genom att Fålhagsleden och museijärnvägen utgör barriärer. Emissionerna från museijärnvägen medför också att utrymmet för bostäder längs Bergsbrunnagatan är trångt. Ytterligare påverkas detta av omgestaltningen av Bergsbrunnagatan till en esplanad, vilket sannolikt innebär en breddning av gaturummet. Begränsat utrymme och önskemål om stort antal bostäder leder till hög bebyggelse. I detta läge bör dock byggnadshöjden begränsas till fem våningar och fastigheterna förses med en förgård mot Bergsbrunnagatan. Bostäderna i Bolandsparken mot Fålhagsleden utgör ett intrång i grönområde, dock i liten omfattning och med den viktigaste delen mot Bolandsgatan bevarad. Föreningen emotser hur kommande program och detaljplaner visar hur bostadsområdena kan utformas.

Längs Säbygatan mot järnvägsområdet och på båda sidor i östra änden mot Björkgatan föreslås kontorsbyggnader. Den västra delen kan tåla en byggnadshöjd upp till sex våningar, medan den östra delen mot Märstagatan inte bör bebyggas med fler än fyra våningar. De f.d. lokstallarna har ett kulturhistoriskt värde och skall bevaras efter upprustning för andra verksamheter.

Även mot Kungsängsleden föreslås övervägande kontorsbebyggelse, vilken kommer att utgöra en del av stadsranden och därmed entré till staden. Gestaltningen har därför, som påpekas i handlingarna, stor betydelse.

Boländernas östra del planeras för ytterligare expansion av Handel. Föreningen föreslår i samband därmed att ett gestaltungsprogram för hela delområdet tas fram med intentionen att avsevärt höja bebyggelsekvaliteten. Avskräckande exempel på ny bebyggelse är de senast uppförda affärsbyggnaderna i kvarteret Stormhatten. Kommunen måste påverka fastighetsägarna till att förstå värdet av en god stadsmiljö även i perifera handelslägen.

Trafik och gaturum

Ett flertal nya gatulänkar föreslås i programmet, med syftet att fördela trafikflödena, förbättra orienterbarheten och öka tillgängligheten för att skapa nya byggrätter. Den mest påtagliga förändringen består av kopplingen mellan Björkgatan och Kungsgatan mot Kungsängsesplanaden. Korsningen med Stambanan bör utföras som planskild, viken innebär att lutningen mot Kungsgatan blir tämligen brant.

Utmed Stålgatan, Rapskatan, Tycho Hedéns väg och Kungsängsleden anger förslaget att mer trivsamma och stadslika gaturum skall skapas, vilket vinner föreningens gillande. Det blir ett grannliga arbete att kombinera ökad framkomlighet med möjligheter att placera husfasaderna närmare gatukant.

Föreningen anser att studier avseende val av kollektivtrafikslag skall göras innan bindande beslut fattas angående gatumiljöns utformning och att även införande av riktig spårväg skall utredas inför eventuell framtida omställning av kollektivtrafiken.

För Fyrislund/Boländerna kan spårtaxi vara ett alternativ, med ca 14.000 arbetsplatser år 2004 och som förväntas få ytterligare 4.000 till 2012, och kan vara den enda sektor av staden där banan kan dras in till City (Resecentrum). Detta p.g.a. att stadsdelarna i sig själva är mindre känsliga för sådan upphöjd installation samt att östra stationsområdet står inför genomgripande ny bebyggelse som banan kan anpassas till.

I övriga delar av staden är sannolikt spårväg att föredra, inte minst av kapacitetsskäl. Däremot kan spårtaxi möjligen utgöra ett komplement till spårväg, t.ex. för perifera tvärförbindelser mellan bostäder och verksamheter samt matning till planerade pendeltågstationer.

Sammanfattning av föreningens synpunkter

- a. Positiv till planområdets långsiktiga omvandling och förslagets intentioner avseende gestaltning.
- b. En avsevärt större ambitionsnivå gällande bebyggelsekvaliteten i det östra handelsområdet.
- c. Kommande exploatering av Östra Fyrislund skall beaktas, främst för kollektivtrafikens resande underlag.
- d. En utredning avseende långsiktig omställning av kollektivtrafiken skall inkludera även ett riktigt spårvägsalternativ.
- e. Emotser kommande delprogram och detaljplaner inför slutgiltigt ställningstagande.

Fastighetsägarna Mellansverige

Fastighetsägarna Mellansverige, lokalavdelningen Uppsala län, ställer sig positiva till planens intentioner.

Följande synpunkter avges. Marknadens initiativ bör beaktas i hög grad. Kommunens önskemål att omvandla området måste ligga i fas med marknadens behov att kunna utöva de nuvarande verksamheterna. Detta väcker frågan var de alternativa lokaliseringarna för de befintliga verksamheterna kan finnas. Kommunen bör delta aktivt i arbetet att kunna finna alternativa lokaliseringar.

Bostäder i området kring Strandbodkilen försvårar för närbelägen industris expansion, varför de bör utgå. Däremot kan området vid gamla E4/ Fålhagsleden bebyggas.

En annan fråga är vilka byggnader som slutligen kommer att befinnas kulturhistoriskt intressanta. Detta måste vara slutligt bestämt; eljest försvåras marknadens beslutsfattande.

Infrastrukturen är särskilt viktig för området. I detta inbegrips bland annat värme, fjärrkyla och el. Vad beträffar trafiksituationen är det in- och utfartstrafiken samt förbindelserna inom området som det måste tas ett helhetsgrepp över i planläggningen.

Den kommunalt ägda marken som kan tänkas bebyggas, kommer att vara intressant för privata fastighetsägare att exploatera. Det är därför viktigt att kommunen informerar om sådana ändrade markanvändningar.

Uppsala Handelsförening

Beträffande trafikstrukturen generellt har vi tillsammans med Uppsvenska Handelskammaren, Fastighetsägarna och Vi Stan lämnat svar i bilaga till remissvar på trafikplanen 2006-03-31 vilken vi hänvisar till. Att sällanköpshandeln växer och vill utvecklas i Boländerna anser vi är bra. Vi ser att aktörerna vill satsa i området se t.ex. samrådshandling dnr 2006/20044-1 Fyrislund 6:1 m fl (IKEA). Viktigt är att, som nämns, tillgängligheten mellan butikerna blir bättre och säkrare. (sid 5)

Att utöka beståndet av bostäder i området anser vi inte är ett bra förslag med tanke på den tunga trafiken i området. Handel och industri försörjs med varor och gods med i huvudsak tung trafik om 24 meters ledade lastfordon. Även att Lennakatten har sitt spårrområde i anslutning till det föreslagna bostadstomterna visar att det inte är lämpligt med bostäder i området.

Vi tycker inte att "spår-taxi" är ett bra alternativ inom överskådlig tid. Kostnaderna måste presenteras först och inte under någon form av att Uppsala ska vara försökskanin. Utöka istället befintlig kollektivtrafik som föreslås på sid. 27. I övriga delar i programmet har vi ingenting att anföra.

Handelskammaren i Uppsala Län

Allmänt

Boländerna är sedan närmare hundra år ett av Uppsala stads absolut viktigaste etableringsområden för industriella verksamheter. Här finns en mångfald internationellt verksamma företag, vilka utgör en viktig kärna av de globalt konkurrensutsatta företag som bidrar till att öka köpkraft och tillväxt i regionen. Denna långa kontinuitet har föranlett stora och kapitaltunga etableringar på Boländerna. Implicit ligger i detta ett fördragsliknande, oskrivet samförstånd att denna kontinuitet skall råda även framåt.

Handelskammaren vill därför se en balanserad utveckling av Boländerna med restriktionen att nuvarande (och eventuellt tillkommande) tyngre verksamheters expansion och utveckling inte skall hindras eller hämmas.

Förslaget

Handelskammaren har inga invändningar mot en utveckling av Boländerna, där handel får ett allt större utrymme i området öster om Stålgatan och norr om Bolandsgatan. I övriga delar bör emellertid Boländernas karaktär av industri- och verksamhetsområde för tyngre verksamheter fortsatt få fullt spelrum.

Detta medför vissa restriktioner på planeringen. Handelskammaren konstaterar bl a att GE Healthcares och Vattenfall Värme Uppsalas anläggningar är Sevesoklassade. Detta innebär bl a omfattande säkerhetsavstånd och andra säkerhetsanordningar, vilket måste vara styrande för planens utformning. Av plankartan (illustrationen sid 10) framgår att mätpunkterna för säkerhetsavståndet knappast är riktigt satta - Så torde t ex Vattenfalls nya sopförbränningsanläggning medföra att skyddszonen väsentligt utökats norrut. Likaså har GE Healthcare förvärvat mark väster om Danmarksgatan för tänkt framtida expansion, vilket torde utöka skyddszonen västerut-norrut.

Med tanke på det överordnade samhällsintresset av dessa anläggningar (och inte minst deras utvecklingsmöjligheter) avvisar Handelskammaren varje förslag om att medge bostäder inom planområdet. Uppsala saknar inte byggbar mark på annat håll.

Vad avser gatustrukturen har Handelskammaren (med Fastighetsägarna, Vi i Stan och Handelsföreningen) i bilaga till remissvar på trafikplanen (2006-03-31 utförligt beskrivit den övergripande trafikstrukturen även i Boländerna. Här framgår bl a att Stålgatan, som del av en yttre stadsring, bör anläggas som fyrfilig cityringled med cirkulationsplatser. Fyrfiligheten framgår inte av programhandlingen. Vidare bör ett antal kapacitetsstarka "matargator" genom området säkras. (Se vidare bilagd plan.)

Till övervägandena om gatunätets framtida användning bör läggas att GE Healthcares markförvärv väster om Björkgatan föranleder stor eftertänksamhet, bl a är det tveksamt att anlägga en framtida spårtaxianläggning på avsnittet förbi de kemiska fabriksanläggningarna. Här måste kommunen samordna sin planering med företaget.

Framkomligheten för tyngre fordon och transporter av farligt gods måste säkerställas inom hela programområdet. Det innebär att avsmalningar, cykelbanor mm ej bör anläggas så att de begränsar kapaciteten på huvudleveransvägarna till och inom området. Det bör säkerställas att alla målpunkter för tyngre fordon har två alternativa tillfartsmöjligheter, liksom att cirkulationsplatser, korsningar m fl anläggningar klarar 24-meters ledade lastekipage. Tillfällig uppställning av fordon/släp för lastning och lossning måste medges på gatuavsnitt i närheten av målanläggningarna. Dagens hantering, där väntande fordon/släp regelmässigt "lappas", är helt oacceptabel och måste genast upphöra. Handelskammaren välkomnar en bättre tillgänglighet med kollektivtrafik till planområdet. Vi ser med intresse fram emot kommande förslag, såsom ett spårtaxisystem (eller annan lösning) när färdigutvecklade alternativ föreligger.

De industrispår som alltså företagen önskar behålla bör säkras i planen.

Handelskammaren konstaterar också att ett förvånansvärt stort antal byggnader och områden klassats som "särskilt intressanta och skyddsvärda". Förvisso bör vi värna industriminnen och vår historia, men

det bör klart framgå att inriktningen är att anläggningarna fortsatt skall användas till företagsverksamhet. Någon museifiering bör inte eftersträvas. Handelskammaren tillstyrker fortsatt programarbete med ledning av ovan anförda synpunkter.

Barn- och ungdomsnämnden

Programmet för Boländerna är omfattande och ambitiöst. Nämnden har inget att invända mot programförslaget som helhet och väljer att endast kortfattat beröra de förslag som ligger närmast nämndens verksamhetsansvar.

Det är naturligt att de delar av området, som ligger nära stadens centralare delar samt områden längs Fålhagsleden kan kompletteras med bostäder. Under många år framöver beräknas, enligt kommunens befolkningsprognos, antalet förskolebarn öka i kommunen. Med tanke på att det är svårt att hitta lämplig mark/lokal för en ny förskola i de centralare delarna av Uppsala stad anser nämnden att det är nödvändigt att inom programområdet söka möjlighet att tillskapa en ny förskola inom de delar av området där bostäder planeras. Detta kan antingen ske på egen mark, i bottenvåningen på en nybyggd fastighet eller i en befintlig lokal.

Även om det inom programområdet inte ryms idrottsytor av större format är det viktigt att det finns ytor nära bostäderna som möjliggör lek och rörelse. Likaså är det viktigt att bostadsgårdar och områden närmast dessa planeras och byggs så att miljöerna blir stimulerande och ger utrymme för barns och ungdomars egen kreativitet.

Nämnden ser positivt på att programmet uppmärksammar behovet av ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid utformning av gatorna i området. Gåfartsgator nära tillkommande bostäder är en princip som borde prövas.

Barn- och ungdomsnämnden

Fastighetsnämnden

Sammanfattning

Programförslaget är i många stycken intressant och visar på svagheter och brister i den befintliga miljön. Det etablerade externa köpcentrat som utgör porten till söderifrån Uppsala är inte attraktivt. Tiden är inne för en översyn av planeringsinriktningen för det nu aktuella området. Översiktsplanen för staden behöver också omgående ses över. Tankarna i översiktsplanen är snart 10 år gamla - tänkta i en lågkonjunktur. Förändringarna har gått mycket snabbt de senaste åren.

Fastighetsnämnden uttalar

att Boländernas förhållande till övriga områden som aktualiserats för handelsändamål måste klarläggas ytterligare,

att det krävs tydligare markeringar som skyddar viktigt infrastruktur/företag i området, att frågan om bostadsbyggandet inom området senareläggs och prövas efter resecentrums förverkligande,

att minskade gaturum innebärande ökad exploaterbar mark är positivt,

att vägförbindelsen mellan Kungsängen och Boländerna utreds ytterligare, och att programmet måste kompletteras med en genomförandeplan med ekonomi och tider

Ärendet

Byggnadsnämnden har upprättat ett program för Boländerna. Programområdet begränsas av Fålhagsleden i norr; Tycho Hedéns väg i öster, Kungsängsleden i söder, och järnvägen i väster. Området sydöstra del har under senaste 10-årsperioden förändrats från att ha inrymt huvudsakligen tomter för industriändamål till att ge plats för handel med skrymmande varor. I övriga delar pågår en mer försiktig omvandling i riktning mot service- och kontor. Stora delar av programområdet domineras av de två anläggningarna för kraftvärmeverket (Vattenfall) och processindustrin i kv. Boländerna och kv. Slipern (General Electric / tidigare Pharmacia Biotech).

Programmet ska identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov med anledning av de förändringar som skett och väntas ske. Programmet ska också söka möjligheter att effektivisera markanvändning och möjliggöra utökade byggrätter för bland annat handel. En ny huvudstruktur presenteras tillsammans med förslag till riktlinjer för planläggning i de olika kvarteren.

Programförslaget är i många stycken intressant och visar på svagheter och brister i den befintliga stadsmiljön. Det etablerade externa köpcentrat som utgör porten till Uppsala söderifrån är inte attraktivt. Tiden är inne för en översyn av planeringsinriktningen för det nu aktuella området. Översiktsplanen för staden behöver också omgående ses över. Tankarna i översiktsplanen är snart 10 år gamla - tänkta i en lågkonjunktur. Förändringarna har gått mycket snabbt de senaste åren. Boländernas förhållande till hela Fyrislund, Kungsängen, utvecklingen av kraftledningsgatan och inte minst den nya trafikplanen måste bli föremål för prövningar med nya insikter och värderingar.

Programmets utgångspunkt är Översiktsplan för staden (2002) och den av kommunstyrelsen antagna handlingsplanen för utvecklingen av handeln i Uppsala kommun (maj 2007). Programmets tolkning av översiktsplanen för staden och handlingsplanens inriktning kan diskuteras. I översiktsplanen sägs att "Omfattningen av externhandels utbyggnader bör begränsas så att balansen mot stadskärnan och stadsdelscentrum bevaras. Något fjärde stormarknadsområde ska inte etableras". I handlingsplanens inriktning sägs "Uppsala ska aktivt ta vara på och utveckla sin roll som regionalt handelscentrum och planeringen ska ta höjd för ett tillskott av minst 135000 kvm handelsyta till 2015" (I stadskärnan ska av detta möjliggöras ett tillskott på minst 15000 kvm i nya a-lägen). I handlingsplanen sägs också "Uppsala kommun ska möta medborgarnas behov av närservice i bostadsområdena / stadsdelarna liksom i de större tätorterna"

I programförslaget finns ingen diskussion kring utvecklingstakten av handelsytor i Boländerna i förhållande till övriga handelsområden vilket innebär viss osäkerhet om inriktningen är att totalt 135.000 kvm ska tillkomma 2003-2015. Fastighetsnämnden vill påpeka att det för närvarande pågår många utredningar och löften om lokaliseringar av handel. För att ge några exempel; City (Dragarbrunnsgatan ca 10.000 kvm), Stenhagen (planuppdrag på utökning av handelsytor med ca 13.000 kvm), Gränby (fastighetsnämndens uppgörelse med Atrium/ Ljunberggruppen som kan leda till 70.000 kvm handelsyta), Gottsunda (ca 10.000 kvm inklusive Lidl). Tidningsuppgifter pekar också på att förväntningarna är stora på att etablera en extern sällanköpsmarknad vid Fullerö (50.000 kvm handelsyta). Byggnadsnämnden har även i strukturprogram för Librobäck visat på möjligheter som kan ge plats för ytterligare handelsetableringar (ytan torde kunna inrymma ca 20.000 kvm handel).

Ett fullt utbyggt Boländerna enligt programmet torde inom Stålgatan/Tycho Hedéns väg/ och Kungsängsleden ge plats för ca 150.000 kvm nya handelsytor. De markområden som kommunen äger ligger intill kv. Stormhatten (avtal finns med bl.a IKEA vilket kan ge tillskott av handelsytor på ca 30-35 000 kvm vy); söder om Vattentornet (där har tagits beslut om markanvisning och detaljplaneuppdrag ca 10.000 kvm vy); markområdet mellan kv. Cylindern och kv. Vevstaken (ca 10.000 kvm vy); samt ett flertal smala markområden som omger de stora trafiklederna (uppskattningsvis 30.000 kvm markyta). Till detta läggs nu betydande arealer där programmet ger tydlig indikation på att handel kan etableras.

Vid HUI: s utredning år 2004 beräknades handelsytorna i stadsområdet totalt uppgå till cirka 250 000 kvm. Sammantaget ges nu i Uppsala genom plan och programarbeten möjlighet att bygga nära 300 000 kvm nya handelsytor. Det kan för att uppnå de mål som handelstrategin sätter vara nödvändigt att prioritera bland nu många möjligheter. Vad är bästa avvägning!

Fastighetsnämnden har inom ramen för samrådsyttrandet över förslaget till handelsstrategi för Uppsala kommun (KS 2006-0209) aktualiserat frågor kring "proaktiva kommunala insatser" för att kunna erbjuda handeln etableringsalternativ. Merparten av de möjliga områdena för handelsetableringar ägs inte av kommunen. Hur aktivt ska fastighetsnämnden agera. Frågan om fastighetsnämndens grad av aktivitet blir åter aktuell om programförslaget ska genomföras. Vid nära nog varje nyetablering måste befintlig verksamhet flyttas till nytt läge. Inte sällan aktiveras fastighetsnämnden i denna problematik.

Fastighetsnämnden förutsätter att programmet utarbetas i nära samråd med befintliga industri-etableringar som ju är arbetsplats för ett stort antal Uppsalabor. De två stora dominerande anläggningarna (kraftvärmeverket och processindustrin) är viktiga och behöver den respekt som krävs. En förstärkning och förnyelse av kraftvärmeanläggningen har aktualiserats i översiktsplanen för staden. Alternativet att behålla lokaliseringen i Boländerna och vad detta kräver i markanvändningen borde nu utredas. Alternativa platser är svåra att hitta.

Det är naturligt att frågan om byggandet av bostäder aktualiseras i de delar som ligger närmast stadskärnan. Förändringarna bör dock avvakta resecentrums färdigställande och att planeringen kommit längre i kraftledningsgatan/Fyrislundsgatan med bl.a. kopplingen från den via kv. Kalendern in mot Fålhagen.

Programmet föreslår nya gatuförbindelser. I princip delar fastighetsnämnden behovet av att minska kvartersstorleken och göra området mer öppet. Flera av de företag som söker etableringar önskar sig ofta stora tomter varför uppdelningen inte får gå för långt. Förbindelsen mellan Kungsängen och Boländerna via koppling mellan Kungsängsesplanaden och Björkgatan vore önskvärd och skulle ge en helt ny framsida till Boländerna. Framtida utredningar får visa om ett genomförande är möjligt.

Flera gatuområden föreslås minskas vilket ger förutsättningar för att utvidga kvartersmarken. Förslag till nya gatusektioner presenteras. Fastighetsnämnden ser gärna att tillskotten på kvartersmark blir så stora som möjligt.

Programmet tar inte upp några principer för hur genomförandet ska ske ekonomiskt och ansvarsmässigt. Samarbete mellan kommunens olika ansvar måste bli föremål för ytterligare överläggningar. Principer för tecknandet av exploateringsavtal kan vara nödvändigt att fundera på och tillföra programtexten.

Reservation i ärende FSN-2007-0465

Vi anser att kontorets förslag till yttrande borde få följande tillägg i handlingen:

Översiktsplanen anger att Boländernas handelsområde behöver få en tydlig avgränsning och att planläggning för handeln bör prövas i kvarteren mellan Rapsgränd och Stålgatan, mellan resterande delar av Boländerna förutom vissa stråk bör reserveras för andra ändamål. Programförslaget gör i sistnämnda avseende ett avsteg från ÖP riktlinjer. Motiven för avsteget framgår inte av handlingen. Om avsteget kvarstår i det slutgiltiga förslaget som ska presenteras för Byggnadsnämnden anser vi att ärendet ska föras till Kommunfullmäktige för ställningstagande.

- Vi anser att förslaget med stora handelskvarter norr om Bolandsgatan och väster om Stålgatan behöver prövas ytterligare.
- Uppgifter om fordonsmängder och behov av parkeringsplatser, kollektivtrafikens utbyggnad och tillgänglighet måste finnas tillgängliga inför kommande beslut.
- Spårtaxiutredningen bör fördjupas så att eventuella strukturkrav och behov av markreservationer kan vägas in i bearbetningen av programmet och som grund för överenskommelser med berörda fastighetsägare.
- Välordnad parkmark och andra grönytor höjer områdets attraktivitet både som besöksmål och som arbets- eller/och bostadsmiljö. Frånvaron av park/naturmark i markanvändningsplanen är högst otillfredsställande. Grönstruktur frågorna behöver utredas ytterligare för ett bättre ställningstagande.

Stavros Giangozoglou (s) Stefan Kunkel (s) Ove Johansson (s)

Clara Lönnholm (mp) Catarina Björklund (s) Kurt Rönnblom (s)

Fritids- och naturvårdsnämnden

Sammanfattning

Fritids- och naturvårdsnämnden tillstyrker programförslaget. Nämnden vill särskilt betona att Bolandsparken, parkerna längs med Säbygatan och den vid museijärnvägen alla har potential att utvecklas och är viktiga inslag i Boländerna. De tallbevuxna kullarna vid vattentornet och skogsdungen vid värmeverket är också värda att bevara. I den senare har råkorna en fristad på behörigt avstånd från bostäder. Även den östra delen av Boländerna skulle vara betjänt av allmän platsmark och grönytan mellan Stålgatan och Rapskatan, där kraftledningen går, är den möjlighet som finns.

Ärendet

Fritids- och naturvårdsnämnden har fått rubricerat program för yttrande senast den 20 augusti 2007.

Fritids- och naturvårdsnämnden tillstyrker programförslaget. Ett helhetsgrepp på Boländernas utveckling är välbehövligt och intentionerna att öka framkomlighet och orienterbarhet för alla trafikantslag, inte minst gående och cyklister, samt att skapa en mer trivsam och stadslig miljö är särskilt lovvärda. De föreslagna gatusektionerna kommer att tjäna detta syfte. Nämnden delar även uppfattningen att staden bör slå vakt om en mer attraktiv stadsinfart samt att storskaliga parkeringsytor och lastzoner bör inordnas i en mer trivsam miljö med bland annat trädplanteringar.

Bolandsparken, parkerna längs med Säbygatan och den vid museijärnvägen har alla potential att utvecklas och de är viktiga inslag i norra delen av Boländerna. Om en omvandling mot bostäder kommer att ske är dessa parker en förutsättning för en god boendemiljö. Redan idag fyller de en funktion som lunchparker och andrum samt används av förskolan. De tallbevuxna kullarna vid vattentornet är också värda att bevara, eftersom de har betydelse såväl biologiskt som för stadsbilden. Övriga ytor längs med Tycho Hedéns väg kan, med lämpligt respektavstånd till vattentornet och kullarna, med fördel bebyggas.

Även den östra delen av Boländerna skulle vara betjänt av allmän platsmark som kan fungera som mötesplats, målpunkt och stråk för lunchpromenader samt grönt mellanrum i den hårdgjorda och bebyggda miljön. Den möjlighet som finns är att utveckla grönytan mellan Stålgatan och Rapskatan, där kraftledningen går, för dessa ändamål. Någon annan kommunägd mark finns inte att tillgå. Här är det också lämpligt att anlägga en allmän gång- och cykelväg mellan Stålgatan och Rapskatan. Givetvis bör man även hålla öppet för möjligheten att ordna parker eller torg med offentlig karaktär på privat kvartersmark.

Intill Vattenfalls värmeverk vid Stålgatan finns det en skogsdunge som är hemvist för en råkkoloni. Råkan är en fridlyst fågel som minskat kraftigt i antal under senare år. I bostadsområden upplevs råkor ofta som störande eftersom de sätter igång och skrånar redan tidigt på framförallt vårmornarna. I Boländerna har råkorna en fristad på behörigt avstånd från bostäder. Det är därför klokt att bevara skogsdungen om man inte vill tvinga råkorna att hitta en ny boplats som riskerar att bli mer störande.

I programmet står det att eventuella behov av bl.a. idrottsytor får samordnas med angränsande stadsdelar. Problemet i detta fall är att även de angränsande stadsdelarna Fålhagen, Kungsängen och centrala staden, helt saknar eller lider påtaglig brist på idrottsytor och större grönområden som skulle kunna inrymma bollplaner.

Nya trädplanteringar längs med gator och en höjd nivå på skötseln av grönytorna under träden föreslås i programmet för att öka trivsel och stadsmässighet. Det skulle vara välgörande för stadsdelen.

Vägprofilen för Kungsängsleden antyder en trädrad på den södra sidan av vägen mot slätten. En sådan trädrad skulle störa landskapsbilden och påverka trafikantupplevelsen. Idag möter man verkligen staden på slätten. Trafikanten färdas genom landskapet på väg in mot staden, vyn över dalgången är ostörd och vacker. Med en trädrad skulle trafikanten förflyttas från landskapet in i vägrummet och sikten mot slätten skulle skymmas. Fritids- och naturvårdsnämnden anser därför att det inte ska planteras träd på den södra sidan av Kungsängsleden.

Placering av ledningar och träd måste ske så att man undviker schakt inom trädens rotsystem vid anläggning eller reparation samt problem med rotinväxning i ledningarna.

Gatu- och trafiknämnden

Sammanfattning

Gatu- och trafiknämnden tillstyrker i princip planprogrammets förslag att dela upp större kvarter med hjälp av nya gator. Föreslagna nya anslutningar till Tycho Hedéns väg och Stålgatan kan dock innebära för stor negativ inverkan på trafikens framkomlighet och behöver utredas särskilt.

Gatu- och trafiknämnden anser att en utredning behövs för att komplettera planprogrammet med nät för cykeltrafik och kollektivtrafik.

Detaljutförning såsom korsningstyper bör utgå ur programmet för att inte försvåra goda utformningsalternativ i framtiden.

Planen bör möjliggöra framtida spårtrafikering samt kompletteras med befintliga spåranslagningar. Som planprogrammet beskriver bör långtidsuppställning av långtradare och släp undvikas på gatumark. Situationen föranleder att en utredning görs.

Planeringen bör redan initialt förutsätta en fullt utbyggd Stålgata.

Yttrande

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till planprogram. Yttrande är begärt senast 20 augusti 2007. Gatu- och trafiknämnden har beviljats förlängd remisstid. Planen har arbetats fram på Stadsbyggnadskontoret och till skillnad från beskrivningen endast i vissa stycken diskuterats med tjänstemän på Gatu- och trafikkontoret.

Gatu- och trafiknämnden tillstyrker i stort planens hantering av kvartersindelning. För en minskad belastning på befintligt gatunät behövs fler gator som medför att bil- och cykeltrafik lättare kan röra sig mellan olika målpunkter. I detalj anser dock nämnden att Tycho Hedéns väg ska hållas fri från nya korsningar som medför att trafikflödet längs vägen påverkas negativt. Samma sak gäller Stålgatan som tillsammans med Kungsängsleden, Tycho Hedéns väg och Bärbyleden bildar en trafiktålig hästsko runt stadens inre delar. Saken behöver utredas, som planen också beskriver när det gäller Tycho Hedéns väg.

Planens första syfte, att identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov, uppfylls i stort sett för biltrafik men saknas för cykel- och kollektivtrafik. Bristen riskerar att försämra möjligheterna i framtida detaljplanarbeten att få ett smidigt cykel- respektive kollektivtrafiknät i Boländerna. Gatu- och trafiknämnden anser därför att planen behöver kompletteras med dessa trafikslag efter särskild utredning. Behovet av utredning understryks av att det i planprogrammet finns förslag till nya gång- och cykelbanor som saknar användare inom överskådlig framtid. Även planprogrammets fjärde syfte, att utveckla och samordna orienterbarhet, trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikslag uppfylls dåligt. Planens redovisning av tänkbara cirkulationsplatser enligt utkast i Trafikplan 2006 riskerar att fastlägga korsningsutförningar som behöver utredas innan de beslutas. Dessa illustrationer behöver därför lyftas ur programmet. Planen bör möjliggöra framtida spårtrafikering. Den presentation av spårtaxi som görs i föreslaget planprogram räcker inte för det.

Lännakattens spår liksom godsspåren genom Boländerna redovisas inte alls respektive endast översiktligt. Gatu- och trafiknämnden anser att spåren är viktiga förutsättningar att ta hänsyn till i framtida detaljplanarbeten och att ställningstaganden om dessa hör hemma i programplaneskedet. Gatu- och trafiknämnden instämmer i att långtidsuppställning av långtradare och släp på gatumarken bör undvikas och att en utredning behövs för att finna den bästa lösningen.

Gatu- och trafiknämnden anser att Stålgatan redan initialt ska presenteras som fullt utbyggd. Vi vill samtidigt uppmärksamma om att principförslaget för Stålgatans etapputbyggnad med tvåfältig sektion inte kan utföras eftersom den skulle ansluta fel i korsningspunkterna.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen ser med tillfredsställelse på att ett program för denna stadsdel tas fram och ger stabila spelregler för utvecklingen. Kommunstyrelsen ser huvudsakligen positivt på programförslagets innehåll men vill anföra vissa förslag till ändringar och tillägg inför det fortsatta arbetet. Inledningsvis bedöms förenligheten med översiktsplanen och andra styrdokument.

Förenlighet med översiktsplan mm

Den inre delen av Boländerna (väster om Stålgatan) är utpekad som omvandlingsområde i översiktsplanen för staden. Programförslaget ligger i linje med översiktsplanens intentioner för omvandlingen.

Översiktsplanen anger vidare att Boländernas handelsområde behöver få en tydlig avgränsning och att planläggning för handel bör prövas i kvarteren mellan Rapsgratan och Stålgatan, medan resterande delar av Boländerna förutom vissa stråk bör reserveras för andra ändamål. Programförslaget gör i sistnämnda avseende ett avsteg från översiktsplanens riktlinjer. Motiven för avsteget framgår inte av handlingen. Se vidare under nästa rubrik, punkten Norra Boländerna.

Översiktsplanen betonar generellt sett vikten av att extantandelsområden knyts tydligare ihop med sin omgivning, att viss breddning av serviceutbudet i sådana områden är rimlig samt att möjligheter att lätt färdas till externhandelslägen med kollektivtrafik och cykel ska finnas. Även i dessa avseenden ligger programmet i linje med översiktsplanen.

I översiktsplanen finns ett gasledningsreservat som berör Tycho Hedéns väg och Bolandsgatan som programförslaget inkräktar på. Länsstyrelsen har tidigare meddelat att reservatet inte längre är av riksintresse. Det finns heller inga aktuella projekt med syfte att leda fram naturgas till staden.

Alternativ sträckning för reservatet redovisas i programtexten, vilket bör vara tillfyllest. Frågan bör hanteras i samband med revidering av översiktsplanen. I översiktsplanen redovisas också ett kraftledningsstråk av riksintresse genom programområdet. Denna sträckning är föråldrad genom det avtal om omläggning av ledningarna som slutits mellan kommunen och kraftbolagen och som möjliggör exploatering av mark i den gamla sträckningen.

Handlingsplanen för utveckling av handeln (Kommunstyrelsen 2007 §134) anger att planeringen ska möjliggöra för kommunens redan starka handelsområdena att utvecklas ytterligare. I underlaget till handlingsplanen anges att planmässiga förutsättningar bör tillskapas för ytterligare ca 60.000 kvadratmeter handelsyta i Boländerna. Den förutsättningen bör vara styrande för dimensioneringen av handelsområdet och det bör även redovisas uppskattningar för hur mycket ny handelsyta etc. som kan tillkomma.

Kvartersanvändning, tätheter mm

Utvecklingen inom handeln visar tydligt att miljöns gestaltning får allt större betydelse för såväl besökare som boende och arbetande i ett handelsområde. Det är därför bra med flerfunktionella kvarter och att huvudanvändning indikeras. Programmet bör även kompletteras med riktlinjer för tätheter och byggnadshöjder. Bostadsinslagen i de inre delarna av Boländerna bör hållas nere till förmån för kontorsverksamhet och mer innerstadsbetonade servicefunktioner som på sikt kommer att efterfrågas i detta läge. Småskalig handel och service bör kunna tillåtas i begränsad omfattning även i kvarter som huvudsakligen avses användas för industri- och skoländamål (centrala Boländerna resp. kv. fläkten). Med tillåtna handels/serviceinslag på ömse sidor av Bolandsgatan mellan Björkgatan och Stålgatan kan man erhålla ett stråk med handel och service hela vägen från Konsert- och kongresshuset via den nya Stationsgatan, Bergsbrunnagatan och Bolandsgatan ända fram till kv. stormhatten (IKEA, COOP mfl).

Inre Boländerna. Den småskaliga bebyggelse- och verksamhetsmiljön längs Bergsbrunnagatan är närmast unik i staden. Det centrala läget motiverar antingen omvandling med hög exploatering och stora inslag av personal- och besöksintensiv verksamhet eller att nuvarande småskalighet består och får utvecklas inom de ramar som gällande planer ger.

Centrala och delar av sydvästra Boländerna. På lång sikt bör det tills vidare finnas plats för kraftvärmeverket inklusive tänkbara expansionsutrymmen med hänvisning till det goda läget i fjärrvärm nätet och möjligheten att ta in bränsle via järnväg. De alternativa platser i andra delar av

staden för ny energianläggning som anges i översiktsplanen har ifrågasatts i samband med andra programarbeten (Östra Fyrislund, Librobäck). Programförslaget för Boländerna medger detta, vilket kan tydliggöras i texten.

Kv Slakthuset. Omvandling till kontor och ökade byggrätter behöver inte villkoras av att ny gata/planskildhet byggs vid järnvägen. Markreservat för sådan gata i ny detaljplan bör dock vara ett villkor. Det är inte självklart att i detta läge ange handel som huvudanvändningssätt.

Norra Boländerna. Förslaget med vidlyftiga handelskvarter norr om Bolandsgatan och väster om Stålgatan bör prövas ytterligare. Utbredningen av det mer storskaliga handelsområdet blir tydligare och orienteringen lättare om programmet anger Stålgatan som västlig gräns. Om ett nettotillskott med volymen 60.000 kvm handelsyta kan förväntas få utrymme i området öster om Stålgatan bör istället kontor och lättare industriverksamhet få företräde i nämnda kvarter väster om Stålgatan.

Trafik

Centrala Boländerna. Området, som domineras av stora industrianläggningar, har svag orienterbarhet i gatunätet. På lång sikt bör intentionen vara att öka orienterbarheten/åstadkomma nya gatugenombrott när och om det kan paras med de skilda verksamheternas intressen.

Gatusektioner/gatuutformning. Principer för sektioner och utformning behöver delvis klargöras på mer överordnad nivå än i detta program. Pågående plan- och programarbeten för Tycho Hedéns väg i andra lägen, Råbyvägen och Fyrislundsgatan hanterar också frågor om gatuutformning av huvudgator och det är viktigt att en god helhet kan skapas. Programförslagets redovisning av ändrad gräns mellan gatumark och kvartersmark vid Rapskatan bör hur som helst kunna tas som utgångspunkt vid planändringar utmed denna gata.

Spårtaxiutredningen bör fördjupas så att eventuella strukturkrav och behov av markreservationer kan vägas in vid bearbetning av programmet och som grund för överenskommelser med berörda fastighetsägare.

Fordonsmängder och parkeringsplatser för ett scenario med fullt utbyggd handel bör redovisas. Slutbearbetningen av programmet bör också beakta resultaten av den godstransportutredning för Boländernas handelsområde som ska avrapporteras i september 2007 (inom projektet "Den Goda Staden").

Gestaltning och kvartersutformning

Programmet bör kompletteras med exempel på och riktlinjer för utformning av främst handelskvarteren som hanterar frågan om huskroppars, entréers samt last- och parkeringszoners placering och utformning.

Grönstruktur

Frånvaron av park/naturmark i markanvändningsplanen är otillfredsställande. Grönstrukturfrågorna bör belysas ytterligare. Väl ordnad parkmark och andra grönytor höjer områdets attraktivitet både som besöksmål och som arbets- och bostadsmiljö. Några frågeställningar: Hur ska förhållandena i Boländerna ses givet den övergripande grönstrukturen? Hur ser behoven i de skilda delarna av Boländerna ut och hur kan de lösas? Behöver kommunen långsiktigt försäkra sig om att kunna etablera park mm i senare omvandlingsskeden? Vissa riktlinjer för planläggning som innebär att gröna miljöer tillförsäkras på kvartersmark bör finnas.

Genomförandeaspekter

För att uppfylla programmets intentioner krävs aktivt agerande från kommunens sida och samverkan med många aktörer. Genomförandeekonomin måste bedömas i samarbete med Fastighetsnämnden. Genomförandefrågorna bör få en särskild belysning under egen rubrik. Där kan redovisas vad som krävs av skilda aktörer, vilka infrastrukturåtgärder från kommunens sida som initialt är viktigast att genomföra, eventuell etappindelning, vilka kvarstående frågor som måste klargöras etc. Det är viktigt att programmet får tyngd genom att det efter revidering godkänns av Byggnadsnämnden. Om det färdiga programmet i vissa avseende fortfarande strider mot gällande översiktsplan bör Kommunstyrelsen sedan anta programmet så att efterföljande detaljplaner kan antas av Byggnadsnämnden enligt gällande delegation (Kommunfullmäktiges beslut 2005-01-31 § 19).

Det är av stor vikt att programmet i sin slutliga form får legitimitet, särskilt bland fastighetsägare och handelsföretag. Ändringar efter samrådet bör därför bekantgöras och förankras och efterföljande planläggning tydligt följa programmets intentioner. Det är viktigt också att det färdiga programmet får stor spridning bland de berörda.

För en effektiv planläggning måste programmet också hålla över tid, dvs. ha sådan flexibilitet att efterföljande detaljplaner kan hålla sig inom programmets ram. Programområdet är mycket omfattande, med skilda förhållanden och omvandlingstryck i olika delar och över tid. Viss flexibilitet beträffande grovstruktur och markanvändning kan därför krävas, samtidigt som tydlig styrning finns avseende t ex utformning längs fastighetsgränser mot gata etc. Vid utarbetandet av den slutliga versionen bör ytterligare ansträngning läggas ned på att utforma riktlinjer på en rimlig detaljningsnivå för planläggning, liksom på att åstadkomma en tydlighet i vad som är rekommendationer respektive vad som ska betraktas som mer låsande riktlinjer.

Konsekvensdiskussion

Programförslagets konsekvensdiskussion bör utvecklas så att ett 0-alternativ mer tydligt ställs mot programförslaget. Bland annat bör diskuteras hur beräknade nettotillskott av byggd yta — inte minst för handeln - och "utträngning" av vissa verksamheter påverkar andra delar av staden/kommunen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka program för omvandling av Boländerna under förutsättning att

- bostäder inte etableras i området
- inga miljö kvalitetsnormer överskrids
- risken för förorenad mark beaktas vid exploatering inom området

2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden hänvisar i övrigt till Miljökontorets tjänsteutlåtande.

3. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Sammanfattning

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att framkomligheten för trafikanter förbättras inom programområdet och att även cykel- och kollektivtrafiken uppmärksammas. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ställer sig dock tveksam till att en god boendemiljö kan erhållas i anvisade lägen. Nämnden vill uppmärksamma om gällande riktvärden avseende buller och luft samt om risken för förorenad mark vid exploatering.

Bakgrund

Översiktsplanen för Uppsala stad godkändes 2002. Översiktsplanen gav delvis nya riktlinjer för området Boländerna, varför Byggnadsnämnden 2004 beslutade att genomföra en revidering av tidigare program för stadsdelen Boländerna från 1992. Förslaget till planprogram för stadsdelen Boländerna avser att bilda underlag för kommande detaljplaneläggning. Stadsdelen Boländerna är i huvudsak planlagd och utformad för att rymma industriändamål. Delar av området har dock under senare år fått ett utökat innehåll av handel, vilket förändrat bl.a. krav på gatustandard. Uppsala nya resecentrum innebär t.ex att marken i västra Boländerna kommer att upplevas allt mer centralt belägen, varför fler förfrågningar om innehåll av kontor, handel och bostäder också i främre Boländerna att vänta, Det är då viktigt att diskutera hur de stora industrietableringarna - processindustri och kraftvärmeverk - ska kunna ges fortsatta möjligheter att driva sin verksamhet.

Bedömning

Förnyelse av Boländerna är positivt om riktvärdena för buller och luft iakttas och risken för störningar från befintliga verksamheter får styra vad som är lämplig markanvändning Det finns annars stor risk att störningar enligt miljöbalken uppkommer t.ex. i form av buller eller luktolägenheter,

Tillsynsmyndigheten är skyldig att handlägga klagomål och vid behov ingripa med stöd av miljöbalken. I takt med att markanvändningen i närområdet kring olika verksamheter ändras får de nya förutsättningar. Verksamheter som redan etablerat sig i området eller i dess närhet måste få bedriva sin verksamhet enligt gällande tillstånd och förelägganden. Känsligare markanvändning i närområdet kan innebära att företagen riskerar att inte få bedriva verksamhet på platsen eller omfattas av stränga krav vid framtida tillståndsprövningar.

Då bostadsbebyggelse planeras kan detta endast tillstyrkas om den lokaliseras och utformas så att dessa kan erbjudas en god boendemiljö. Tillräckliga skyddsavstånd till olika verksamheter/störningar måste upprätthållas så länge de finns kvar. Vad som är tillräckligt skyddsavstånd är beroende på lokala förhållanden som verksamhetens art och omfattning, skyddsåtgärder, väderförhållanden och samverkande störningar. Som utgångspunkt för bedömningen hänvisas till Boverkets allmänna råd 1995:5 "Bättre plats för arbete".

I programförslaget har två områden utpekats som möjliga för inslag av bostadsbebyggelse, invid Fålhagsleden väster om Tycho Hedéns väg och i nordvästra delen av Boländerna. Miljökontoret ställer sig mycket tveksam till att goda boendemiljöer kan erhållas i dessa lägen. I samband med planändret för Bergsbrunnsparken vid Fålhagsleden fick Miljökontoret uppgifter om att trafiken längs Fålhagsleden och Bergsbrunnsgatan beräknades öka kraftigt i och med att Resecentrum blir färdigställt. Miljö- och hälsoskyddsnämnden avstyrkte 2006 bostadsbebyggelse vid Bergsbrunnsparken vid Fålhagsleden. I aktuellt fall är ev. bostadsbebyggelse längs Fålhagsleden placerad även innanför museijärnvägen, varför störningar från tågtrafiken även måste beaktas. Dessutom får planerat bostadsområde ett instängt läge innanför järnväg och vägar.

I det andra utpekade området för bostadsbebyggelse i programmet bedrivs för närvarande förutom handel, undervisning, verkstäder även industriverksamhet. Miljökontoret vill förutom risken för buller- och lukstörningar från dessa verksamheter uppmärksamma om negativa konsekvenser på grund tågtrafiken.

Det är rimligt att ställa samma bullerkrav vid etablering av bostäder nära industriområden som vid nyetablering av industri nära bostäder, dvs. ekvivalentnivåer under 50 dBA var dagar mellan 07-18.00. Om verksamheten bedrivs utanför dessa tider gäller 45 dBA 18- 22.00 och på sön- och helgdagar samt 40 dBA nattetid och högsta momentana ljud nattetid 55 dBA:

Föreningar inom området som rapporteras till tillsynsmyndigheten i enlighet med bestämmelserna i 10 kap 9 § miljöbalken skall behandlas på så sätt som godkänts av tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndighet är miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Dagvatten från parkeringsplatser är ofta förorenade, t ex genom oljespill. Dagvattnet leds ut till Fyrisån. Vid fortsatt planläggning av parkeringsytor bör krav på dagvattenrening införas i planbestämmelserna och behovet av ytor för ev. dammar och magasin utredas och tillgodoses.

Miljökontoret ser positivt på att framkomligheten för trafikanter förbättras inom programområdet och att även cykel- och kollektivtrafiken uppmärksammas. Nuvarande förhållanden är oacceptabla.

Räddnings- och beredskapsnämnden

1. Inslaget av bostäder i zonen närmast Fålhagsleden kan inkräkta på skyddsområdena för de verksamheter som hanterar ämnen som kan vålla skador i omgivningarna. Två av de befintliga anläggningarna inom området är Seveso-anläggningar. En eventuell avspänning och utrymning av området försvåras också om det finns bostäder i industriområdet Boländerna.
2. Till de industrierna som förekommer i området och som är viktiga för stadens infrastruktur och försörjning, kommer tunga transporter, även med Farligt Gods. Vid lokalisering av "spårtaxi" bör hänsyn tas så att konfliktpunkter undviks mellan tunga transporter och persontransporter med "spårtaxi".
3. Nämnden avstyrker förslaget om att bebygga området med bostäder.

Utbildnings- och arbetsmarknadsnämnden

Programmet för Boländerna är omfattande och ambitiöst. Nämnden har inget att invända mot programförslaget som sådant och väljer att endast kortfattat kommentera detta.

Framför allt de nordvästra delarna av området ligger centralt i staden, vilket gör att dessa är av intresse för fler verksamheter än vad som finns inom området i dag. Att komplettera området med bostäder och ytterligare kontor är därför en naturlig utveckling. Nämnden anser dock att det ur arbetsmarknads- och näringslivssynpunkt är viktigt att den delvis ändrade användningen inte försvårar för redan befintlig verksamhet.

Nämnden ser positivt på att programmet uppmärksammar behovet av ökad säkerhet för gång- och cykeltrafikanter vid utformning av gatorna i området. Särskilt viktigt är detta kring Bolandsskolan.

Va- och avfallsnämnden

Sammanfattning

Programområdet ligger inom verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen. Programmet behandlar utförligt och initierat förutsättningarna för avbördning av dagvatten från området. Vid kommande detaljplanering och vid gatuombyggnader bör möjligheter till lokalt omhändertagande inom kvartersmark för rening och fördröjd avrinning av dagvatten alltid utredas. Dessa möjligheter till lokalt omhändertagande och fördröjd avrinning ska tas tillvara vid fortsatt detaljplanering för att möta de indikationer på ökad nederbörd och högre regnintensitet som kan förväntas. VA- och avfallsnämnden vill särskilt framhålla de goda vattenreningsmöjligheter, som kan uppnås med förhållandevis enkla medel genom anläggning av grönytor och skålade, gräsklädda vägdiken.

Ärendet

Programområdet ligger inom verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen. Programmet visar möjligheter till nya gatukopplingar för att öka framkomligheten framförallt sydöst om Stålgatan. VA- och avfallsnämnden ser inga hinder inom den egna verksamheten mot att nya väglänkar anläggs för att förbättra framkomligheten för olika trafikantgrupper inom programområdet. Programmet behandlar utförligt och initierat förutsättningarna för avbördning av dagvatten från området. Av beskrivningen framgår att det är önskvärt med olika åtgärder för att fördröja avrinningen av dagvatten och att det vid kommande detaljplanering och vid gatuombyggnader alltid bör utredas möjligheter till lokalt omhändertagande för rening och fördröjd avrinning. Avsnittet om dagvattenlösningar i gatumiljö visar de stora möjligheter som finns att på ett både tilltalande och effektivt sätt modernisera hanteringen av vägdagvatten inom Boländema. Dessa möjligheter till lokalt omhändertagande och fördröjd avrinning ska tas tillvara vid fortsatt detaljplanering för att möta de indikationer på ökad nederbörd och högre regnintensitet som kan förväntas. VA- och avfallsnämnden vill särskilt framhålla de goda vattenreningsmöjligheter, som kan uppnås med förhållandevis enkla medel genom anläggning av grönytor och skålade, gräsklädda vägdiken.

Äldrenämnden

Sammanfattning

Äldrenämnden ansvarar för att äldreperspektivet bevakas i olika planfrågor. Blir det aktuellt med bostäder i området är tillgänglighet och skyddsaspekter kopplat till industrianläggningar ur alla perspektiv viktigt att bevakas.

Yttrande

Äldrenämnden ansvarar för att äldreperspektivet bevakas i olika planfrågor. I förslaget anges att bostäder kan vara aktuellt i anslutning till och söder om Fålhagsleden. Nämnden tar inte ställning till lämpligheten i detta. Kombinationen av närheten till resecentrum och skydds-zoner för industriområdet måste vägas samman.

Om detta skulle bli aktuellt med bostäder i området är inriktningen att äldre ska kunna bo kvar hemma längre i sina egna bostäder. Tillgänglighet är därmed viktigt. Vid nybyggnad måste det byggas så att äldre med försämrad rörlighet eller andra funktionshinder inte tvingas flytta av praktiska skäl eller att kommunen måste gå in med bostadsanpassningsåtgärder. Trånga utrymmen, trösklar, dörrbredder, badrum osv., är exempel på problem som kan uppstå när rörelseförmågan blir sämre. Hissförbindelse måste finnas från garage- respektive markplan. I övrigt har nämnden inga synpunkter på förslaget.

Banverket

Tillgänglighet

Banverket anser liksom kommunen att Boländerna med sitt citynära läge har goda förutsättningar att öka andelen tillresande med andra färdmedel än bil. Som en del av den framtida kollektivtrafikförsörjningen av området är diskussionen om att etablera s.k. spårtaxi från resecentrum/city till Boländerna intressant. Med externhandels ökande andel i området, accentuerat bl a. av utbyggnadsplanerna i kv Stormhatten, bör kollektivtrafikförsörjningen ges särskild prioritet. Framkomligheten och tillgängligheten för bussar bör bl.a. framhävas i den översyn som görs av områdets trafikstruktur. Det är även av yttersta vikt att gena och säkra gång- och cykelvägar kan tillhandahållas.

Järnvägens miljöpåverkan

Det är angeläget att Boländerna, de delar som är belägna i närheten till järnvägen, utvecklas med hänsyn till de miljöstörningar järnvägen ger upphov till. Fortsatt industri- och kontorsverksamhet samt inslag av handel är lämpliga markanvändningar för dessa områden.

Planskild förbindelse

Vad gäller den eventuella nya väglänken mellan Fålhagsleden och Sjukhusvägen som bl.a. förutsätter att tunnel byggs under järnvägen så bör den noggrant studeras i samråd med Banverket om den blir aktuell.

Frilastområde

Inom ramen för ombyggnationerna på Uppsala bangård har godshanteringen som utförts i bangårdens södra del flyttats till ett nytt frilastområde i Boländerna. Frilastområdet inryms inom befintlig järnvägsfastighet.

Museiföreningen Stockholm-Roslagens Järnvägar

Bakgrund

Museiföreningen Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJmf) har getts möjlighet att under april 2008 yttra sig över det programförslag från år 2007, vilket omfattar hela stadsdelen Boländerna.

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. Med dessa roller följer förpliktelser enligt järnvägslagen gentemot Järnvägsstyrelsen enligt samma regelverk som gäller för Banverket i de fall Banverket äger en järnvägsanläggning och samma regelverk som gäller för trafikoperatörerna på Banverkets spår. Som verksamhetsutövare har SRJmf också miljöansvar enligt miljöbalken med Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten som tillsynsmyndighet.

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.

Eftersom vår järnväg inte illustrerats på någon karta i programmet kan det orienteras om att planområdet från det nordvästra hörnet till det nordöstra angränsar direkt till järnvägen på dess sträcka mellan Strandbodkilen och Tycho Hedéns väg. På östra delen av denna järnvägssträcka löper

Fålhagsleden parallellt med järnvägen endast ca 10 m bortom järnvägen från planområdet sett. 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 inne i resecentrum färdigställs. För denna vår nybyggda station intill Boländerna gäller både en järnvägsplan och en detaljplan från 2004.

Vid framtagandet av en järnvägsplan prövas miljöfrågorna enligt miljöbalkens regler. Lagstiftaren har därför gett en lagakraftvunnen järnvägsplan samma verkan som ett verksamhetstillstånd enligt miljöbalken. SRJmfs verksamhet är befintlig sedan många år och har alltså här dessutom – i och med järnvägsplanen – ett verksamhetstillstånd enligt miljöbalken. Dessa förhållanden är sådana viktiga planeringsförutsättningar som planförfattare, vid planering av förändringar längs vår järnväg, är skyldiga att ta hänsyn till. Skulle dock järnvägens behov av skyddsavstånd ändå förbises vid planeringen, blir det enligt lagstiftningen SRJmf såsom verksamhetsutövare som måste anpassa verksamheten efter de eventuellt tillkommande miljökrav, vilka de nya förutsättningarna ställer. Miljö- och hälsoskyddsnämnden är skyldig att vid behov förelägga om inskränkningar eller stopp för hela eller delar av verksamheter för att hålla störningar under gällande gränsvärden. Hur detta hänger ihop framgår i Boverkets allmänna råd 2008:1 ”Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik”. I denna nya skrift har sammanställts hur kommunen vid sin planering ska ta hänsyn till nämnda regelverk och gränsvärden. Gränsvärdena redovisas även i gällande översiktsplan för Uppsala stad (2002).

Mot bakgrund av det nämnda har SRJmf alltid vid samhällsbyggnadsförändringar huvudfokus på att säkerställa museijärnvägens fortbestånd utan risk för inskränkningar till följd av framtida ingripanden från miljö- och hälsoskyddsnämnden mot buller och föroreningar. Vidare har SRJmf fokus på trafiksäkerhetsfrågor såsom minimering av olycksrisker samt på framkomlighet och korsningsproblematik för både järnvägs- och vägtrafik. Givetvis beaktar SRJmf också möjligheterna till bevarande eller återskapande av musealt autentiska miljöer längs museijärnvägen.

Synpunkter på det aktuella förslaget till program för Boländerna

Allmänt om förslaget

Det är bra att programmet enligt sidan 2 har bl. a. följande syften som anknyter till det som är viktigt för SRJmf att bevaka:

- att identifiera trafik- och infrastrukturmässiga förutsättningar, samband och behov
- att identifiera skyddsområden för befintliga verksamheter
- att utveckla och samordna trafiksäkerhet och framkomlighet för flera olika trafikslag

Mindre bra är dock att museijärnvägens existens inte nämnts i texten eller redovisats på kartorna. Detta förbiseende måste givetvis åtgärdas. Även Gatu- och trafiknämnden har påpekat detta i sitt yttrande.

Skydds-zoner

Beträffande skyddsområden är det redan idag viktigt att i normalfallet vidmakthålla ett skyddsavstånd på minst 100 m mellan museijärnvägen och störningskänsliga markanvändningar såsom bostäder. I översiktsplan 2006 för hela kommunen redovisas en skyddskorridor längs ULJ ända in till resecentrum. Intentionen med denna korridor får inte förbises inom den del av kommunen där formellt fortfarande den äldre översiktsplanen för Uppsala stad gäller. I den planen har skydds-zonen inte redovisats.

I framtiden kan det eventuellt bli aktuellt med mer buller p g a andra tåg eller tåg i högre hastigheter på våra spår. För att inte staden ska avhända sig den möjligheten bör därför redan nu tillskapas ett bredare ”reservat” än de 100 m på ömse sidor om spåren som beskrivits ovan. Från Banverkets spår gäller ett motsvarande skyddsavstånd på 150-300 m (se översiktsplanen).

SRJmf föreslår att ett skyddsavstånd på 150 m mellan ULJ och bostäder tillämpas, om bostäder över huvud taget ska planeras inom Boländerna. Skälet är att bevara möjligheten till både bibehållen och

ökad trafik på järnvägen. ”På köpet” bevaras också möjligheten till ökad vägtrafik på Fålhagsleden. Att det beträffande samtliga trafikslag blir ökad trafik österut från resecentrum i framtiden är högst sannolikt eftersom exploateringar i denna riktning både är aktuella inom staden (Boländerna och Fyrislund t ex), och utanför staden längs ULJ respektive länsväg 282 (Skölsta, Bärby, Gunsta, Funbo, Marielund, Länna och Almunge). Dessutom kan en framtida trafiklösning för innerstaden innebära att biltrafik regleras bort från Kungsgatan till Väderkvarnsgatan-Fålhagsleden.

Vad tillsynsmyndigheten (miljö- och hälsoskyddsnämnden) i sitt yttrande över programmet har skrivit om skyddszoner har till stor del tillämplighet på SRJmfs verksamhet på ULJ och den skyddszon som måste planeras utifrån våra förhållanden. SRJmf hänvisar till det yttrandet, med tillägget att det sedan det skrevs har tillkommit Boverkets allmänna råd 2008:1 ”Buller i planeringen – Planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik”, vilka givetvis måste beaktas i arbetet med skyddszoner i Boländerna. Vidare önskar vi att det i arbetet med skyddszonsaspekten längs ULJ tas kontakter om de aktuella och framtida förutsättningarna med både SRJmf och miljö- och hälsoskyddskontoret, så att rätt underlag kommer fram.

I den reviderade programhandlingen bör i resonemanget kring skyddszoner och däribland ett trafikreservat längs planområdets hela norra gräns, även vävas in de kulturella aspekterna i att bevara ”kulturkorridoren” längs ULJ. Kommunledningskontoret och SRJmf har gemensamt kartlagt denna i en inventering, som bör användas till underlag vid all planläggning i anslutning till ULJ.

Bostäder

Av de skäl som nämnts i vårt avsnitt om skyddszoner ovan, är det olämpligt med bostäder inom Boländerna på det sätt, som med tydlig tvekan föreslagits i programförslaget. Istället för att som i förslaget vagt ange att ”på sikt kan bostäder prövas...” är det önskvärt att i programmet ha med ett tydligt ställningstagande till att det inte ska tillkomma bostäder i Boländerna. Det är nödvändigt att bevara de aktuella kvarteren fria från störningskänsliga markanvändningar såsom boende, för att bibehålla den unika möjlighet staden har idag att här koncentrerat förlägga den ökande trafiken österifrån på järnväg och väg rakt in i stadens hjärta.

Att integrera bostäder med handel och kontor är visserligen generellt i stadsplanering ofta en bra idé för att skapa kvarter som är levande stor del av dygnet. Men – var sak på sin plats! I detta fall är det uppenbart att nackdelarna överväger de eventuella fördelarna med att kunna uppföra ett begränsat antal bostäder. Detta har också uppmärksammats av andra viktiga parter som yttrat sig om programmet; Länsstyrelsen, GEHC Bio Sciences AB (1200 anställda), Föreningen Vårda Uppsala, Uppsala handelsförening, Uppsala handelskammare och Fastighetsägarna i Mellansverige. Alla dessa har avvisat bostäder för att inte ”planera bort” (citat från länsstyrelsens yttrande) dagens möjligheter. Även kommunstyrelsen har endast förordat andra markanvändningar än bostäder.

Särskilt viktigt i detta sammanhang är att den för dessa frågor ansvariga tillsynsmyndigheten; miljö- och hälsoskyddsnämnden, tillstyrker programmet endast om bostäder *inte* etableras någonstans i Boländerna. I sin bedömning till grund för detta ställningstagande, skriver nämnden bl a att störningar från museijärnvägen måste beaktas och att nämnden i ett motsvarande fall (Bergsbrunnsparken) år 2006 avstyrkt bostadsbebyggelse. Det kan noteras att planen för Bergsbrunnsparken trots detta avstyrkande ändå antogs av kommunfullmäktige, varför SRJmf motvilligt såg sig nödd och tvungen att överklaga den, för att säkerställa ULJs fortbestånd.

SRJmf ser att bostäder inom Boländernas norra del skulle medföra nackdelarna

- 1) att nu befintliga verksamheter i området och däribland tågtrafiken på ULJ riskerar in-skränkningar, vilka idag inte kan uteslutas bli så långtgående att respektive verksamhet blir helt eller delvis omöjlig att bedriva
- 2) att förutsättningarna försämras för framtida utökande av tågtrafiken på ULJ
- 3) att förutsättningarna försämras för framtida utökande av biltrafiken på Fålhagsleden
- 4) att förutsättningarna försämras för framtida utökande av industriverksamheterna i Boländerna

- 5) att förutsättningarna för Boländernas kulturhistoriskt bevarandevärda prägel av industri- och verksamhetsområde försämras om industrierna ser risker för inskränkningar och minskade möjligheter till expansion
- 6) att dessa nya bostäder skulle bli utsatta för störningar och risker p g a bl a omfattande och tung vägtrafik, industriverksamhet och tågtrafik på ULJ
- 7) att motverka en lämplig trafikplanering i staden som helhet (jfr resonemangen ovan om trafikkorridor österut, regleringsmöjligheter av trafiken på Kungsgatan m.m.)

Därför förordar SRJmf, liksom kommunstyrelsen gjort, att kompletteringar av befintlig bebyggelse utmed ULJ, d v s norr om Bolandsgatan, sker med kontor och lättare industri, eventuellt i kombination med handel.

Trafik till och från Boländerna

Det är viktigt att en god kollektivtrafikförsörjning och attraktiva gång- och cykelstråk anordnas för den omfattande dagliga trafiken till och från området. På det sättet kan en onödig ökning av biltrafiken undvikas, vilket inte bara allmänt minskar framtida framkomlighets- och angöringsproblem på gatorna i området, utan från SRJmfs synpunkt specifikt minskar vägtrafiken i korsningspunkterna med järnvägen. En ökad vägtrafik i dessa punkter skulle i och för sig inte vara något problem för järnvägen alls och med dagens trafik på ULJ inte heller för vägtrafiken. Om långsiktig framförhållning önskas kan det dock vara värt att överväga en eventuell situation med kraftigt ökad trafik på ULJ i framtiden, varvid köer vid järnvägsbommar skulle bli störande för vägtrafiken.

Av samma skäl förordas att kvarteren Cykeln och Kalendern får ny direkttillfart från Tycho Hedéns väg. I varje fall bör det både av trafiksäkerhets-, trafikflödes- och kostnadsskäl undvikas att den trafiklösning som slutligen väljs medför någon ny plankorsning med järnväg.

Spårtaxi är ett intressant alternativ till kollektivtrafikförsörjning, som SRJmf önskar yttra sig om i ett senare skede då det finns ett tydligare förslag att ta ställning till.

”Östra järnvägsparken”

Parker är viktiga inslag i en stadsdel. I synnerhet när ett så här stort grepp tas om en hel stadsdel vid ett sammantaget tillfälle, är parkplaneringen en strukturellt strategisk sak.

Ur SRJmfs synvinkel är den park mest intressant, vilken ligger i Boländernas nordvästra hörn. Den saknar uppenbarligen ett officiellt namn idag och kallas genomgående i bl a yttrandet från Fritids- och naturvårdsnämnden för ”den vid museijärnvägen”. SRJmf föreslår namnet ”Östra järnvägsparken”.

Denna park är en del av kulturkorridoren längs ULJ, vilken kommunstyrelsen och SRJmf gemensamt inventerat och dokumenterat. Den ingår som en del i den miljö som SRJmf har till syfte att medverka till att bevara och levandegöra. Denna park är tillsammans med Bergsbrunnsparken och Frodeparken ett stråk av parker, vilket parkbesökaren upplever att museijärnvägen genomkorsar som ett givet inslag. Omvänt är parken ett fint inslag under resan på museijärnvägen. Parkstråket är en viktig attraktiv grön korridor för gående och cyklande mellan stadens centrum (resecentrum) och bl a Boländerna, vilken måste bevaras och utvecklas. Den rumsliga gestaltning som ”Östra järnvägsparken” innebär som både sammanlänkande och stadsdelsavgränsande bör bevaras. Den utgör entré till stadens centrum och resecentrum för dem som kommer från öster med museitåg, cykel, bil, buss, spårtaxi eller till fots. Samtidigt utgör den entrén till Boländerna för alla som dagligen kommer dit via resecentrum. Redan idag passeras parken av många och används dessutom för luncher, rastning, solande, barnverksamhet m.m. Antalet människor per dag förväntas dessutom öka i framtiden. Det finns alltså flera skäl att bevara och utveckla parken. Den bör ingå såsom en av de parker som staden sköter intensivt. Det nämnda parkstråkets centrala läge och stora antal besökare gör att det bör hållas i så representativt skick som möjligt.

Gång- och cykelvägar

I programförslagets avslutande avsnitt om tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet står det att arbetet med att förbättra cykelvägarna som effektiva och attraktiva stråk behöver fortsätta. SRJmf instämmer i detta och vill passa på att lyfta fram de säkerhetsproblem som är återkommande i och med att gående och cyklister – i brist på något självklart alternativ – väljer att använda järnvägen för att ta sig fram, ibland med olycksincident till följd. Gång- och cykelleden över den kommande separata gång- och cykelbron över Strandbodkilsgatan måste därför ges en väl genomtänkt fortsättning både österut parallellt med Fålhagsleden och söderut in i Boländerna. Gång- och cykeltrafikanterna ska inte känna sig lockade att korsa järnvägen någon annanstans än på anlagda gång- och cykelbanor med säkerhetsanordningar enligt gällande regelverk. Än mindre ska de lockas att i strid mot lag beträda järnvägsområdet vid sidan om dessa korsningar.

23 april 2008 enligt föreningsstyrelsens uppdrag

TeliaSonera

TeliaSonera har ett omfattande kabelstråk utmed och i förlängningen av Sofielundsgatan som går under järnvägen och via Vimpelgatan ner mot Kungsgatan. Kabelstråket har ett antal större kabelbrunnar som troligen kommer att beröras vid en utbyggnad av väglänk mot Kungsängsesplanaden. TeliaSonera har som önskemål att dessa brunnar även i framtiden hamnar i ytor som möjliggör tillfälliga avstängningar utan större störningar på biltrafiken. Det bör påpekas att eventuell flyttning av kabelstråket kommer att innebära tidskrävande och omfattande ändringsarbeten. TeliaSonera har inget övrigt att erinra mot planen.



Upplands Lokaltrafik AB

Upplands Lokaltrafik AB (UL) har fått ovan nämnda handling för yttrande. Med anledning av detta framför UL följande.

UL ställer sig positiva till en utveckling av stadsdelen Boländerna. Ytterligare handels-, kontors- och industrietableringar ger kollektivtrafiken ett större kundunderlag vilket bidrar till möjliga förbättringar och utökningar av servicen. I första hand gäller detta busstrafik men även spårbunden trafik i framtiden ex vis spårväg.

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas är det viktigt att framkomligheten garanteras i kollektivtrafikstråken. Busskörfält, bussgator, signalprioritering mm är några av de åtgärder som främjar kollektivtrafiken både vad gäller snabbhet och regularitet.

UL förutsätter att kollektivtrafikens möjligheter i Boländerna redovisas i större utsträckning i den fortsatta planläggningen av området, gärna i samråd med UL.

Upplandsmuseet

Upplandsmuseet har tagit del av samrådshandlingen *Planprogram för stadsdelen Boländerna, Uppsala stad och kommun*, och finner programmet vara väl skrivet, med belysning av såväl områdets historik och kulturmiljövärden, förutsättningar, problem och framtida intentioner.

Museet tar fasta på programmets intention att förändringar i industrihistoriskt intressanta byggnader ska föregås av särskild antikvarisk utredning. Museet finner dock att västligt belägna kvarter inom området förutsätts utsättas för ett stort förändringstryck, samtidigt som det är här som många av de industri- och kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna/miljöerna återfinns.

Museet välkomnar intentionerna att verka för en trevligare och tydligare stadsbild i ett stadsområde som idag i vissa delar ter sig svåröverskådligt och något svårgenomträngligt. Ambitionerna att verka för en mer trivsam och stadslig miljö utefter de stora genomfartsgatorna är vällovlig, liksom en mer välkomnande utformning av den södra entrén till staden, och inte minst den sedan länge efterfrågade ökade framkomligheten också för gående och cyklister.

Museet välkomnar intentionerna rörande ökade krav på god gestaltning avseende byggnader och gatumiljöer i östra Boländerna.

Museet har i detta skede inget ytterligare att erinra

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat planprogram och lämnar följande yttrande. Kartbilaga 1 visar det ungefärliga läget av Vattenfalls nuvarande ledningar i anslutning till planområdet.

Fördelningstationer/mottagningsstationer som finns inom planområdet är Uppsala Södra och Uppsala KVV. Till detta kommer Uppsala Boländerna som skall byggas. Mark som används för fördelningstationer/mottagningsstationer ägs av Vattenfall.

Ett antal 70kV luftledningar går in till Uppsala KVV och fortsätter till Uppsala Södra. Från Uppsala Södra till Uppsala Centrala utgår 3 stycken 70kV kablar i olika sträckningar; UL03/K76, UL04/K70 och UL04/K73. I samband med färdigställandet av Uppsala Ström projektet kommer luftledningarna och två av 70kV kablarna att avvecklas medan 70kV-kabel UL03/K76 kommer att vara kvar. Även det kommande provisoriet vid IKEA kommer då att avvecklas. Se kartbilaga 3 som visar befintliga 70kV-kablar i området.

Kartbilagorna bör inte spridas då de innehåller en samlad information om vårt ledningsnät.

Kartbilaga 2 visar kommande sträckningar av 70kV (84kV) inom projektet Uppsala Ström i planområdet. Se teckenförklaring på kartblad. Svenska Kraftnät kommer också att ansluta en 220kV-kabel till den planerade stationen Uppsala Boländerna.

Gällande ledningar <70 kV

Vid en förtätning av bebyggelsen eller en effektökning i området måste ett antal E-områden för uppsättning av nätstationer läggas in. Var E-områdena kommer att förläggas får bestämmas i ett senare planskede.

Vattenfall har befintliga ledningar som oftast ligger i gatumark intill fastighetsgräns, men det finns även kablar på kvartersmark. Då det framgår av programhandlingen att man kommer att förändra gatuområdets utseende och flytta ut fastighetsgräns samt bebyggelse mot gatan riskerar Vattenfalls ledningar hamna på tomtmark alt. under byggnader. Risken bedöms som stor.

Vi vill därför att alla ledningar på kvartersmark erhåller u-områden. I de fall planerad bebyggelse eller andra anläggningar hamnar över våra befintliga ledningar måste ledningarna flyttas, det senare förutsätter att annan lämplig plats finns dit ledningen kan flyttas och där ledningen inte kolliderar med andra intressen.

Träd eller buskar får inte planteras ovanpå ledningar/ledningsschakt eller i sådan närhet att ledningarna eller schaktet kan skadas.

Gällande ledningar 70 kV

För 70kV-ledningar finns linjekoncession, vilket innebär att ledningen i sitt läge och sträckning är bestämd. Flyttning av en ledning kräver oftast ny koncession vilket innebär stora utrednings- och administrativa kostnader samt tar lång tid innan tillstånd erhålles (minst ett år i normalfallet).

För alla regionnätledningar kommer ledningsrätt att sökas i enlighet med det avtal som finns mellan Uppsala Kommun och Vattenfall.

För snabb åtkomst av våra 70kV-ledningar vid fel eller underhåll krävs att stor restriktivitet iaktas mot att nya vägar/gc-vägar förläggs ovanpå våra ledningar, bl.a. försvåras åtkomsten vintertid p.g.a. tjäle. Vid nyanläggning av vägar ovanpå befintliga kablar kan förstärkning för att skydda ledningen bli nödvändig. Träd eller buskar får inte planteras ovanpå ledningar/ledningsschakt eller i sådan närhet att ledningarna eller schaktet kan skadas.

Möjligheten att flytta 70kV-ledningar är begränsade och kostsamma. Ledningsschakten har stor bredd då varje ledare är separerade och flera 70kV-ledningar kan gå i en och samma ledningsgrav.

I de fall 70kV-ledningar går över kvartersmark vill vi att u-områden läggs in.

För att minimera omgivningspåverkan från befintliga ledningar bör ny bebyggelse inte tillåtas i direkt anslutning till våra ledningar och andra anläggningar.

Utifrån ovanstående beskrivning **motsätter** sig Vattenfall att bebyggelse m.m. utformas så att våra 70kV-ledningar måste flyttas eller att åtkomst hindras.

Gällande fördelningsstationer/mottagningsstationer vill Vattenfall inte att någon del av fastigheterna tas i anspråk för vägar m.m. utan att detta i varje enskilt fall har godkänts av Vattenfall i förväg. Eventuella friytor kan behövas i framtiden för utveckling av stationsområdena för att säkerställa Uppsala Kommuns framtida elförsörjning.

Övrigt

Vattenfall **yrkar** på att avtal, som reglerar ersättning för kostnader, utformning av tekniska lösningar, överföring av rättigheter m.m., upprättas mellan exploatör och Vattenfall **innan** detaljplan antas. All förändring av befintliga anläggningar bekostas av den som påkallar förändringen. Det är viktigt att byggherre/exploatör kontaktar oss i så god tid som möjligt.

Vattenfall föreslår att kontakt tas för att möjliggöra samordning av den tekniska försörjningen till området med Peter Jedstedt 08-629 49 91. Vid frågor som rör Uppsala Ström projektet kontaktas Kenneth Pettersson 08-623 27 29.

Vattenfall AB Värme

Vattenfall har tagit del av det rubricerade programmet och vill framföra följande yttrande. 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.

Det är därför viktigt att det aktuella programmet för Boländerna inte leder till att den fortsatta verksamheten i kv. Brännugnen hindras eller försvåras. Det gäller bl.a. transporter till och från området av främst bränslen, kemikalier och askor samt krav på bullernivåer vid närmast belägna bostäder.

Planerad nybyggnation inom det aktuella området kan anslutas till fjärrvärmenätet. Under byggtiden skall Vattenfalls befintliga ledningar för fjärrvärme, fjärrkyla och ånga hållas tillgängliga för full drift. Eventuell flytt eller ombyggnad av befintliga ledningar bekostas av byggherren. Huvudledningarna som utgår från kv. Brännugnen bör särskilt beaktas efter som dessa har dimensioner som innebär att en eventuell flytt medför stora kostnader.

Avståndet till de i nuläget närmaste bostäderna (Fålhagen) är ca 550 m räknat från den nya delen av avfallsförbränningsanläggningen (Block 5). I programmet föreslås nya bostäder bl.a. i den norra delen av Boländerna. Avståndet till dessa skulle då bli mindre än 400 m vilket är betydligt närmare än det skyddsavstånd på 500 m som anges. Oavsett hur gällande skyddsavstånd tillämpas i praktiken, skulle det kortare avståndet från produktionsanläggningarna till närmaste bostäder medföra hårdare krav på Vattenfalls verksamhet i kv. Brännugnen avseende främst bulleremissioner. Detta skulle kunna innebära problem och bli kostsamt att åtgärda.

Vägverket

Vägverket ställer sig positiva till kommunens ambition att dela upp kvarteren i mindre delar med nya gator, samt att anpassa området till gång- och cykeltrafikanter. Områdets närhet till centrum gör att det är ett rimligt alternativ att faktiskt cykla eller gå dit. En mindre kvartersstruktur skapar en trivsammare miljö som är mer lättöverskådlig.

För Tycho Hedéns väg föreslås ett antal åtgärder för att smalna av vägrummet och skapa en karaktär av stadsgata. Vägverket är för närvarande väghållare för Tycho Hedéns väg, men ett avtal är under framtagande där väghållarskapet regleras så att kommunen blir väghållare. Kommunen övertar väghållarskapet när båda parter skrivit under avtalet.

Utifrån de rådande förutsättningarna vad gäller väghållarskapet skulle vi inte acceptera en ny väganlutning till Tycho Hedéns väg som antyds på kartskisserna från kvarteret Stormhatten. Vägen har höga trafikflöden och hastigheter och det kommer att fortsätta vara så även om ny E4 har öppnats. Det är av trafiksäkerhetsskäl lämpligare att mata trafik från befintlig korsning norr om kvarteret för att undvika olyckor.

Vad gäller utformningen av vägsektionen så bör kommunen belysa trygghet kontra trivsel. Dubbla trädrader längs med gc-väg ger ett vackert gaturum men kan upplevas som otryggt framför allt kvällstid. Väl utformad och genomtänkt belysning kan väga upp detta.

I ett senare skede bör kommunen se över utformningen av korsningar för såväl biltrafik som gc-trafik för att säkra trafiksäkerheten i området. Viktigt är också att minimera trafikarbetet för biltrafiken genom att kollektivtrafik och gc-trafik får attraktiva anslutningar till olika målpunkter.

Handläggare
Carlén Göran

Datum
2014-04-28

Diarienummer

Uppföljning av uppdrag och aktiviteter efter översiktsplan 2010

Kommunfullmäktige antog den kommuntäckande översiktsplanen 17 juni 2010. I samband med antagandet gav fullmäktige också uppdrag om programutredningar mm för vissa av de utpekade utvecklingsområdena. I samband med beredningen av detta ärende gav även kommunstyrelsen uppdrag om särskilda övergripande utredningar och utveckling av planeringsverktyg. Samtliga dessa uppdrag finns redovisade i kommunfullmäktiges protokoll (§ 141, 2010).

Vid sidan av dessa regelrätta uppdrag förutsattes nämnderna också att arbeta vidare särskilt med de övriga aktiviteter som redovisas i översiktsplanens genomförandekapitel och som återfinns i tonplattor med rubriken ”Kommunen ska aktivt arbeta med” i kapitlen 3 och 4. Dessa aktiviteter ansågs ligga i linje med skilda nämnders ansvar enligt reglementet och tarvade därför inga särskilda uppdrag utöver beslutet att anta översiktsplanen.

På efterföljande sidor finns lägesrapporter för uppdragen och aktiviteterna sammanställda. Sammanställningen utgår från nämndernas rapportering, kompletterat med kommunledningskontorets egna bedömningar.

Sammanfattningsvis kan sägas att arbetet med såväl formella uppdrag som med de övriga aktiviteter som lyfts fram i ÖP:n fortgår i stort sett enligt intentionerna (eller har korrigerats genom senare beslut).

För fylligare beskrivning av uppdrag och aktiviteter hänvisas till Översiktsplan 2010, kapitel 6 ”genomförande” (s 105-110). Kommunfullmäktiges och kommunstyrelsens beslut återfinns i bilaga 8 (s 135-140). Översiktsplanen finns på:

<http://www.uppsala.se/sv/Boendemiljotrafik/Stadsutveckling--planering/Oversiktsplanering/Oversiktsplan-2010/>

Uppföljning av uppdrag och aktiviteter efter ÖP2010

1. Nämnduppdrag mm

Aktivitet	Tidsram	Huvud ansvar	Lägesrapport (Gråmarkerade = slutförda, eller avförda) (Gulmarkerade = ändrade)
<i>Utvecklingsområden och tematiska tillägg mm (uppdrag från kommunfullmäktige)</i>			
Stomlinjestråken	2012	KS	Förtättningsstudie utmed Nyby-Gottsunda genomförd. Övriga stråk studeras succesivt inom kollektivtrafikprojektet och integreras i ÖP-arbetet.
Nordvästra staden			Tidssättningen borttagen enl IVE 2013-16. Vissa delar kan planläggas direkt
Tycho Hedéns väg (delen Gnista-Fålhagsleden)	2013	PBN	Färdig strukturstudie som nu vägleder planarbeten
Länna och Almunge	2013	PBN	Arbetet med fördjupad översiktsplan för Länna och Almunge har inte kommit igång. En strukturöversyn över Länna har påbörjats för ge underlag för ta fram någon/några detaljplaner för kompletterande bostadsbebyggelse som klarar utbyggnad de närmaste åren. FÖP-ansatsen bör läggas åt sidan, integreras istället i revideringen av ÖP:n
Dag Hammarsköldsstråket (Särskilt KS-uppdrag 2012)		KS	Pågår
Tycho Hedéns väg (delen Fålhagsleden – norra änden			Tidssättningen borttagen enl IVE 2013-16. Med nya reglementet från 2012 får uppdraget till PBN anses hävt
Gottsunda-Valsätra			Planläggning kring Gottsunda Centrum mm är slutförd. Övriga strukturstudier i enlighet med ÖP kan initieras genom stadsdelsarbetet
Vänge	2014		Med nya reglementet får uppdraget till PBN anses hävt
Jälla	2014		Med nya reglementet får uppdraget till PBN anses hävt
Björklinge	2015		Med nya reglementet får uppdraget till PBN anses hävt
Sydöstra stadsdelarna	2018		Gammalt uppdrag till PBN som får anses hävt
Vindkraft (tematiskt tillägg)	2011	KS	Utställning och utlåtande våren 2012, därefter har slutförandet vilat i avvaktan på statliga överväganden. Tas upp i översiktsplanerevideringen.
<i>Utredningar och utvecklingsarbeten (uppdrag från kommunstyrelsen)</i>			
3D- & 4D-stadsmodellering	Ej tidssatt	PBN	Arbetet pågår. Upphandling av teknisk plattform och geodata sker 2014.
Utveckla klimat- och hållbarhetsprogram för bebyggelseplaneringen mm	2011	KS	Arbetet pågår. Kvalitets- och hållbarhetskontrakten som initierades 2011 för Östra Sala backe tjänar som pilotprojekt för hållbarhetsprogram vid bebyggelseplanering.
System för att säkra utrymme för serviceförsörjning	2011	FSN	UPPDRAGET SLUTFÖRT 2011
Utveckling/användning av verktyg för strategisk planering kring lokalförsörjning	Ej tidssatt	FHN	Uppdraget har inte genomförts, pga kapacitetsbrist
Masshanterings-strategi	2013	KS	Ej genomfört eller påbörjat. Överfört till KS från FSN efter organisationsförnyelsen 2012. Förs in i ÖP-arbetet.
Parkeringsstrategi	2012 (IVE)	GSN	P-policy, riktlinjer, P-norm och handlingsplan färdiga 2014
Pendlar-/ infartsparkeringar mm	2011	GSN	Berörs i parkeringspolicy, riktlinjer och handlingsplan. Behandlas även inom arbetet med kollektivtrafiken. Bör

			integreras i ÖP-arbetet.
Trafikprognos- och konsekvensmodell	Ej tidsatt	GSN	Fortgående utvecklings- och uppdateringsarbeten med konsultstöd pågår, integreras i öp-arbetet
Kulturmiljöprogram	2013	KTN	Uppdraget påbörjat 2012. Programmet blir klart under 2014.
Dagvattenstrategi	2012	UVAB	Dagvattenprogram antaget 2013
Höja investeringar & drift på parkmark, finansieringsformer	2011	KS	UPPDRAGET SLUTFÖRT 2011
Övergripande kollektivtrafikutveckling	2012	KS	Formerna för samarbetet med nya kollektivtrafikmyndigheten klarlagt under 2012. Projektet försenat på grund av överföringen till landstinget. Nu drivs ett gemensamt projekt om stadstrafiken., inkluderande spårvägsutredning.
Effektivare varudistribution, forts på tidigare projekt	2012	KS	Ej färdigställt eller påbörjat. Försenat på grund av kapacitetsbrist. Påbörjas under 2014 och bör om möjligt inkluderas i ÖP-revideringen
Proaktiv uppföljning stadsdelar mm	Löpande	KS	Kommunledningskontoret följer utvecklingen i stadsdelar, tätorter och på landsbygden.

2. Informella uppdrag, dvs aktiviteter som nämns i ÖP2010, genomförandeavsnittet, och som ligger inom respektive nämnds ansvar enligt reglementet. Ej tidsatt.

Aktivitet	Ansvar	Lägesrapport/rekommendation
Boländerna (pågående programarbete som ska slutföras)	BN	(program godkänt i BN och överlämnat till KS 2011). Tas upp för godkännande i KS/KF i samband med aktualitetsförklaringen.
Avgränsa kulturmiljökorridor längs Lännabanan – forts i Länna-Almunge FÖP	PBN	Inget FÖP-arbete har bedrivits. Frågan behandlas däremot i kulturmiljöprogrammet.
Ständig markberedskap för 3 års stadsutveckling + långsiktig buffert för markbyten, verksamhetsetablering, infra	KS	Arbetet har startat med att ta fram markförvärvspolicy och handlingsplan för markförvärv. Kontinuerlig bevakning och dialog med markägare i långsiktigt strategiska lägen inom ramen för utpekade utvecklingsstråk och områden i ÖP och i andra strategiska lägen.
Frigöra utrymme för stadsutveckling i redan bebyggda miljöer - aktörsdialoger	KS	Ett särskilt fokus på områden längs utpekade stadsstråk och stomlinjestråk för att utreda förutsättningarna att tillskapa värdefulla exploateringsytor och bidra till stadsutvecklingen. Råbyvägen, Vaksalagatan, Gränby och Gottsunda är exempel på stråk/områden med positiv respons från fastighetsägare och där lösningar för parkering och allmänna platser kräver samverkan mellan flera parter inklusive kommunen.
Rutin för grova exploateringskalkyler i tidiga skeden för utvecklingsområden	KS	Ett systematiskt samarbete mellan planläggning, exploatering och genomförande har påbörjats som bland annat kan resultera i nyckeltal för olika kostnadsposter, vilka kan komma till användning också vid övergripande FÖP- och programarbeten. Någon särskild rutin har dock ännu inte etablerats för kalkyler på nämnda nivå. Bör i tillämpliga delar hanteras vid ÖP-revideringen
Cykelstrategi (även IVE, start 2012)	GSN	Cykelpolicy och handlingsplan är godkända
Utredning trafiklänk Ultuna-Nåntuna (även del i åstråksuppdragen)	GTN	Utredningen överlämnad till KS 2011
Sydvästlänkens förläggning – eller alternativa lösningar	(GSN)	Studeras i anslutning till exploateringsprojekt samt i programarbetet för Dag Hammarskjöldsstråket, där KLK har uppdraget. Delen genom ekebydalen förs in i aktualitetsförklaringen som ställningstagande (krympning av vägreservatets utbredning)

Högre park- och platskvaliteter	GSN	Arbete med att höja park- och platskvaliteter pågår kontinuerligt. Under 2013 har 13 parker helt eller delvis rustats upp, varav 9 har fått nya eller upprustade lekplatser. Dessa parker är Stadsträdgården, Höganäshöjden, Vallbydunge, Sara Lisas park, Vasaparken, Knutby lekplats, Eriksbergsparken, Gränbyparken, Liljefors torg, Frodeparken, Bergsbrunnsparken, Källparken och Stenhammarsparken. Utvecklingsplaner för Carolinaparken och Stadsträdgården har tagits fram.
Nya parker	GSN	Två nya parker har anlagts under 2013: Anna Petrus park i Kungsängen och Stålparken i Boländerna.
Parkstråk i öster med kopplingar till vedyxa/örlösan	GSN	Arbete med att utreda och projektera östra stadsrandsstråket pågår. Under 2013 har upprustningsåtgärder skett i Lerdammsparken och en gc-koppling till Berget anlagts.
Utveckla strandstråk & friluftsbad	GSN	Upprustning av parkstråk pågår längs Fyrisåns västra sida norr om Bärbyleden. Flera bad har byggts ut och/eller tillgänglighetsanpassats. Under 2013 har ett nytt litet bad anlagts i Graneberg (Kohagen), tillgänglighetsåtgärder gjorts vid Storvad och en beachvolleyplan anlagts vid Borgardalsbadet (i Länna). Projektering för strandpromenad i Vårdsätra har påbörjats,
Förbättrade samband inom gröna länkar och kilar, bättre gc-kopplingar till park, fritid, natur	GSN	En närmare km-lång del av Gula stigen genom Kronparken har tillgänglighetsanpassats. Ett gångstråk har anlagts i Döbelnsgatans trädplantering. I naturreservaten Hågadalen-Nåsten och Norra Lunsen har vägvisningen förbättrats
Gröna utredningsområdena Örlösan, Vedyxa, Hässelby – friluftspanering mm	GSN	Utredning för Vedyxaskogen är påbörjad. Utredningar har ännu inte påbörjats för Örlösan och Hässelby.
Lokalisering kompletterande avloppsreningsverk	UVAB	Ej genomfört eller påbörjat. Med längre planeringshorisont bör frågan om ersättande reningsverk föras in i ÖP-revideringen
Utveckla Linnés historiska landskap till en resurs för lokal och regional utveckling	KS	Kommunen deltar i arbetet tillsammans andra aktörer. Det inkluderar arbetet med världsarvsansökan om uppkomsten av den systematiska biologin. Anläggning av nya Linnéstigar har gjorts. Aktörsdialoger har förts för att möjliggöra reservatsbildning av årike fyris
Översyn av riksintressen för kulturmiljövården	KS	Kommunen jobbar nu – enligt kommunstyrelsens direktiv för revidering av översiktsplanen - med att se över hanteringen av samtliga riksintressen. RAÄ har fattat nytt beslut om ”K40 Uppsala stad”.
Precisera riksintresset för civil luftfart	KS	Se ovan
Hållbart resande/mobility management	KS	Systematiskt arbete är påbörjat och institutionaliseras inom kontoret för samhällsutveckling. Pilotprojekt i Östra Salabacke, även andra mindre projekt.
Förutsättningar för storskalig verksamhetsetablering – behov av markreservat	KS	Genomfört som del i aktualitetsprövningen (matchningsanalys).
Minska antalet kraftledningsstråk	KS	Tas kontinuerligt upp i remissyttranden och överläggningar med främst svenska kraftnät.
Uppföljningssystem ÖP2010	KS	Utvecklas vidare i revideringen av ÖP:n. Uppföljning av uppdrag har skett årligen. Miljö-/hälsotillståndets utveckling bevakas i hållbarhetsboksutet.