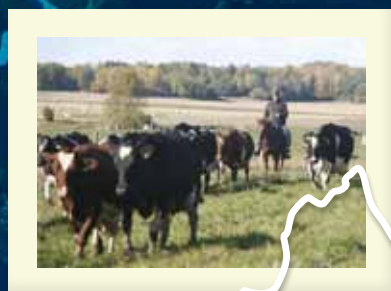


UPPSALA OM TJUGO ÅR

en sammanfattning av översiktsplan 2010



Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste planeringsinstrument. Översiktsplan 2010 ger en långsiktig inriktning för stadens och landsbygdens utveckling fram till år 2030. Den visar hur kommunen vill att bebyggelse, trafik, grönområden med mera ska utvecklas i framtiden – både i staden och på landsbygden. Översiktsplanen ger vägledning för till exempel nya detaljplaner och bygglov. I planen visas också hur kommunen själv tänker driva på utvecklingen genom egna insatser.

ÖVERSIKTSPLANEN PÅ WEBBEN

På www.uppsala.se finns hela planen och även ett antal underlagsrapporter.

ÖVERSIKTSPLANEN I TRYCK

Du kan köpa ett tryckt exemplar av hela planen på Kommuninformation i stadshuset, Vaksalagatan 15.
Telefon 018-727 18 10, e-post: kommuninformation@upsala.se

FRÅGOR OM ÖVERSIKTSPLANEN

Göran Carlén, projektledare, Kommunledningskontoret.
Telefon: 018-727 13 10, e-post: goran.carlen@upsala.se

VISION

Uppsala 2030...



... HAR DRAGNINGSKRAFT – Uppsala är en spännande plats för epokgörande kunskap, kultur och affärer. Verksamhets- och livsmiljöerna har sammantaget så starka kvaliteter att Uppsala tillsammans med Stockholm är motorn för tillväxten i Mälardalen och är en nationell resurs för Sveriges utveckling.



...UPPSALA ÄR SAMMANHÅLLET – Uppsala har utrymme för mångfald och dynamik. Delaktigheten och ansvarstagandet för samhällsutvecklingen och lokala miljöer har stärkts. Vardagslivet fungerar väl, trygghet och tillgänglighet har ökat för alla. De offentliga rummen inbjuder till fysisk aktivitet och socialt liv. De identitets-skapande kultur- och naturvärdena värnas.



...ÄR PÅ VÄG MOT KLIMATNEUTRALITET – Uppsalas stads- och tätortsstrukturer främjar energihushållning och klimatvänlig energianvändning. Stadens grönstruktur och landsbygdens naturvärden ger biologisk mångfald, vattenrening, gott mikroklimat och goda betingelser för odling.

Planens inriktning

STADSUTVECKLINGEN

Det finns ett starkt tillväxttryck på Uppsala. Översiktsplanen ger beredskap för en tillväxt i staden från nuvarande cirka 150 000 innevånare till 180-190 000 år 2030. För att staden ska klara detta krävs utrymme för bortåt 25 000 nya bostäder samt över en miljon kvadratmeter lokalytor för verksamheter av olika slag. Stadens väv av bebyggelse, grönstruktur, transportsystem och tekniska försörjningssystem ska göras tätare för att klara de klimat- och miljökrav samt krav på stadslivskvaliteter som ställs. Staden växer huvudsakligen inåt och inriktningen är att skapa mångfald, kvalitet i utformningen, samverkan mellan skilda system samt sammanlänkning av och hög tillgänglighet mellan stadens skilda delar. Uppsala ska utvecklas till en stad med mer innerstadskaraktär och med hög kvalitet i och närhet till parker och grönområden. Närheten ska förstärkas genom gröna stråk eller som gröna kilar in i staden.

Skilda stadsmiljöer ska sammanlänkas och kompletteras med tydliga funktioner för vistelse, aktivitet och möten så att kontaktmöjligheterna ökar. Uppsala ska bli mer attraktivt genom att kombinera trygghet och hemkänsla med mer stadsliv. Stadslivet – i bemärkelsen puls, stimulans, aktivitetsutbud, folkliv – är störst i stadskärnan, men ska öka även i stadsdelarna genom att stadsstråk utvecklas. I stadsstråken ska affärer och service och andra verksamheter prioriteras och platser/parker för intensiv användning utformas. Det stärker förutsättningarna för lokalt samhällsliv, ökar tryggheten och ger nya miljöer för verksamheter att etablera sig i.



Foto: Ana Vera Burin Batarra

Korspunkter mellan stråk av olika karaktär ska utformas med stor omsorg. När exempelvis stråk med stadsliv möter ett grönstråk är det viktigt att man upplever att båda stråken fortsätter efter korspunkten trots att de i själva mötet får en annorlunda karaktär. Sådana korsningspunkter bör ges en funktion och utformning som skapar upplevelse.



Foto: Dan Pettersson

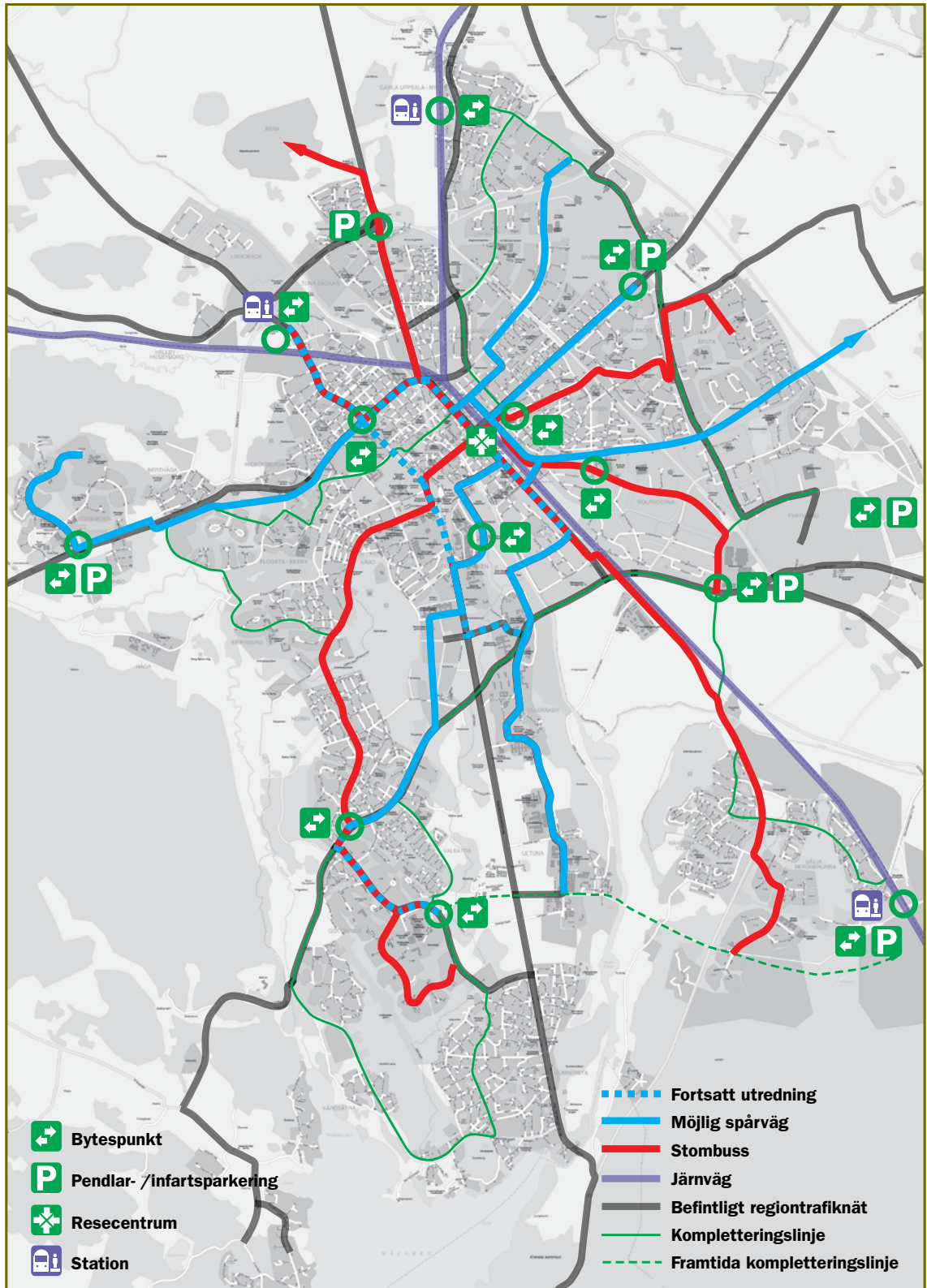
Trafik

Stadens trafiksystem ska utvecklas så att kollektivtrafikens andel av resandet kan mer än fördubblas till år 2030 från dagens tretton procent medan biltrafikens andel minskar. Det innebär att transporternas klimatutsläpp kan minska och att staden kan växa utan att trängseln blir större. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar också till jämlikhet genom att även de som saknar bil får möjlighet att resa bekvämt och tryggt.

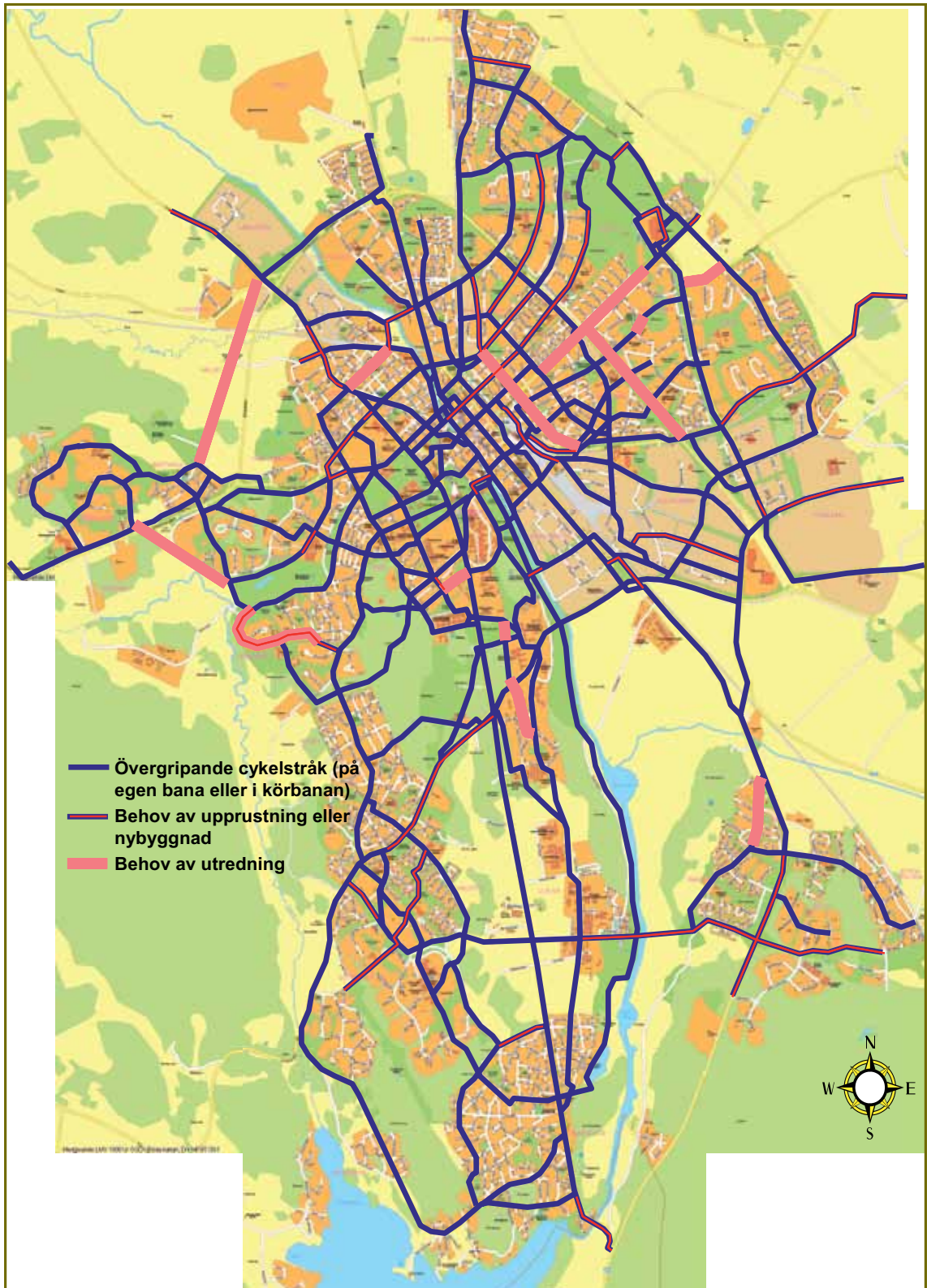
Kollektivtrafik med hög kapacitet, snabbhet och turtäthet ska successivt införas. Det framtida linjenätet med stomlinjer och kompletteringslinjer framgår av figuren på sidan 6. Stomlinjernas sträckning ska bli varaktiga över tid och ska inledningsvis trafikeras med buss, men kan senare byggas om för spårväg eller spårtaxi. Tydliga knut-

och bytespunkter ska etableras. Handelscentra som Boländerna/Stormhatten, Gränby och Stenhagen fungerar som bytespunkter i kollektivtrafiksystemet. De ska få nya platser för infartsparkering för att minska biltrafiken i innerstaden. Kollektivtrafiken ska ges bättre framkomlighet än bilen till de vanligaste resmålen som stadskärnan, universitetet, sjukhusområdet, arenor. Järnvägssystemet ska utvecklas på lång sikt så att det blir möjligt att använda pendeltågen även för stadstrafik med nya stationer i Bergsbrunna, Gamla Uppsala och Librobäck.

Stadens inre delar ska utformas för att underlätta för gående och cyklister. Cykelnätet i staden ska bli ännu mer sammanhängande och ska kopplas till cykelvägar mot landsbygden och dess tätorter. I parkeringshusen ska besöksparkering prioriteras.



Stadens framtida kollektivtrafiksystem.



Befintliga och planerade cykelstråk i staden.

Det finns beredskap för några nya strategiska länkar för väg- och kollektivtrafik inom staden. Dessa skapar främst bättre samband mellan stadsområden. En väg (1) som binder samman Dag Hammarskjölds väg vid Ultuna med Gottsunda centrum kommer att byggas de närmaste åren. På så sätt kan Gottsunda centrum fungera som stadsdelscentrum för ett utbyggt Ultuna/Ulleråker.

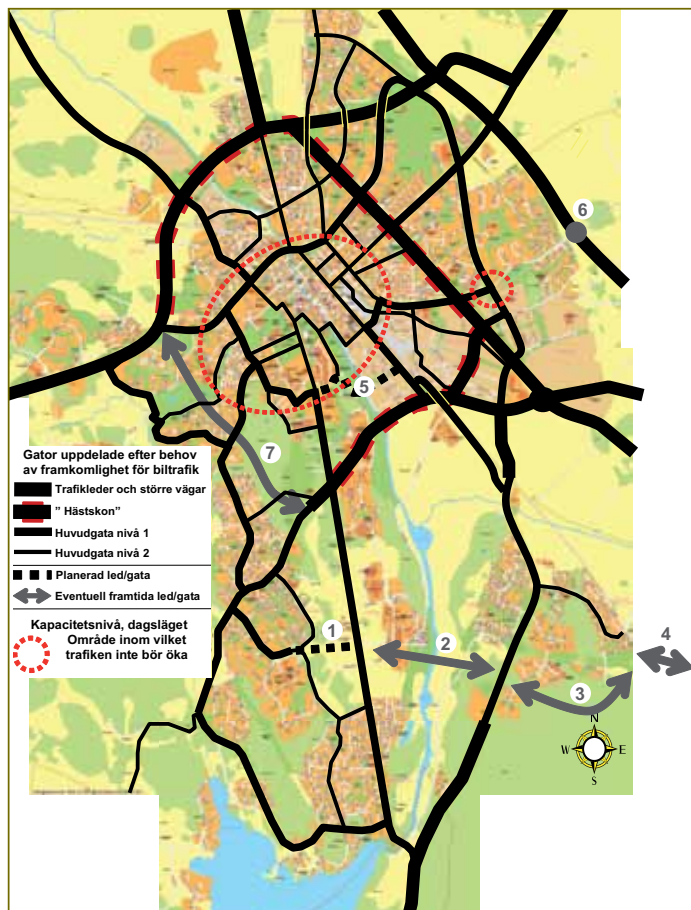
Översiktsplanen reserverar också utrymme för en framtida förbindelse (2) över Fyrisån mellan Ultuna/Sunnersta och väg 255 vid Nántuna. Om en sådan transportlänk byggs kan de sydvästra och sydöstra stadsdelarna bindas ihop. En fortsättning (3) genom Lunsen till stambanan söder om Bergsbrunna knyter samman Nántuna och Sävja med Bergsbrunna i ett läge för en framtida tågstation och ger den en regional funktion. En koppling (4) till E4:an vid södra delen av Danmarks gårde ger Bergsbrunna en storregional nodfunktion och minskar dessutom belastningen både på Kungsängsleden och på väg 255 mot Knivsta.

En ny förbindelse mellan Kungsängesplanaden och Sjukhusvägen (5) minskar trafikbelastningen på Östra Ågatan-Islandsbron-Munkgatan. Det ger minskad trängsel, bättre luft och ökad framkomlighet för kollektivtrafiken. En ny förbindelse ökar också tillgängligheten mellan södra Kungsängen och institutionsstråket i väster.

På mycket lång sikt kan det behövas en ny trafikplats (6) för in- och utfart på E4:an vid Fålhagsleden samt en länk i tunnel (7) i sydväst för att åstadkomma en fullständig yttre trafikring.

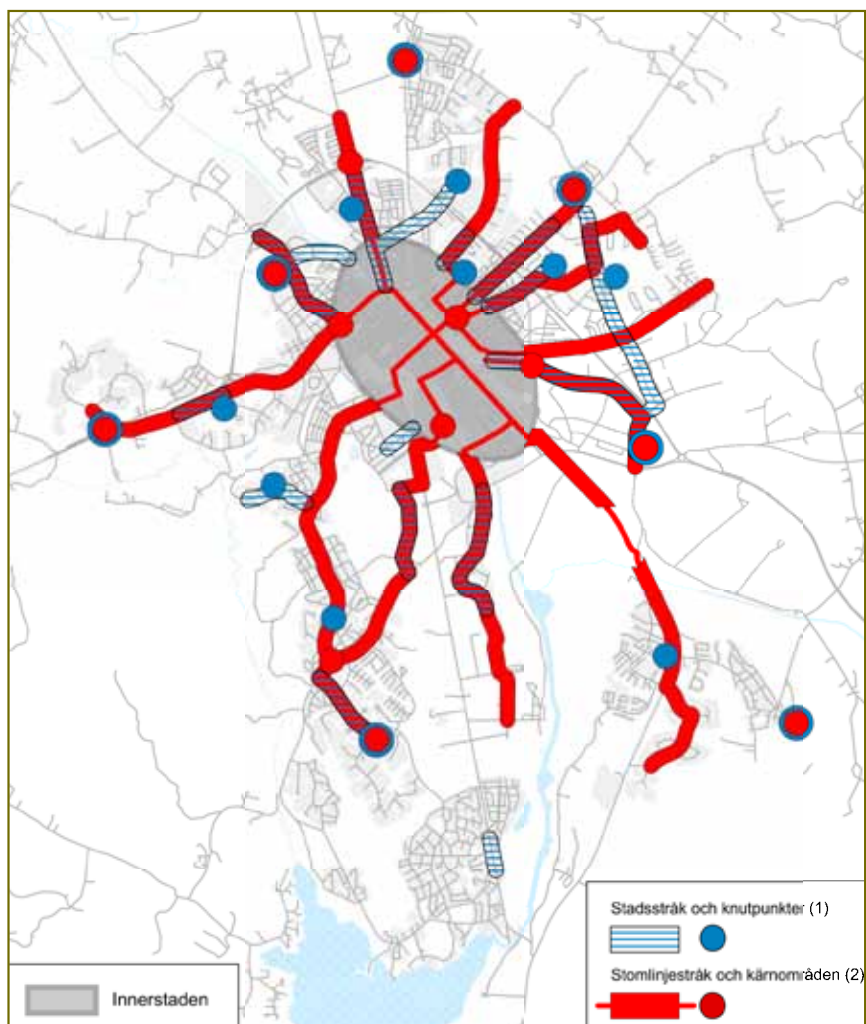
Bebyggelse

I anslutning till stomlinjerna och stadsstråken ska utrymme för ny bebyggelse och platser/parker med intensiv användning skapas.



Uppsala huvudgatanät, gradering och kapacitetsbedömning.

Det kommer att ske nybyggnation även på andra platser inom nuvarande stadsområde (stadsväven). En traditionell stad med kvarter och gator är strukturerad för att kunna växa och utvecklas. Enskilda kvarter kan genomgå stora förändringar över tid utan att karaktären går förlorad. Innergårdar ger lugn, bullerfrihet och sociala nätverk. Genomströmningen i gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpmässiga möten och social integration. Ny- och tillbyggnation på kvartersmark och mellan kvarter ska ske på ett sätt som tillför värden till omgivningen. Det ska länka samman stadsområden och skapa eller förbättra offentliga rum. Höga hus för bostäder och ordinarie verksamhet är ingen generell lösning för att öka utrymmet i staden. Höga karaktärsbyggnader kan dock tillkomma i lägen utanför den historiska

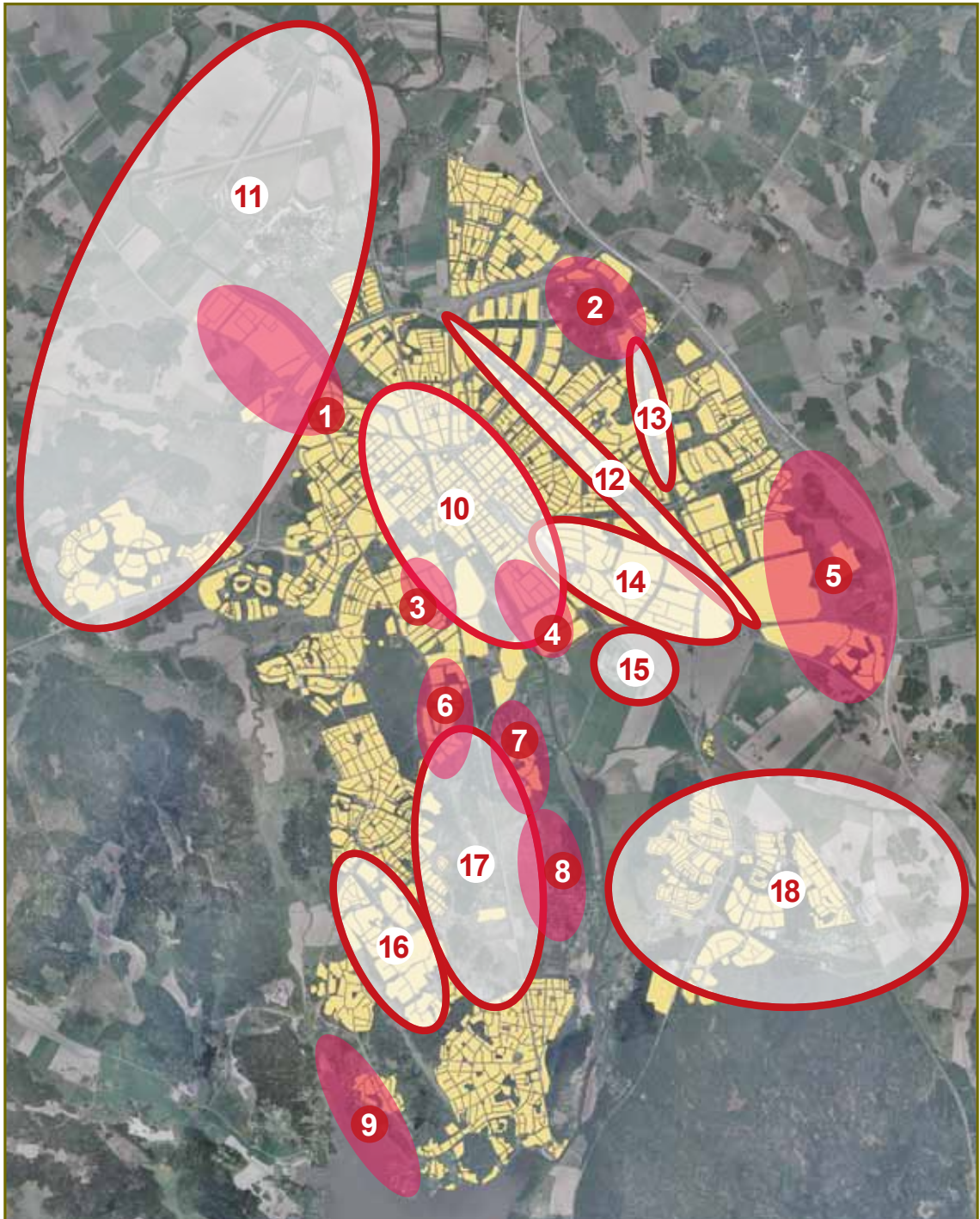


Stomlinjestråk och bytespunkter samt stadsstråk och lokala kärnor. Här ska ny bebyggelse och platser med intensiv användning ges plats.

stadskärnan där det, med hänsyn till omgivningen, är rimligt och om de bidrar till att stärka till exempel kollektivtrafiken, en lokal centrumkärna eller utvecklar stadslivet i önskad riktning.

Ett antal större utvecklingsområden lyfts fram i planen. De flesta är välbekanta sedan tidigare. Ett nytt sådant är dock ett brett parti längs Dag Hammarskjölds väg från Ulleråker till Sunnersta (nr 17) där olika åtgärder bör vidtas för att skapa samband mellan stadsdelarna. Ett annat är Kungsängens gård (nr 15) söder om Boländerna som föreslås som reservområde, bland annat som beredskap för att kunna ta emot stora verksamhetsetableringar.

Utflyttningen av industrilikhande verksamheter ska fortsätta, från centrala och halvcentrala lägen mot områden i stadens periferi och mot områden med hög tillgänglighet i stadens närhet. För nya verksamheter finns många alternativa miljöer att välja mellan. Det ska finnas en markberedskap för riktigt stora etableringar i nordvästra staden och söder om Boländerna. I innerstaden och i stadskärnan ska det beredas mer utrymme för kontaktintensiva verksamheter av olika slag. Innerstaden och stadskärnan bör expandera såväl inåt som utåt. Stadsstråken ska utvecklas som alternativ för etableringar i innerstaden.

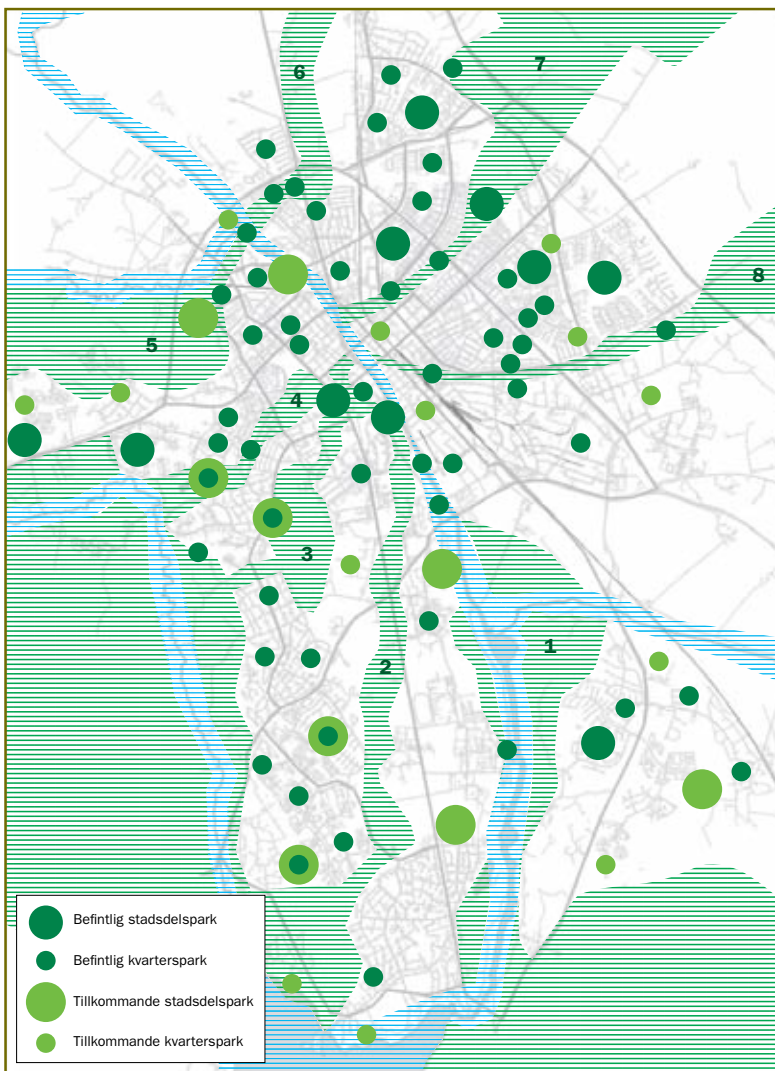


Större utvecklingsområden i staden. Områden där det redan finns program/detaljplan som vägleder utvecklingen (nr 1-9) samt områden där strategier för utvecklingen ska tas fram eller redan finns i översiktsplanen (nr 10-18). 1 Librobäck, 2 Gränbyparken, 3 Blåsenhus, 4 Kungsängen, 5 Östra Fyrislund, 6 Rosendal, 7 Ulleråker, 8 Ultuna, 9 Vårdsätra-Skarholmen, 10 Stadskärnan och innerstaden, 11 Nordvästra staden, 12 Tycho Hedéns väg, 13 Kraftledningsstråket, 14 Boländerna, 15 Kungsängens gård, 16 Gottsunda-Valsätra, 17 Dag Hammarskjöldsstråket, 18 Sydöstra stadsdelarna.

Grönstruktur

De gröna områdena är viktiga för stadens hållbarhet, utifrån såväl sociala, biologiska som miljömässiga perspektiv. Inom staden ska främst det grönas sociala värden prioriteras. Grönstrukturens skilda funktioner ska i ökande grad samsas på samma ytor. Stadens parker och offentliga rum ska rustas upp och skötas mer intensivt för att öka kvaliteten och förbättra upplevelsen av dem. Även på torg och gaturum ska en väl gestaltad grönska utvecklas. Ny bebyggelse ska utformas på ett sätt som bidrar till kvaliteten. Nya parker

ska utvecklas i stadsdelar som idag inte har någon större kvalitativ park. Stadens gröna kilar och blå stråk som länkar samman stadens grönstruktur med omgivande natur och rekreationsområden ska värnas så att sambanden kvarstår eller utvecklas. Större grönområden (delar av Vedyxaskogen och Örlösan) öster om staden bör säkras för rekreation och tillgängligheten till dem bör förbättras. Årike Fyris reservatsbildning ska färdigställas och Åstråket-Mäljarstranden ska utvecklas till ett av Uppsalas viktigaste upplevelsestråk.



Blå stråk, gröna kilar och större parker 1. Årikeskilen; 2. Gula stigen-kilen; 3. Hågadalskilen; 4. Hågakilen; 5. Stabbykilen; 6. Gamla Uppsala-kilen; 7. Vaksalakilen; 8. Vedyxakilen.

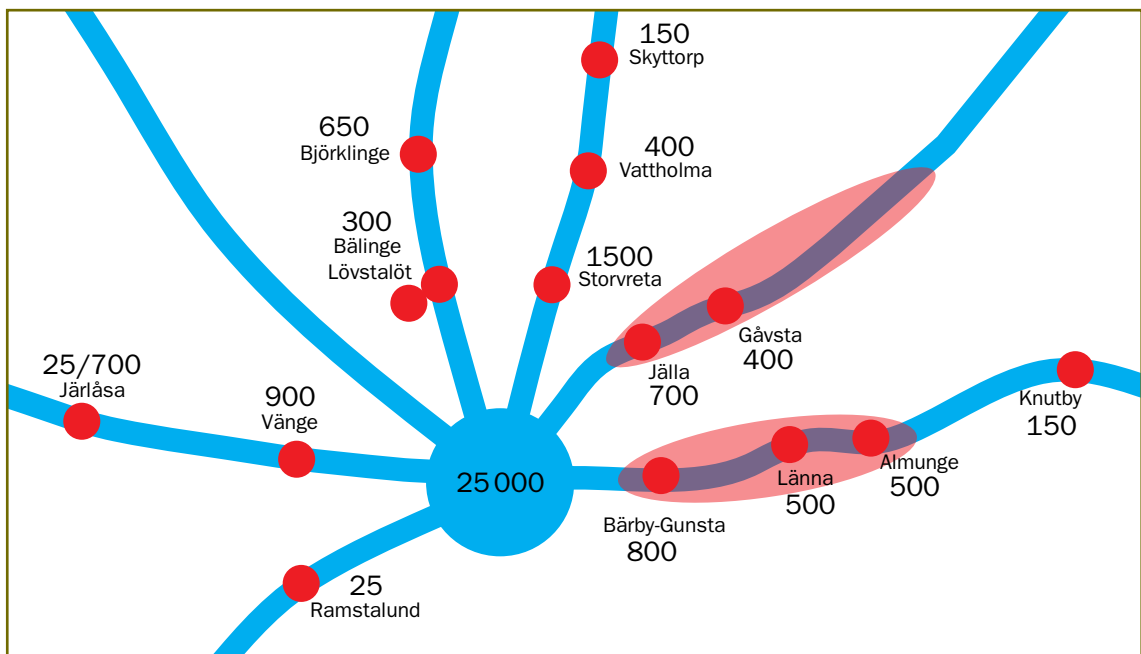
LANDSBYGDEN OCH SMÅ TÄTORTER

Utöver Uppsala stad finns det sjutton små tätorter med cirka 22 000 invånare, motsvarande 11,5 procent av befolkningen. Utanför tätorterna på landsbygden bor cirka 24 000 personer, motsvarande 12,5 procent av den totala befolkningen. Den näst största tätorten i kommunen är Storvreta med cirka 6 000 invånare, följt av Björklinge med cirka 3 000 invånare. Landsbygden och de små tätorterna kan komma att växa med 10-15 000 invånare till 2030, vilket kräver utrymme för minst 4 000 bostäder. Tillväxten utanför staden sker främst i tätorterna.

Tätorterna

De små tätorter som har markerats i figuren ska ha bra basservice och kunna erbjuda tryggt boende nära naturen. Samtidigt ska det finnas goda möj-

ligheter att arbetspendla till Uppsala och andra orter med gott om arbeten. Småhusboende fortsätter att vara den dominerande boendeformen, men utvecklingen går mot en något ökad blandning av boendeformer. Det överblickbara sociala sammanhang som finns i mindre orter är attraktivt för många och något att bygga vidare på. Mark ska säkras där för att kunna bygga bostäder och andra verksamheter. Det är viktigt att det finns viss lokal service, för att kunna utveckla den sociala sammanhållningen och det lokala civilsamhället. De ortsfördjupningar som togs fram till översiktsplan 2006 fortsätter att vägleda tillväxten i tätorterna. För Storvreta, Bärby-Gunsta, Länna-Almunge och Vänge ska fördjupade översiktsplaner upprättas.



Översiktsplanens beredskap för bostadstillskott i olika tätorter.

Landsbygden

Uppsalas landsbygd har bra odlingsmark och attraktiva friluftsområden. Det finns goda möjligheter att utveckla besöksnäringen och att erbjuda upplevelsetjänster som ridanläggningar, golfbanor, äventyrsanläggningar och lantgårdsturism. Lands-

bygdens roll som etableringsplats växer för små tjänste- och hantverksföretag med större delen av sin marknad inne i staden. Jordbruksmarken ska värnas i hög utsträckning. Kommunens egen landsbygd står i allt högre grad för produktion av de råvaror som förbrukas i kommunen.



Foto: Dan Petterson

Samspelet med staden

Utbytet mellan staden, och de små tätorterna och landsbygden är stort och kräver goda kommunikationer. På lång sikt ska utbyggnad av kollektivtrafiken längs väg 55, 72, 272, 288 och 282 samt ostkustbanan och dalabanan prioriteras, med nya stationer i staden och möjliga nya stationer i Vänge och Järlåsa. Nya bostäder och besöksverksamheter på landsbygden har fördel av en lokalisering nära de starka kollektivtrafikstråken, till exempel väg 288 och väg 282 där det finns goda möjligheter till vardagsresande med kollektivtrafiken. Biltrafiken fortsätter att dominera landsbygdstrafiken, men fler pendlarparkeringar underlättar möjligheterna till samåkning och byte till kollektivtrafik. På landsbygden ska områden utanför starka eller regionalt viktiga stråk behålla en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik, med några möjliga restillfällen per dag.



Kollektivtrafikstråken i Uppsala län

ÖVERGRIPANDE TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Förbättrade person- och varutransporter är en förutsättning för att Uppsala ska vara en attraktiv bostadsort, för att näringslivet ska växa och för att välfärden ska utvecklas. För att förbättra Uppsalas samverkan med sin nära och fjära omgivning krävs en utbyggnad av infrastrukturen. Det är till största delen en fråga för staten, men översiktsplanen markerar markreservat för bland annat nedanstående förändringar.

Järnvägar

Kapaciteten på ostkustbanan och dalabanan måste öka och behöver därför byggas ut till fyra respektive två spår. Det behövs också en ny järnväg mellan Enköping och Uppsala för att förbättra kommunikationerna mellan västra Mälardalen och Uppsala/Arlanda.

Vägar

Efter att E4:an och Bärbyleden blev färdigbyggda är det främst väg 55, väg 288 och väg 282 som behöver förbättras. Väg 288 kommer att byggas om till en mötesfri landsväg de närmaste åren i en delvis ny sträckning. Med hänsyn till beslutet om slutförvar av kärnbränsle vid Forsmark kan

det komma att behövas ytterligare förbättringar. Översiktsplanen markerar ett reservat för sträckning av denna väg mellan staden och Örby.

Väg 55 är en av landets hundra mest olycksdrabbade vägar. Därför kommer vägen att byggas om till en mötesfri landsväg mellan Kvarnbolund och kommungränsen. Gång- och cykeltrafiken kommer att separeras från fordonstrafiken. På sträckan genom staden fram till Berthåga ger planen utrymme för ombyggnad till högre trafiksäkerhet genom nedsänkning av vägen och broar över.

Vägverket har gjort en förstudie inför att bygga ut väg 282 till Funbo och Almunge. Det finns dock inte investeringsmedel för det förrän efter år 2020. Översiktsplanen reserverar utrymme för ombyggnad av denna väg till mötesfri landsväg.

Flygplats

Försvarets flygplats vid Ärna har pekats ut som riksintresse även för civil luftfart. Just nu pågår en koncessionsprövning av möjligheter till civilflyg här.



Foto: Bildarkivet

A photograph of a woman with blonde hair, wearing a white tank top and dark shorts, standing next to a bicycle on a paved path. The bicycle has a basket on the front and a red bag on the back. She is looking towards the camera. The path is surrounded by lush green trees and a black metal fence in the background. In the foreground, there are purple flowers. The top of the image is a solid blue gradient.

 **Uppsala**
KOMMUN
www.uppsala.se