

Uppsala om tjugo år

EN SAMMANFATTNING AV FÖRSLAGET

TILL ÖVERSIKTSPLAN 2010

Uppsala om tjugo år

INTRODUKTION

Uppsala kommun arbetar med att ta fram översiktsplan 2010, som ska ge en långsiktig inriktning för stadens och landsbygdens utveckling fram till år 2030. Vilka är förutsättningarna, möjligheterna och utmaningarna inför framtiden? Hur ser planerna ut för staden, landsbygden och de mindre tätorterna? Det kan du läsa om i den här sammanfattningen.

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste planeringsinstrument. Den visar hur kommunen vill att bebyggelse, trafik, grönområden med mera ska utvecklas i framtiden – både i staden och på landsbygden. Den färdiga översiktsplanen används bland annat som underlag för detaljplaner och bygglov. Den visar också hur kommunen själv tänker driva på utvecklingen genom egna insatser.

Förslaget till översiktsplan 2010 baseras på omvärldsanalyser och olika delstudier. Den baseras också på diskussioner med och förslag från kommunens invånare, företagare med flera under arbetet med Vision 2030 våren 2009.

Diskutera översiktsplanen

Arbetet med en översiktsplan ska ske med öppenhet och medborgarinflytande. Alla intresserade ska ha möjlighet att ställa frågor och lämna synpunkter på förslaget. Därför är det nu dags för samråd.

Välkommen att diskutera översiktsplanen med kommunens politiker och tjänstemän på de träffar som arrangeras under hösten. Du har möjlighet att komma med synpunkter fram till 25 januari 2010. Läs mer på www.uppsala.se.

Visionen

UPPSALA ÅR 2030 ...

... *har dragningskraft* – en spännande plats för kunskap, kultur och affärer. Uppsala är tillsammans med Stockholm motorn för tillväxten i Mälardalen. Staden är också en nationell resurs för Sveriges utveckling.

... *är sammanhållet* – med utrymme för mångfald och dynamik. Delaktigheten och ansvarstagandet för samhällsutvecklingen och lokala miljöer stärks. Vardagslivet fungerar väl, trygghet och tillgänglighet ökar för alla. De offentliga rummen inbjuder till fysisk aktivitet och socialt liv. Vi värnar om de natur- och kulturvärden som stärker stadens identitet.

... *är klimatneutralt* – staden och tätorterna använder klimatvänlig energi och hushåller med den. Stadens grönområden och landsbygdens natur ger biologisk mångfald, vattenrening, gott mikroklimat och goda förutsättningar för odling.

Uppsala är en bra kommun att leva och verka i. Det är attraktivt att bo här, eftersom det finns så många typer av bostadsmiljöer. Staden har fortsatt att växa innanför sina gränser och bebyggelse, gatunät och grönområden har vuxit samman till en helhet. Här finns nu mer av storstadspuls, samtidigt som stadens grönområden har förbättrats som platser för rekreation, lek, odling och social samvaro.

Stad och land är ömsesidigt beroende. Landsbygden har fått större betydelse för vår livsmedelsförsörjning och energiproduktion. Landsbygdsborna söker sig in till staden för arbete, service och nöjen. Stadsborna i sin tur tar sig ut på landsbygden för rekreation och naturupplevelser. De små tätorterna har växt och har kvar sin basservice. Kollektivtrafiken är utbyggd efter de större vägarna, vilket underlättar arbetspendling från tätorterna och delar av landsbygden in mot staden.

Förutsättningarna

Kunskapsekonomin

Det finns två typer av regioner som har extra gynnsamma förutsättningar för utveckling; storstadsregioner och specialiserade regioner. Uppsala är både och; här finns närheten till Storstockholms arbetsmarknad och ett eget näringsliv präglat av medicin och bioteknik. Utöver det finns också en landsbygd med högproduktiv jordbruksmark och goda rekreationsmöjligheter. Uppsala är tillgängligt, både regionalt och internationellt. Det är nära till mycket och kommunikationerna är goda. Uppsalas historia präglas av handel, av universitetet och av att ha varit ett kyrkligt- och administrativt centrum under en lång tid. Kunskapsekonomin är inget nytt fenomen för Uppsala.

Det sociala livet

Uppsala står inför stora demografiska utmaningar. Den största ungdomsgenerationen sedan 1940-talet kommer under nästa årtionde gå igenom eftergymnasiala utbildningar och komma in på bostads- och arbetsmarknaden. Andelen äldre växer fram till 2030. Kommunen har fortsatt hög inflyttning. Segregationen förstärker utanförskapet. För att möta dessa utmaningar krävs en dynamisk bostads- och arbetsmarknad och ett välfungerande välfärdssystem.

Klimatutmaningen

Jordens pågående uppvärmning till följd av mänsklig aktivitet är ett faktum. Klimatutmaningen innebär att bebyggelse, transporter, verksamheter och mänskligt beteende måste ändras för att utsläppen ska minska. Med fler människor, verksamheter och besökare i Uppsala ökar transporterna. Men det behöver inte betyda att trafiken tar mer plats eller att utsläppen av växthusgaser ökar. Med rätt åtgärder kan en tät och mångfunktionell stad ändå bidra till en hållbar utveckling. Redan idag har stadsbefolkningen lägst andel koldioxidutsläpp per person. De finns också goda förutsättningar för att minska dem ännu mer.

Ett mål för det regionala utvecklingsprogrammet är att kollektivtrafiken ska stå för en större andel av det totala resandet. Det skulle innebära att invånare och företag i Uppsala kan ta del av en större arbetsmarknad och ett större utbud av varor och tjänster utan en negativ påverkan på klimatet. De som bor på landsbygden är i större utsträckning beroende av bilen, men samtidigt har landsbygden också möjlighet att bidra med biomassa. Det är ett miljövänligt bränsle som används mer och mer i stadens bussar.

Regionala utvecklingsmål

Uppsala tillhör Stockholm-Mälardalenregionen. Här bor en tredjedel av Sveriges befolkning, här finns 35 procent av Sveriges samlade arbetstillfällen och här genereras 40 procent av landets BNP. Pendlingen inom Mälardalenregionen har ökat kraftigt den senaste tioårsperioden.

År 2008 antog Regionförbundet Uppsala län en ny regional utvecklingsplan (RUP) för länet. Planen innehåller följande övergripande mål:

1) Uppsala har attraktiva och moderna kommunikationer för hållbarhet och utveckling.

2) Uppsala län är en hållbar kunskapsregion i världsklass som främjar utveckling av och befintliga arbeten för alla.

3) I Uppsala län finns ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv med bredd och spets.

4) Minskad klimatpåverkan och långsiktigt hållbar energitillförsel skapar nya möjligheter för Uppsala län.

5) I Uppsala län erbjuds goda livsvillkor och attraktivt boende.

Förslaget till översiktsplan

STADEN

Det finns ett starkt tillväxttryck på Uppsala. Planen ger beredskap för en tillväxt i staden från nuvarande cirka 145 000 innevånare till 180 – 190 000 år 2030. Till det kan krävas utrymme för bortåt 25 000 nya bostäder och över en miljon kvadratmeter lokalytor för verksamheter av olika slag. Staden bör växa huvudsakligen inom nuvarande gränser med inriktning på att höja och tillföra kvaliteter, förbättra sambanden mellan olika stadsområden och använda bebyggelse och friytor på ett intensivare sätt. Kontakten mellan skilda stadsmiljöer ökar genom att överbygga barriärer och komplettera med tydliga funktioner för vistelse, aktivitet och möten. Stadslivet – i bemärkelsen puls, stimulans, aktivitetsutbud, folkliv – har sin tyngdpunkt i stadskärnan, men ökar även i stadsdelarna genom utveckling av stadsstråk med besöksintensiva verksamheter och inbjudande platser/parker. Det stärker också förutsättningarna för ett lokalt samhällsliv, ökar tryggheten och ger nya miljöer för att etablera verksamheter.

Trafik

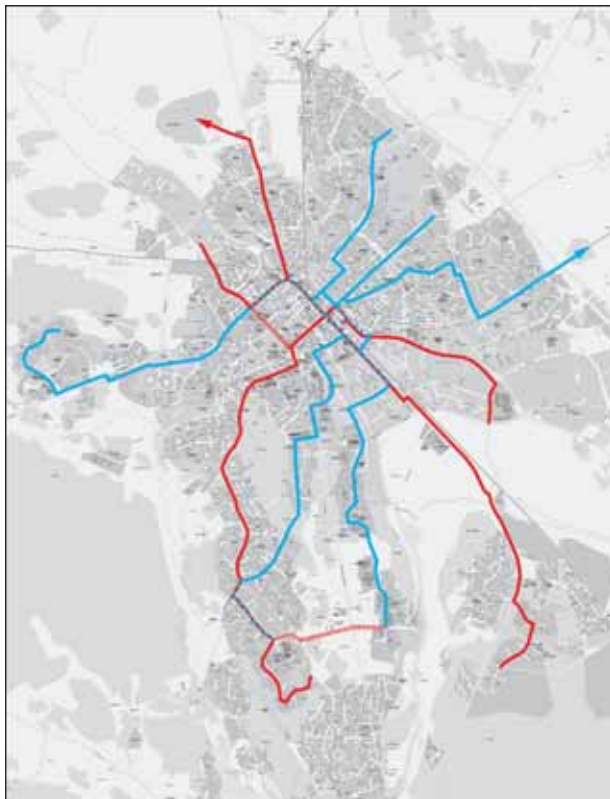
Stadens trafiksystem utvecklas så att resandet med kollektivtrafiken kan växa från dagens 13 till bortåt 30 procent. Biltrafiken ligger kvar på dagens nivåer i absoluta tal. Det innebär att klimatutsläppen från transporterna kan minska och att staden kan växa utan ökad trängsel eller fler och större gator. En väl utbyggd kollektivtrafik bidrar också till jämlikhet genom att även de som saknar bil får

möjlighet att resa bekvämt och tryggt.

Ett kollektivtrafiksystem med inslag av spårväg/trådbuss införs successivt. Det ska ha hög kapacitet, snabbhet och turtäthet. Det finns ett förslag till linjenät med stomlinjer och kompletteringslinjer som samverkar med länstrafiken. Samtidigt finns beredskap för att införa spårtaxi som huvudsystem – eller komplement – för stadens kollektivtrafik. Valet av system föreslås ske 2015. Oavsett system så utvecklas tydliga knut- och bytespunkter i Boländerna/Stormhatten, Gränby och Stenhagen. Knut- och bytespunkterna får nya platser för infartsparkering för att minska biltrafiken i innerstaden. Kollektivtrafiken får bättre framkomlighet än bilen till de vanligaste resmålen som stadskärnan, universitetet, sjukhusområdet, arenor och till Resecentrum. Järnvägssystemet utvecklas med nya stationer i Bergsbrunna, Gamla Uppsala och Librobäck. Det gör det möjligt att använda pendeltågen även för stadstrafik.

Stadens inre delar utformas för att underlätta för gående och för cyklister. Cykelnätet i staden blir ännu mer sammanhängande och kopplas till cykelvägar mot landsbygden och tätorterna. Besöksparkering prioriteras i parkeringshusen.

Det finns beredskap för att bygga några strategiska gatu- och kollektivtrafiklänkar i staden som skapar bättre samband mellan stadsområden. Inom de närmsta åren kom-



Två alternativa linjenät för effektiv kollektivtrafik: Stombuss/spårväg till vänster (blått kan bli spårväg) och spårtaxi

mer det att byggas en väg som binder samman Dag Hammarskjölds väg vid Ultuna med Gottsunda centrum. På så sätt kan Gottsunda centrum fungera som stadsdelscentrum även för Ultuna/Ulleråker.

De sydvästra och sydöstra stadsdelarna kan bindas ihop med en förbindelse över Fyrisån. Den kan ligga i området kring Ultuna med anslutning till väg 255 vid Nántuna. En fortsättning genom Lunsen till stambanan söder om Bergs-



till höger. Spårtaxi går på eller hänger från balkar ovanför gatutrafiken.

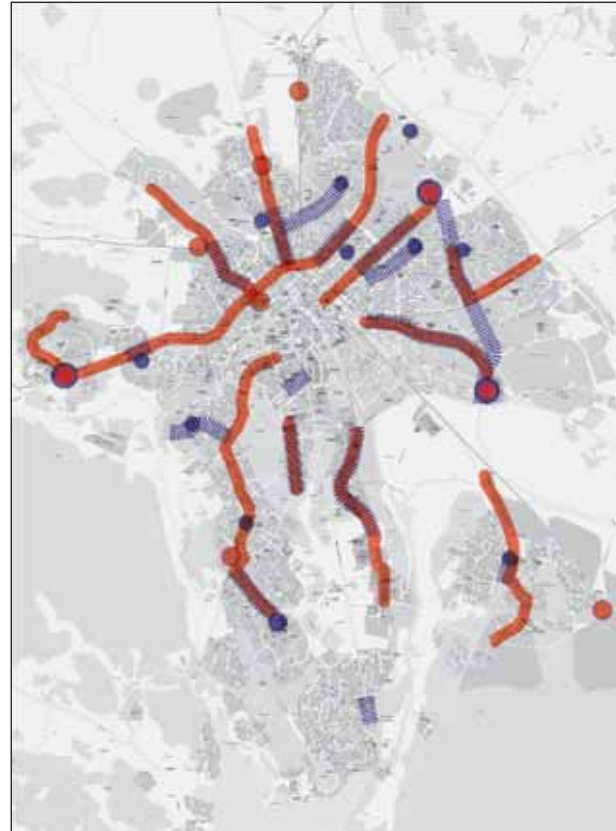
brunna knyter samman Nántuna och Sävja med Bergsbrunna i ett läge för en framtida tågstation och ger den en regional funktion. En koppling till E4 vid södra delen av Danmarks gärde ger Bergsbrunna en storregional nodfunktion och minskar dessutom belastningen både på Kungsängsleden och på väg 255 mot Knivsta. Om detta inte bedöms nödvändigt kan det vara lämpligt att utforma delen över Fyrisån endast för kollektiv-, gång-, och cykeltrafik.



Fordonstrafiken måste i stadskärnan anpassas till stadens liv med bibehållna möjligheter att nå olika målpunkter dock med olika grad av framkomlighet. Gaturummet ska i varierande omfattning tillgodose behov som gående- och vistelsezon för människor, angöring för på- och avstigning och lastning/lossning för nyttotrafik, cykeltrafik, upplåtelse av mark samt fordons rörelser för passage.



En ny förbindelse mellan Kungsängesplanaden och Sjukhusvägen minskar trafikbelastningen på Östra Ågatan - Islandsbron - Mungatan. Det är en fördel för både trängsel,



Stomlinjestråk och bytespunkter (rött) samt stadsstråk och lokala kärnor (blått) där tillskott med mer bebyggelse med mera prioriteras.

luftsituation och kollektivtrafik. En ny förbindelse ökar också tillgängligheten mellan södra Kungsängen och institutionsstråket i väster.

Bebyggelse

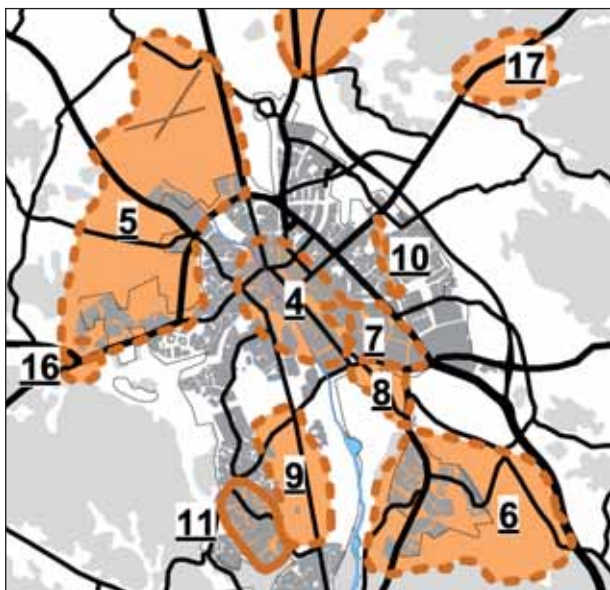
Ny bebyggelse och annan besöksintensiv markanvändning prioriteras i anslutning till de stomlinjestråk som förvän-



Stadens trafikleder skapar barriärer mellan olika stadsdelar. De öppna ytorna har oftast liten användning mer än för parkering.



När trafikleder omvandlas till stadsgator med bebyggelse med verksamhet i gatuplanet skapas nya möjligheter för stadsliv.



Nya strategier tas fram för ett antal utvecklingsområden (brun ram). Bilden visar ett utsnitt närmast staden: 4) stadskärnan och innerstaden, 5) Nordvästra staden, 6) Sydöstra stadsdelarna, 7) Boländerna, 8) Hovstallängen, 9) Dag Hammarsköldsstråket, 10) Kraftledningsstråket, 11) Gottsunda-Välsätra, 16) Västra stadsinfarten, 17) Jälla.

tas fungera både i ett buss- eller spårvägssystem och i ett spårtaxisystem samt ett antal "stadsstråk" med goda förutsättningar även för verksamhetsetableringar.

Enskilda kvarter kan genomgå stora förändringar över tid utan att karaktären går förlorad. Innergårdar ger lugn, bullerfrihet och sociala nätverk. Gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpmässiga möten och social integration. Nybyggen och tillbyggnationer sker på kvartersmark och i mellanrum på ett sätt som tillför något till omgivningen, länkar samman stadsområden och skapar nya "offentliga rum". Det är ingen generell lösning att bygga höga hus för bostäder och ordinär verksamhet, men det kan bli aktuellt i lägen utanför den historiska stads-

kärnan, där det känns rimligt med hänsyn till omgivningen. Ett antal större utvecklingsområden lyfts också fram i planen. De flesta är välbekanta sedan tidigare. Ett nytt utvecklingsområde (nr 9) är ett brett parti längs Dag Hammarskjölds väg från Ulleråker till Sunnersta, som behöver åtgärdas för att skapa samband mellan stadsdelarna. Ett annat är ”Hovstallängen” (nr 8) längs järnvägen mellan Sävja/Vilan och Kungsängen/Boländerna som föreslås som reservområde för att kunna ta emot mycket stora verksamhetsetableringar.

Industriliknande verksamheter fortsätter att flytta ut 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 finns en beredskap för att utveckla mark för riktigt stora etableringar i Nordvästra staden och söder om Boländerna. Kontaktintensiva verk-

samheter får utrymme i innerstaden och i stadskärnan. Stadsstråken utvecklas som alternativ för innerstadsetableringar.

Grönområden

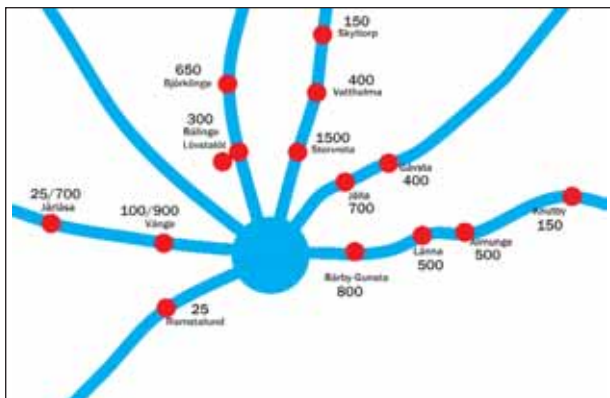
De gröna områdena är viktiga för stadens hållbarhet, både utifrån sociala, biologiska och miljömässiga perspektiv. Stadens parker och offentliga rum kommer att rustas upp och skötas mer intensivt för att öka kvaliteten och förbättra upplevelsen av dem. Områden utan tydlig funktion mellan bebyggelse omvandlas till stadsrum som ger möjlighet till sociala och rekreativa aktiviteter som lek, fritidsodling, lärande, möten och lugn och ro. Större skogsområden (delar av Vedyxa-skogen och Örlösan) öster om staden bör säkras för rekreation och tillgängligheten till dem förbättras. Årike Fyris reservatsbildning färdigställs och Åstråket-Mälärstranden utvecklas till ett av Uppsalas viktigaste upplevelsestråk.

LANDSBYGDEN OCH SMÅ TÄTORTER

Utöver Uppsala stad finns 17 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, följd 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 markerats i figuren ska ha bra bas-service och kunna erbjuda tryggt boende nära naturen samtidigt som det finns goda möjligheter att arbetspendla till Uppsala och andra orter. Småhusboende fortsätter att vara den dominerande boendeformen, men utvecklingen går mot en något ökad blandning av boendeformer. De sociala sammanhang som finns i mindre orter är attraktiva för många och något att bygga vidare på. Mark ska säkras, för att kunna bygga bostäder och andra verksamheter. Det



Översiktsplanens beredskap för bostadstillskott i olika tätorter.

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 fungerar fortfarande som vägledning för tillväxten i tätorterna.

Landsbygden

Uppsalas landsbygd har bra odlingsmark och attraktiva fri-luftsområden. Det finns goda möjligheter att utveckla besöksnäringen och att erbjuda upplevelsetjänster som rid-

anläggningar, golfbanor, äventyrsanläggningar och lantgårdsturism. Landsbygdens roll som etableringsplats växer för små tjänste- och hantverksföretag med större delen av sin marknad inne i staden. Jordbruksmarken värnas i hög utsträckning, och kommunens egen landsbygd står i allt högre grad för produktion av de råvaror som förbrukas i kommunen.

Samspelet med staden

Utbytet mellan staden, tätorterna och landsbygden är stort och kräver goda kommunikationer. På lång sikt prioriteras utbyggnad av kollektivtrafiken längs väg 55, 72, 272, 288 och 282 samt ostkustbanan och dalabanan. Det blir nya stationer i staden och eventuellt 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 pendelparkeringar 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 restillfällen per dag.

ÖVERGRIPANDE TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Förbättrade person- och varutransporter är en förutsättning för Uppsalas attraktivitet som bostadsort, för att näringslivet ska växa och välfärden utvecklas. En utbyggnad av infrastrukturen är till största delen en fråga för staten, men i översiktsplanen finns mark reserverad för bland annat nedanstående förändringar.

Järnvägar

Kapaciteten på Ostkustbanan och Dalabanan måste öka med utbyggnad 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

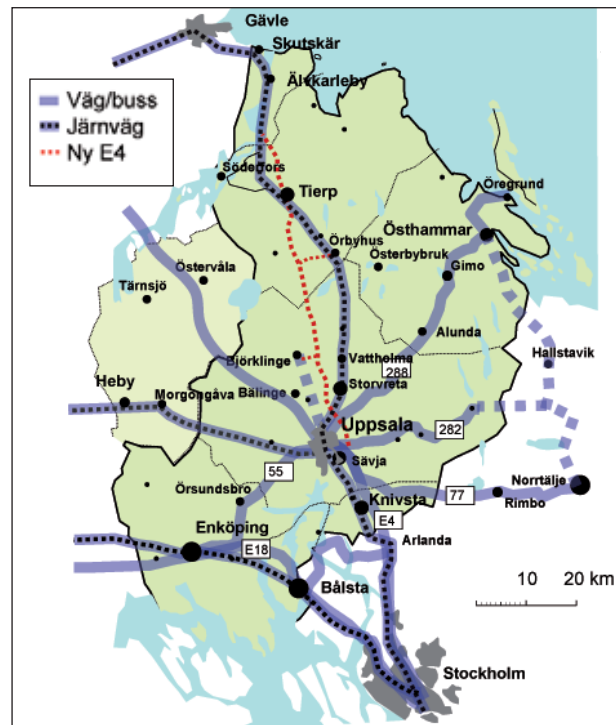
Väg 288 kommer att byggas om till mötesfri landsväg de närmaste åren på delvis ny sträckning. Med hänsyn till beslutet om slutförvar av kärnbränsle vid Forsmark kan det behövas ytterligare förbättringar. I översiktsplanen finns mark reserverad för ny sträckning av denna väg mellan Uppsala och Örby.

Väg 55 är en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar. Därför kommer vägen byggas om till en mötesfri landsväg mellan Kvarnbolund och kommungränsen. Gång- och cykeltrafiken separeras från fordonstrafiken. På sträckan genom staden fram till Berthåga ger planen utrymme för att öka trafiksäkerheten genom att sänka ner vägen och bygga broar över.

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

Flygplats

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



Viktiga regionala kollektivtrafikstråk i Uppsala län

VILL DU VETA MER?

Det fullständiga planförslaget kan du läsa på Kommuninformation i Stadshuset, kommunens bibliotek och kommunens webbplats www.uppsala.se. I Kommuninformation kan du också köpa planförslaget för 50 kronor.

Frågor om förslaget till översiktsplan

Göran Carlén, PROJEKTLEDARE,
kommunledningskontoret
TELEFON: 018-727 13 10
E-POST: goran.carlen@upsala.se

Synpunkter på förslaget till översiktsplan

E-POST: oversiktsplan@upsala.se

POSTADRESS: "Översiktsplan 2010"

Kommunledningskontoret

Uppsala kommun

753 75 Uppsala

AKTUALITET höst 2008

Varje mandatperiod tar kommunfullmäktige ställning till om översiktsplanen är aktuell. Det som behövs ändras sammanfattas i en **aktualitetsförklaring**.

SAMRÅD senhöst/vinter 2009/2010

Kommunen arbetar fram det första förslaget till översiktsplan, som kallas **samrådshandling**. Handlingen skickas ut på remiss och publiceras på kommunens webbplats. Politiker och tjänstemän bjuder även in medborgare och andra intresserade till möten för att diskutera innehållet i planförslaget. Samrådstiden pågår i cirka två månader och alla har då möjlighet att lämna synpunkter på planförslaget.

UTSTÄLLNING vår 2010

Kommunen sammanställer synpunkterna från samrådstiden i en **samrådsredogörelse** och bearbetar planförslaget. Det resulterar i ett nytt förslag; en **utställningshandling** som skickas ut på remiss och publiceras på kommunens webbplats. Under två månader har alla möjlighet att lämna synpunkter.

ANTAGANDE vår 2010

Efter utställningstiden sammanfattar kommunen de nya synpunkterna i ett **utställningsutlåtande**. Små ändringar kan också göras i planförslaget. Det resulterar i den sista versionen av planförslaget, en **antagandehandling**. Kommunfullmäktige diskuterar handlingen och tar beslut om att anta förslaget till översiktsplan. Sen följer en tid när beslutet kan överklagas.

FÄRDIG PLAN höst 2010

När beslutet att anta översiktsplanen vunnit laga kraft börjar den nya planen att gälla. **Översiktsplanen** trycks upp, publiceras på kommunens webbplats och börjar användas. Planen gäller till dess kommunfullmäktige bestämmer något annat.

Utvecklings- och framtidsvision

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste planeringsinstrument. Den visar hur kommunen vill att bebyggelse, trafik, grönområden med mera ska utvecklas i framtiden. Planen används också som underlag för detaljplaner och bygglov.

Välkommen med yttranden/synpunkter på förslaget senast 25 januari 2010:

E-post:	oversiktsplan@ uppsala.se
Post:	Översiktsplan 2010, Kommunledningskontoret, 75375 Uppsala
Lämna in direkt:	Postlåda i Kommuninformation, Stadshuset, Vaksalagatan 15
Frågor besvaras av:	Göran Carlén, projektledare, telefon 018-727 13 10
	e-post: goran.carlen@ uppsala.se