

Underlag till arbetet med

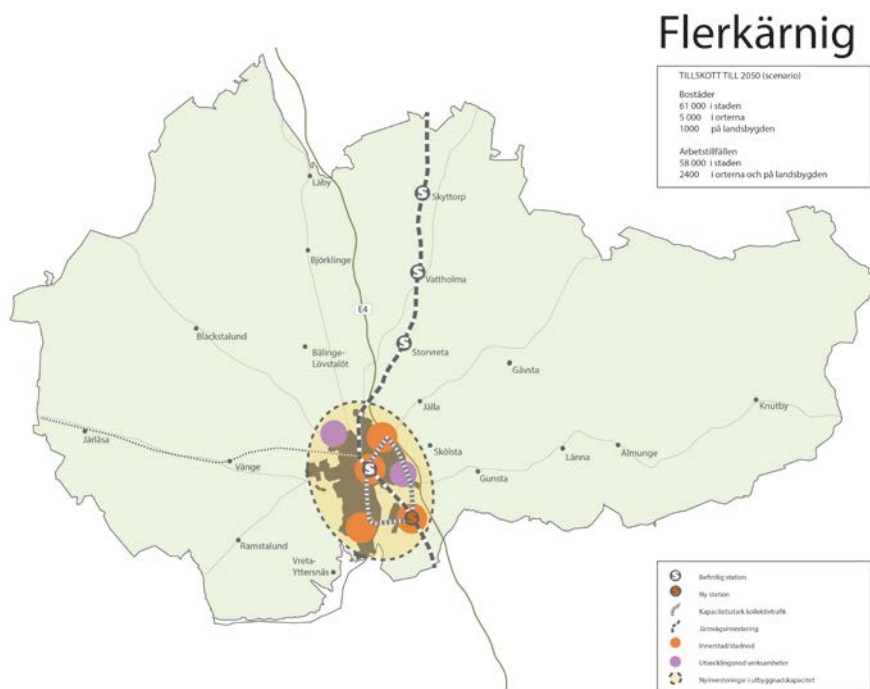
Översiktsplan för Uppsala kommun

2015-09-11

UNDERLAGSRAPPORT:

Strukturbilder för Uppsala

2050



RAPPORTFÖRFATTARE

Ola Kahlström

Göran Carlén

Stadsbyggnadsförvaltningen
753 75 Uppsala
Besöksadress: Stationsgatan 12

Telefon: 018-727 00 00

Strukturbilder för Uppsala 2050

Utgångspunkter och beskrivning av två strukturbilder och
ett referensscenario

2015-09-03

Uppsala kommun

Ola Kahlström och Göran Carlén

Innehåll

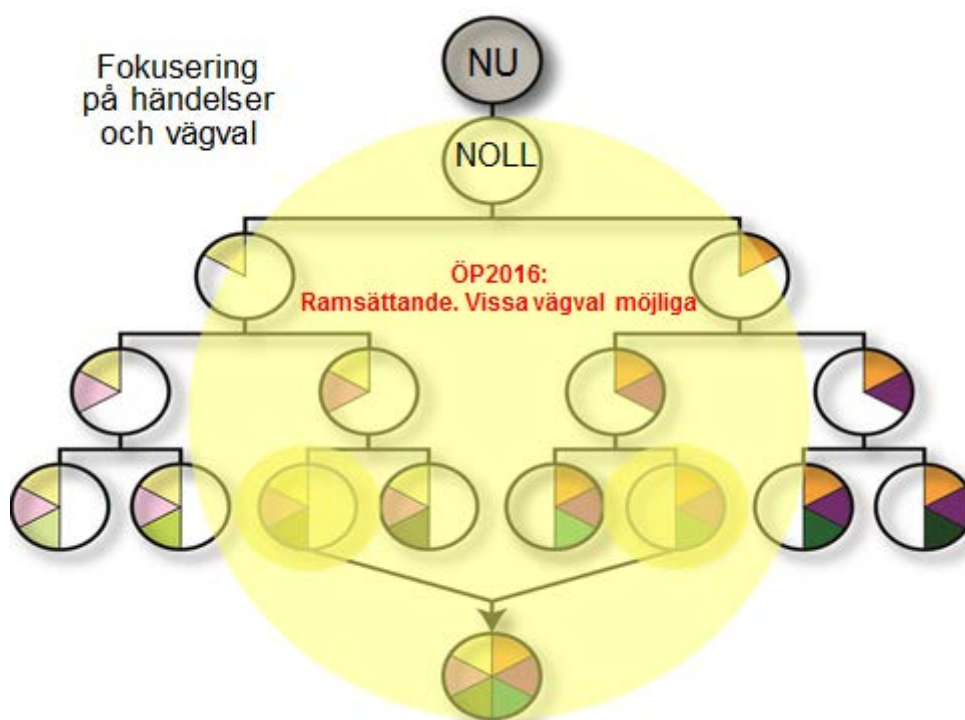
Gemensamma utgångspunkter för strukturbilderna	7
Befolkning.....	7
Ekonomisk utveckling och arbetsmarknad.....	7
Infrastruktur	8
Trafikering	8
Strukturbild flerkärnig	11
Utgångspunkter och principer.....	11
Flerkärnighet	12
Gottsunda/Ultuna	12
Uppsala södra.....	13
Gränby	13
Befolkningsvolym	15
Utbyggnadssteg i staden	15
Perioden 2016-2030.....	15
Perioden 2030-2050.....	16
Utbyggnadssteg i övriga kommunen.....	16
Perioden 2016-2050.....	16
Investeringar och drift.....	16
Perioden 2016-2030.....	16
Transportinfrastruktur.....	16
Tekniska försörjningssystem	17
Perioden 2030-2050.....	17
Transportinfrastruktur.....	17
Tekniska försörjningssystem	17
Social infrastruktur	18
Kostnader med avseende på aktörer	18
Strukturbild enkärnig.....	19
Utgångspunkter och principer.....	19
Befolkningsvolym	22
Utbyggnadssteg i staden	22
Perioden 2016-2030.....	22
Perioden 2030-2050.....	23
Utbyggnadssteg i övriga kommunen.....	23

Perioden 2016-2030	23
Perioden 2030-2050	23
Investeringar och drift	24
Perioden 2016-2030	24
Transportinfrastruktur.....	24
Tekniska försörjningssystem inkl IT	24
Med avseende på aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt)	24
Perioden 2030-2050	25
Transportinfrastruktur.....	25
Tekniska försörjningssystem	25
M a p aktörer	25
Social infrastruktur	26
Referensscenario	27
Utgångspunkter och principer.....	27
Befolkningsvolymmer	28
Utbyggnadssteg i staden	29
Perioden 2016-2030	29
Perioden 2030-2050	29
Utbyggnadssteg i övriga kommunen.....	29
Perioden 2016-2030	29
Perioden 2030-2050	30
Investeringar och drift 2016-2030.....	30
Transportinfrastruktur.....	30
Tekniska försörjningssystem	30
Social infrastruktur	30
M a p aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt).....	30
Investeringar och drift 2030-2050.....	30
Transportinfrastruktur.....	30
Tekniska försörjningssystem inkl IT	31
Social infrastruktur	31
M a p aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt).....	31
Trafikering	31

Slutliga strukturbilder

Denna PM beskriver två strukturbilder för 2050 samt ett referensalternativ. Bilderna har sovrats fram med utgångspunkt i ett knappt 10-tal scenarier. Utgångspunkten har varit att finna strukturer som ger både kapacitet och attraktivitet nog att motsvara en betydligt högre befolkningsutveckling än vad som hittills varit fallet.

Två slutstrukturer har tagits fram för en sådan utveckling. Därutöver har ett referensalternativ tagits fram med en befolkningstillväxt som ligger i underkant av hittillsvarande prognoser. För samtliga dessa tre scenarier finns många gemensamma element, som innebär en möjlighet att stegvis besluta om rimliga investeringar och utbyggnadsområden mm. Nedan illustreras schematiskt ett sådant beslutsträd.



Figur: schematiskt beslutsträd för successiva vägval som leder till alternativa slutstrukturer. Strukturlösningarna illustreras av färgkombinationerna i respektive cirkel. Vägvalen beror i föreliggande PM starkt av händelser utanför kommunens rådighet. Sista steget illustrerar en möjlig förenlighet efter 2050, dvs att de två slutstrukturerna i ett tidsskede efteråt skulle kunna kompletteras med innehållet i den andra strukturen. Översiktsplanen har lång tidshorisont och kan inte förutse alla framtida händelser/vägval. Den behöver därför ge en ram som tillåter olika slutstrukturer.

Gemensamma utgångspunkter för strukturbilderna

Befolkning

Antaganden om befolkningsutveckling utgår från "Uppsala tillväxt – planeringsunderlag 2030/2050", som är en vidareutveckling av de gemensamma befolkningsframskrivningarna för Östra Mellansverige som refereras till i referensalterantivet.

I båda högscenarierna är målfolkväxten år 2050 ca 350 000 personer. Alternativet har följande antaganden vad gäller befolkning.

- SCB's befolkningsframskrivning för riket år 2009
- Alternativ stor nettomigration
- 25% lägre befolkningstillväxt i Stockholms län (279 000 personer). Detta på grund av antagandet att bostadsbyggandet i Stockholms län endast kommer att täcka 75 % av behovet under åren 2010-2050. Övriga län i Östra Mellansverige får en ökning av befolkningen motsvarande 279 000 personer. Dessa fördelas mellan länen utifrån historiska flyttströmmar mellan respektive län och Stockholms län. Ett alternativt scenario är att en större del av Sveriges befolkningsökning totalt sett tillfaller Östra Mellansverige och särskilt Uppsala-Stockholm pga lyckosamt bostadsbyggande och god näringslivsutveckling (se nedan) i denna del av regionen.
- Fördelning av befolkning mellan kommuner inom länen har skett utifrån antaganden om tillgänglighet till bland annat arbetsplatser och stadskärnor.

Ekonomisk utveckling och arbetsmarknad

Högscenarierna bygger på att Uppsala stärker sin roll i huvudstadsregionen och kan sammanfattas i följande punkter:

- En fortsatt stark utveckling inom pendlingsregionen
- Uppsala mer ett fullvärdigt alternativ till Stockholm, även vad gäller verksamhet
- En mer produktivt driven tillväxt och balans mellan förvärvsarbetande dag- och nattbefolkning
- Större inpendling från övriga länet till Uppsala
- Regionen mer polycentrisk, med Uppsala som stark nordlig kärna

En sådan utveckling ställer stora krav på kommunens agerande. Kommunen måste aktivt agera för att tillsammans med andra aktörer övertyga staten om behovet av kapacitetsförstärkning av Ostkustbanan. Dessutom krävs en trafikering på banan som möjliggör ett betydligt mer omfattande resande än idag. Att åstadkomma detta kräver sannolikt inte bara engagemang utan också finansiella resurser. Att utveckla Uppsala till ett mer fullvärdigt alternativ till Stockholm för verksamheter kräver dessutom att kommunen tillsammans med andra bevarar och utvecklar de unika egenskaper staden har vad gäller till exempel närhet, täthet, skala och miljöer som attraherar människor, företag och organisationer. Att kommunen bidrar till att stärka och utveckla innovationssystem som en viktig bas för nyföretagande och lokalisering av nya företag, institutioner och organisationer.

Ekonomisk utveckling baseras på Konjunkturinstitutets prognoser fram till 2020. Arbetsmarknadens utveckling baseras på makroekonomiska antaganden från Långtidsutredningen 2008. Befolkningsrelaterad sysselsättning ökar i relation till antaganden om befolkningstillväxten. Övrig sysselsättning antas öka utifrån punkterna ovan.

Branschfördelningen förväntas förändras enligt tabellen nedan. Inom företagstjänster och privat service förväntas andelen sysselsatta öka. Inom samtliga förväntas antalet sysselsatta att öka.

Bransch	2010	2050
Varuproduktion	14,80%	11,50%
Företagstjänster	13,10%	20,30%
Förmedlingstjänster	15,60%	15,10%
Offentlig service	39,80%	34,70%
Privat service	16,60%	18,30%

Sysselsatta enligt scenario hög	2010	2050
Sysselsatt dagbefolkning	91 220	158 323
Varuproduktion	13 501	18 207
Företagstjänster	11 950	32 140
Förmedlingstjänster	14 230	23 907
Privat service	15 143	28 971
Offentlig service	36 306	54 897

Infrastruktur

En grundförutsättning för högs scenarierna är att kapaciteten i utbytet mellan Uppsala och Stockholm höjs på ostkustbanan till en nivå som motsvarar förväntad efterfrågan. Därför antas i båda scenarierna att Ostkustbanan är utbyggd med två ytterligare spår hela sträckan Uppsala-Stockholm. Det innebär fyra spår Uppsala C-Arlanda/Märsta, samt sex spår Arlanda/Märsta-Stockholm C.

Det är en mycket stor investering och kommer att ske etappvis. Tidigare åtgärdsvalstudier som Trafikverket genomfört pekar på att en första utbyggnadsetapp behöver ske i kopplingen mellan Ostkustbanan vid Rosersberg och Arlanda Central. För denna sträcka pågår järnvägsutredning. En åtgärdsvalsstudie pågår under 2015 för sträckan Uppsala-Arlanda. Den skall klargöra förutsättningarna för en kapacitetsförstärkning längs denna sträcka. Inriktningen är att dubbelspårssträckan Uppsala-Arlanda är utbyggd till fyra spår inklusive kapacitetsförstärkning vid Arlanda innan 2030. Tidplanen är avhängig behov av kapacitetsförstärkning på sträckan Stockholm-Arlanda.

Trafikering

Kollektivtrafik i Uppsala stad

Kollektivtrafiksystemet är uppbyggt efter stomlinjer och kompletteringslinjer. För stomlinjerna förutsätts framkomlighetshöjande åtgärder i såväl gatunätet, som i prioriteringar vid korsningar.

Hållplatsuppehållen förutsätts vara korta med kapacitetsstark på- och avstigning och visering av biljetter.

Kompletteringslinjerna syftar till att skapa ett yttäckande nät. Inriktningen är att skapa en god tillgänglighet till kollektivtrafiken.

Sträcka	tur/h högtrafik	tur/h lågtrafik
Stombusslinjer		
A: Gott. C-Öa Nyby	5	7,5
B1: Gotts-Na Årsta	5	7,5
B2: Håga by-Sa Årsta	5	7,5
C1: Stabby-Bergsbrunna	5	7,5
C2: Stenhagen-Sävja	5	7,5
D: Sa Gotts-Gränby C	5	7,5
E: Sa Gotts- Gla Ua	5	7,5
F1: RC-Ultuna-Ua sa	5	7,5
F2: Håga-Gotts C-Ua sa	5	7,5
F3: Gla Ua-Boländerna-Ua sa	5	7,5
Kompletteringslinjer		
A: Flogsta- Slavsta	5	10
B: Skarh.-Ärna	5	10
C: Librobäck-Fyrislund	5	10
D: GC-Skarh-Fyrislund	5	10
Ringlinje	5	10

Tågtrafikering 2050

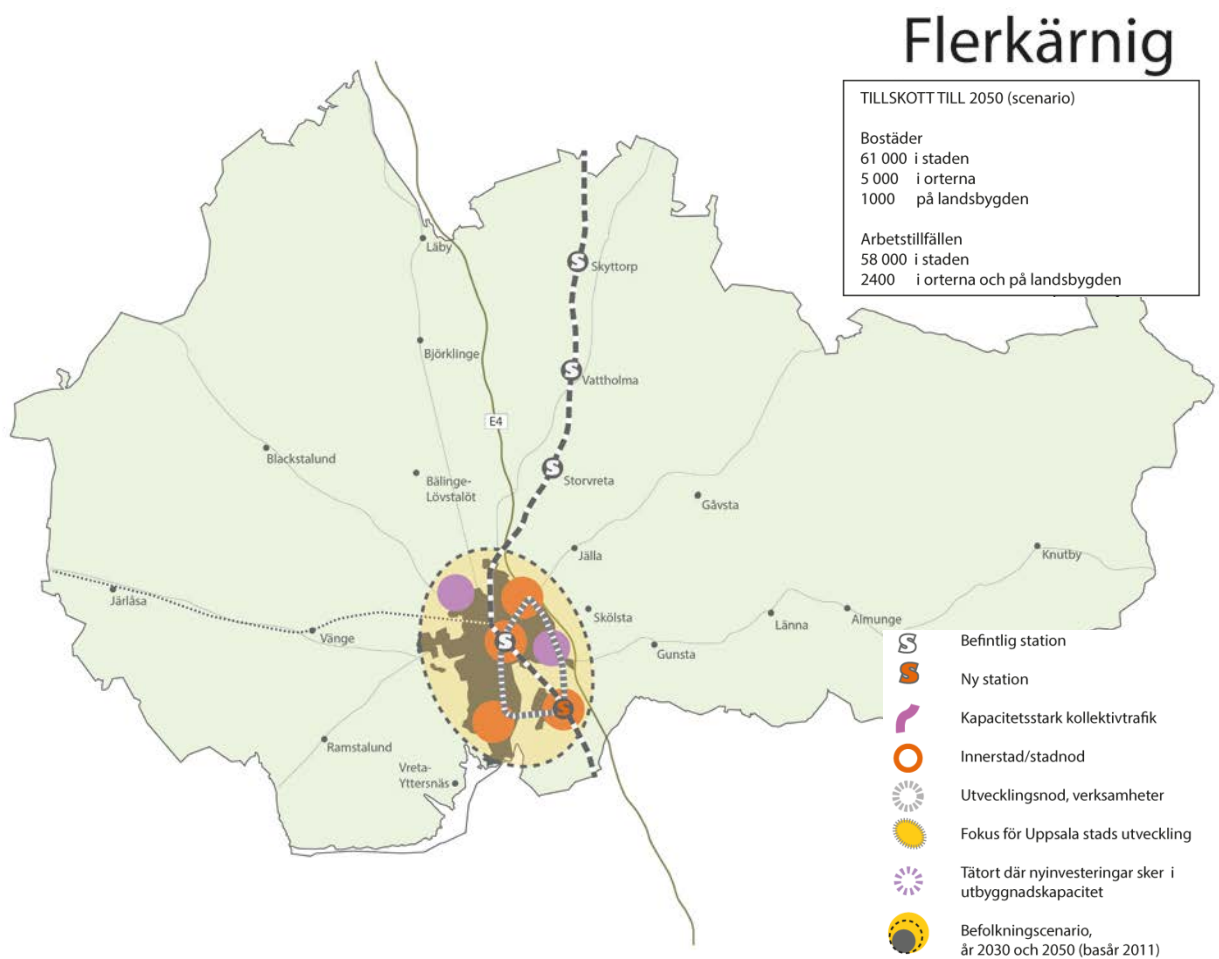
Tågtrafikeringen bygger på gemensamma befolkningsframskrivningar för Östra Mellansverige¹. Den förutsätter de investeringar som preciseras under infrastruktur ovan.

Uppsala-Stockholm:	Turer/timme högtrafik	Turer/timme lågtrafik
Interregionaltåg	5	2
Regionaltåg	12	4

¹ "Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige – scenarier för kommuner och tätorter till år 2050". Rapport 2013:8. Stockholms läns landsting – tillväxt, miljö och regionplanering

Pendeltåg	6	4
Uppsala-Gävle		
Interregionaltåg	3	1
Regionaltåg	4	2
Pendeltåg	2 (4 till Tierp)	1 (2 till Tierp)

Strukturbild flerkärnig



Utgångspunkter och principer

Lyckosamma investeringar i samverkan med staten och landstinget ger goda möjligheter för staden att expandera. Genom kapacitetsstark kollektivtrafik och investeringar i strategisk infrastruktur skapas flera kärnor i staden, förutom innerstaden. Resecentrum kan avlastas genom en ny station Uppsala Södra vid Bergsbrunna och en kollektivtrafiklänk som förbinder sydvästra delen av staden med denna station. Stadsutveckling sker runt stationen och en koppling till E4 med ny trafikplats sker, vilket ger attraktivitet för verksamhetsetablering. Med ny länk över ån i söder, tillsammans med snabb, tät och kapacitetsstark kollektivtrafik även från stadskärnan accentueras också utvecklingen på västra sidan. Ultuna och Gottsunda formerar ett sydligt kärnområde med verksamhetsutveckling runt framför allt Ultuna, med utgångspunkt i SLU:s kärnområde. Gränby centrum/Österleden får också högvärdig kollektivtrafik, såväl till innerstaden som till Uppsala södra och till Gottsunda-Ultuna. Tillsammans kan det ge skjuts i utvecklingen av en sammanhållen kärnbildning med både bostäder och kontor förutom regional service. De tre kärnbildningarna, eller *stadsnoderna*, antas få ett tillskott med knappt 10000 arbetsplatser vardera under perioden, dvs bortåt 50 procent av stadens tillkommande sysselsättning.

I övriga tätorter tillkommer bostadsbebyggelse enligt efterfrågan och inom de kapacitetsramar som tekniska försörjningssystem och transportinfrastruktur ger, ca 4-5000 bostäder. Därutöver väntas ca 1000 bostäder tillkomma i stråk med regional busstrafik och i andra goda lägen på landsbygden

Dagbefolkningen koncentreras i hög grad till staden, men växer även i övriga kommunen.. I övriga kommunen sker det framför allt genom nya arbetsplatser inom offentlig service och annan privat basservice, men till viss del också genom ökat distansarbete och småföretagande i tätorter och på landsbygden.

Utmaningen i detta scenario ligger dels i att faktiskt åstadkomma de investeringar i infrastruktur som krävs, dels i att utveckla de angivna kärnområdena förutom centrala staden. Här krävs sannolikt sammanhållet utvecklingsarbete och attraktivitetshöjande följdinvesteringar med mera under lång tid. Ett sådant arbete involverar flera aktörer än kommunen. Däribland markägare, fastighetsutvecklare, landstinget genom bland annat kollektivtrafikmyndigheten, staten genom bland annat Trafikverket, Regionförbundet, och andra lokala aktörer.

Perspektiv efter 2050: Utbyggnadskapacitet finns fortfarande kvar inom stadsområdet efter 2050. Förstärkning i trafiksystemet kan behövas, främst Kungsängsbron eller alternativ och sydväst-nordvästrelationerna. För fortsatt utbyggnad av tätorterna behövs investeringar av skilda slag.

Flerkärnighet

En bärande princip är att utveckla staden i riktning mot en flerkärnig struktur. Stadens struktur är idag tydligt enkärnig men kärnbildningar finns på andra håll i staden, men då entydigt inriktad på en enskild eller möjligen två funktioer, såsom handel i Gränby och handel och arbetsplatser i Boländerna. En kärna, eller stadsnod, bör dock vara av en multifunktionell karaktär. Här finns en relativt hög täthet i markanvändning. En stadsnod har såväl arbetsplatser, handel, bostäder som andra funktioner för fritid, nöje och kultur. Den fysiska strukturen är urban med tydliga spelregler för offentligt, halvprivata och privata rum. Strukturen ger fördelar för kollektiva transporter, gång och cykel.

En av fördelarna med en flerkärnig struktur är att det skapar förutsättningar att utnyttja transportsystemet mer effektivt eftersom resandet kommer att ske i båda riktningar i många relationer i stället för i en riktning mot arbetsplatskoncentrationer på morgonen och därifrån på eftermiddagen. Det är viktigt att inte enbart se en flerkärnig struktur som ett sätt att fördela tillväxt till fler områden. I stället bör man se stadsnoder som kompletterande varandra utifrån de unika egenskaper i innehåll och läge som de har. Syftet är att skapa en större mångfald av efterfrågade miljöer för människor, företag och andra att bo och agera i. Dessutom skapar flerkärnighet förutsättningar för en högre effektivitet i resursutnyttjande av såväl transportsystem som markutnyttjande.

Det finns en betydande utmaning i att åstadkomma en flerkärnig struktur. Nedan följer en kort beskrivning av de tre stadsnoder utanför innerstaden som är utpekade i strukturbilden.

Gottsunda/Ultuna

Med grund i den omfattande utbyggnad som kommer i södra staden skapas förutsättningar för en stadsnod av den karaktär som skissas ovan. Stadsnodens unika egenskaper finns särskilt i den omfattande verksamhet som SLU bedriver, samt i de företag som etablerar sig i dess närhet.

Tillsammans med befintliga befolkningskoncentrationer i Gottsunda, dess multifunktionella centrum med kommersiell service samt nya stadsdelar i Gottsunda, Ultuna och däremellan utvecklas området till en stadsnod. De verksamheter som idag finns i Ultuna har nationella och internationella funktioner och därför är en Ultunalänk till ett kommande stationsläge i Uppsala södra en viktig förutsättning för tillgänglighet, framför allt för arbetskraftsrekrytering regionalt men även internationell tillgänglighet via Arlanda.

Det finns flera utmaningar och osäkerheter att hantera. För det första har den viktigaste motorn i utvecklingen av kärnan, SLU, behov av oexploaterade markareal för växtodling, djurhållning med mera. Vidare är det en utmaning att koppla ihop de två delkärnorna området består av, Gottsunda Centrum och Ultuna. Gottsunda Centrum har redan idag en stor bredd i sitt utbud av varor och tjänster, men upptagningsområdet är fortsatt tämligen lokalt. Hur kan bland annat handel och kultur bidra till att utveckla Gottsunda Centrum till att attrahera människor från ett större omland?

Uppsala södra

I dagsläget är platsen tämligen otillgänglig, men med ett stationsläge och en koppling till E4 ökar tillgängligheten markant. Idag nås ca 100 000 arbetsplatser inom 60 minuter. Med ett stationsläge nås 2050 närmare 1,7 miljoner arbetsplatser inom 60 minuter. På motsvarande sätt ökar rekryteringsmöjligheten från knappt 90 000 potentiella arbetstagare inom 60 minuter idag till närmare 1,3 miljoner år 2050.

Stationen har en regional funktion i så måtto att dess upptagningsområde är större än det lokala stationssamhället. Därför gör såväl pendeltåg som stannar vid samtliga stationer, som så kallade skipstoptåg, uppehåll. Det skapar förutsättningar för en utveckling mot en stadsnod. Idag bor ca 10 000 människor i närområdet men strukturen är mycket splittrad och inte alls "vänd mot" ett stationsläge. Ca 10 000 bostäder tillkommer inom en radie av 1,5 kilometer från stationen.

Analyser visar att det inledningsvis framför allt är mer ytkrävande verksamheter, såsom logistik, som platsen kan vara intressant för, genom sin koppling både till E4 och järnvägen. Det är inte branscher som platsar i en stadsnod. På sikt kan den situationen förändras. Det är därför viktigt att behålla handlingsfrihet för området. När området planeras mer i detalj är det en stor utmaning att få till stånd ett genomförande som skapar förutsättningar och möjligheter för de egenskaper en stadsnod bör ha.

Gränby

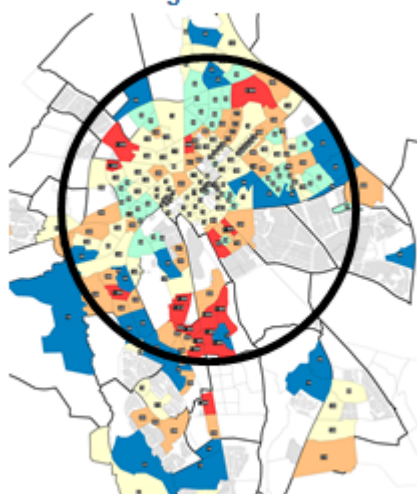
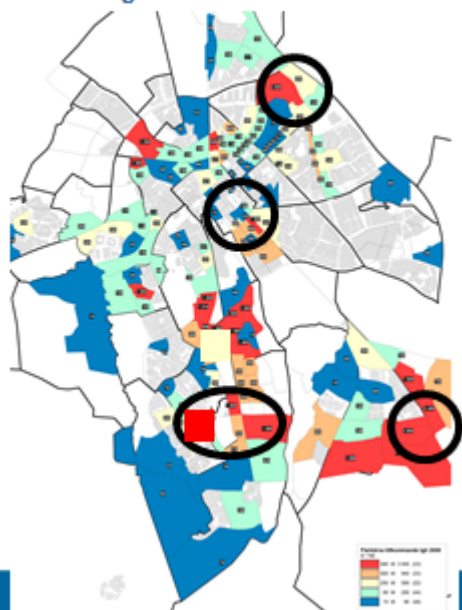
Stadsnoden omfattar Gränby centrum och området runt Österleden mot Bärbyleden samt delar av det idrottsområde som finns här. Idag består stadsnoden av handel och idrottsanläggningar med regional funktion. Ett obebyggt område i kilen mellan E4 och väg 288 kan utvecklas till verksamhetsområde och bidra till att området utvecklas till en tätare stadsmässig nod med en blandning av verksamheter och bostäder. De huvudsakliga drivkrafterna är dock handel och besöksintensiva näringar kopplade till idrott och fritid. Samt att den är belägen nära innerstaden.

Det centrala läget gör att det finns ett tryck att exploatera marken på ett sätt som gagnar stadsmässighet. Samtidigt finns betydande utmaningar att kombinera detta med de funktioner som finns idag och som är viktiga för att åstadkomma tillräckliga flöden av människor.

Nya bostäder

Flerkärnig + 61000

Enkärnig + 56000



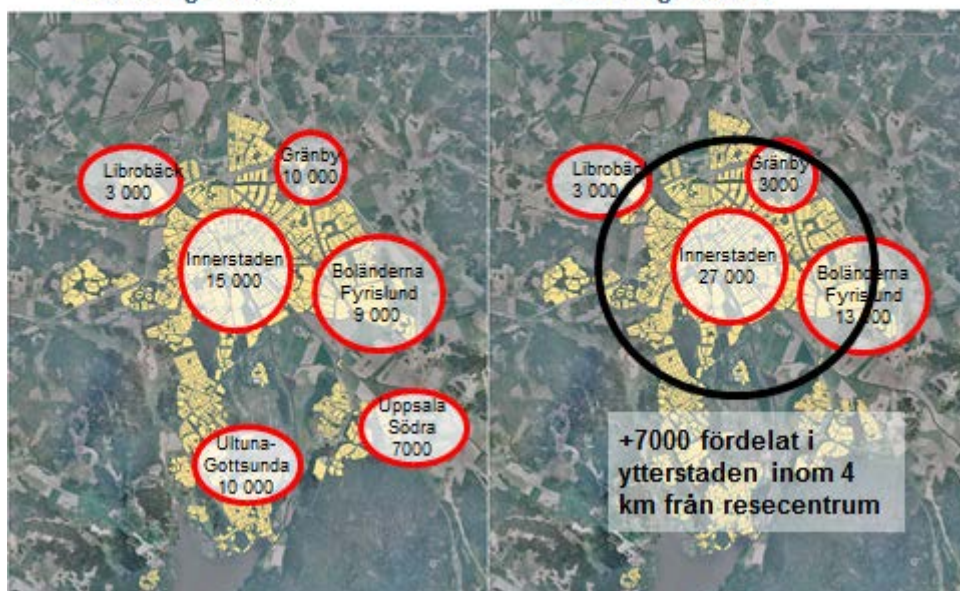
7000 bostäder antas tillkomma genom tillskott i befintliga kvarter inom 4 km från resecentrum

Bostadsbyggandet inom staden fram till 2050. Röda områden representerar områden med störst volymtillskott. Tyngdpunkter illustrerade med svarta cirklar.

Nya arbetsplatser

Flerkärnig +57000

Enkärnig +54000



+7000 fördelat i ytterstaden inom 4 km från resecentrum

Sysselsättningen inom staden. I strukturbild flerkärnig antas - förutom illustrerade tyngdpunkter - 3000 arbetstillfällen tillkomma i övriga stadsmiljöer som lokal service mm.

Befolkningsvolym

		Dagens fördelning (2011)	Flerkärnig 2050	Enkärnig 2050	Referens-scenario 2050	
Befolkning	Stad	76% 152500	81% 275400 122900	78% 265200 112700	76% 199120 46620	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	24% 47500	19% 64600 17100	22% 74800 27300	24% 62880 15380	andel slutsumma förändring
	Totalt	200000	340000 140000	340000 140000	262000 62000	slutsumma förändring
Dagbef	Stad	90% 85000	90% 142200 58600	88% 139040 54040	86% 98900 14600	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	10% 9000	8% 12640 2440	9% 14220 5220	10% 11500 1800	andel slutsumma förändring
	Totalt	94000	158000 64000	158000 64000	115000 21000	slutsumma förändring
Bostadsbyggande	Stad	(2 pers/bostad)	61450	56350	23310	
	övriga kommunen	(3 pers/bostad)	5700	9100	5127	
	Totalt		67150	65450	28437	

Närmare 90 % av befolkningstillväxten hamnar i staden, resten i övriga kommunen. Historiskt sett är det en hög andel.

Utbyggnadssteg i staden

Perioden 2016-2030

Bostäder

Bostadsbyggandet fortsätter under den första perioden i de stadsdelar där byggandet redan är påbörjat, det vill säga Kungsängen, Börje Tull, Råbyvägen och Rosendal. En utbyggnad i Ulleråker är starkt prioriterad och kommer att påbörjas så snart som möjligt. En utbyggnad i Sävja/Bergsbrunna är helt kopplat till ett stationsläge i Uppsala södra. Planeringen utgår från att en utbyggnad påbörjas någon gång 2025-2030. Eriksberg pågår sannolikt under hela perioden med start runt 2020.

Verksamheter

Utbyggnader fortsätter i Fyrislund och Librobäck. I innerstaden sker ständiga förändringar under hela planperioden. I Ultuna-Gottsunda sker en kontinuerlig utbyggnad från och med omkring 2020 och fortsätter hela planperioden. Utbyggnaden i Gränby pågår, men utbyggnad av mer ytsnåla verksamheter kan möjligen börja från 2020. Utbyggnad öster om E4 vid Fyrislund och Gränby påbörjas.

Perioden 2030-2050

Bostäder

Efter 2030 prioriteras fortsatt utbyggnad i Ulleråker. Utbyggnaden i Sävja/Bergsbrunna och Eriksberg, fortsätter. Därtill kommer Kronparken, Stabbyfältet, Gränbyfältet, södra delen av "södra staden" (inkl Ultuna).

Verksamheter

Utbyggnaden av Fyrislund och Librobäck bedöms vara färdig eller i det närmaste färdig till 2030. Utbyggnaden i kärnorna/stadsnoderna och innerstaden fortsätter. Utbyggnad av mer ytkrävande verksamheter påbörjas i Bergsbrunna.

Utbyggnadssteg i övriga kommunen

Perioden 2016-2050

Bostäder

Fokus läggs på att få igång utbyggnader i Sturvreta och Gunsta enligt fördjupade översiktsplaner. Utbyggnad i Gunsta-Funbo pågår med tyngdpunkt under de första decennierna av planperioden.

Övriga orter växer i mån av efterfrågan upp till tekniska kapacitetströsklar. I vissa orter kan insatser behövas för att förstärka serviceunderlag med byggnationer

Verksamheter

En utbyggnad i Hovgården pågår framför allt i den första hälften av planperioden. En viss utbyggnad av ytkrävande verksamheter söder om Sturvreta påbörjas från och med 2025-2030 och framåt.

Investeringar och drift

Perioden 2016-2030

Transportinfrastruktur

Här ingår investeringar i infrastruktur som inte är exploateringsfinansierad.

Gator och vägar

Planskildhet vid Börjevägen. Bedömd kostnad 150-200 mkr. Kostnad för kommunen 75-200 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Nybyggnad av GC-vägar. Bedömt behov i nya stadsdelar, ca 25 km. Framför allt Södra staden och Sävja-Bergsbrunna. Bedömd kostnad ca 90 mkr.

Tpl Fullerö, förstärkning. Bedömd kostnad för kommunen 65-125 mkr, beroende på totalkostnad för projektet samt fördelning av kostnad mellan stat och kommun.

Spårinfrastruktur

Kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan. De studier som är genomförda visar att två ytterligare spår krävs på sträckan mellan Uppsala och Stockholm. Bedömd kostnad för detta är 25 mdr kronor. En åtgärd som behöver genomföras etappvis.

Kollektivtrafik

Framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder i stomlinjenätet. Bedömd kostnad för åtgärder, inklusive separata körfält, signalprioriteringar med mera är mellan 400 och 600 mkr.

Tekniska försörjningssystem

Investeringar i vatten- och avloppssystemet är exploateringsfinansierade och skall inte belasta skattekollektivet. Kostnader för investeringar i VA kan delas upp dels i inomplanekostnader och tröskelkostnader. Inomplanekostnader är kopplade till exploateringar kopplade till detaljplaner och bygglov. Tröskelkostnader är nyinvesteringar i infrastruktur. Uppsala vatten bedömer att tröskelkostnaderna uppgår till ca 1,4 mdkr för flerkärnealternativet. Inomplanekostnader bedöms uppgå till ca 2,8 mdkr. Kostnaderna är för hela planperioden 2016-2050.

Perioden 2030-2050

Transportinfrastruktur

Gator och vägar

Planskildhet vid Dalabanan på Ringgatan. Bedömd kostnad 150-200 mkr. Kostnad för kommunen 75-200 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Bro över Fyrisån vid Ultuna och länkar Dag Hammarskjölds väg – Uppsala Södra (genom åriket endast som kollektivtrafiklänk). Bedömd kostnad ca 165 mkr.

Väglänk Uppsala Södra – E4, inklusive trafikplats. Bedömd kostnad ca 100 mkr. Statlig medfinansiering för trafikplatsen kan minska kostnaden.

Nybyggnad av GC-vägar. Fortsätter från tidigare period.

Spårinfrastruktur

Kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan. De studier som är genomförda visar att två ytterligare spår krävs på sträckan mellan Uppsala och Stockholm. Bedömd kostnad för detta är 25 mdr kronor. En åtgärd som behöver genomföras etappvis.

Station Uppsala Södra. Bedömd kostnad 100-300 mkr. Kostnad för kommunen varierar mellan 50-300 mkr beroende på grad av statlig finansiering.

Kollektivtrafik

Fortsatta framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder i stomlinjenätet.

BRT eller spårväg längs de tyngsta kollektivtrafikstråken. BRT är förkortning för Bus Rapid Transit och är en avancerad stombuss på uteslutande egna körfält med hög komfort och kapacitet. Bedömd kostnad för 20 km BRT är ca 1 000 mkr. Kostnad för ca 25 km spårväg varierar mellan drygt 100 mkr kronor per kilometer till en bedömd kostnad på 5,7-8,7 mdr kronor.

Tekniska försörjningssystem

Se under perioden 2016-2030.

Social infrastruktur

Utbyggnad av skolor och förskolor kan koncentreras till staden och de tätorter som växer påtagligt. I staden är det framför allt de större utbyggnadsområdena där det är viktigt att säkerställa behov av ytor för förskola/grundskola och i vissa fall gymnasieskola. Eftersom en stor del av nya bostäder tillkommer inom redan befintliga stadsdelar kommer befintlig social infrastruktur att kunna nyttjas.

I tabellen nedan sammanfattas behov av lokalyta och markyta om samtliga tillkommande bostäder försörjs genom nybyggda skolor. Eftersom en stor del av nya bostäder tillkommer inom redan befintliga stadsdelar kommer befintlig social infrastruktur att kunna nyttjas.

Stadium	Lokalarea/elev	gårdsyta/elev	Elever/skola	Elever/1000 lgh	Totalt behov inom staden vid flerkärnig strukturbild (61779 lgh)	Total lokalyta kvm	Total gårdsyta kvm
Förskola	14	26	100	200	12 355	172 970	321 230
Lågstadium	10	33	150	133	8 031	80 310	265 023
Mellanstadium	10	33	150	133	8 031	80 310	265 023
Högstadium	10	mindre behov, antaget 13	300	133	8 031	80 310	80 310
Gymnasium	10	mindre behov, antaget 8	1000	120	7 413	74 130	37 065
					43 861	488 030	968 651

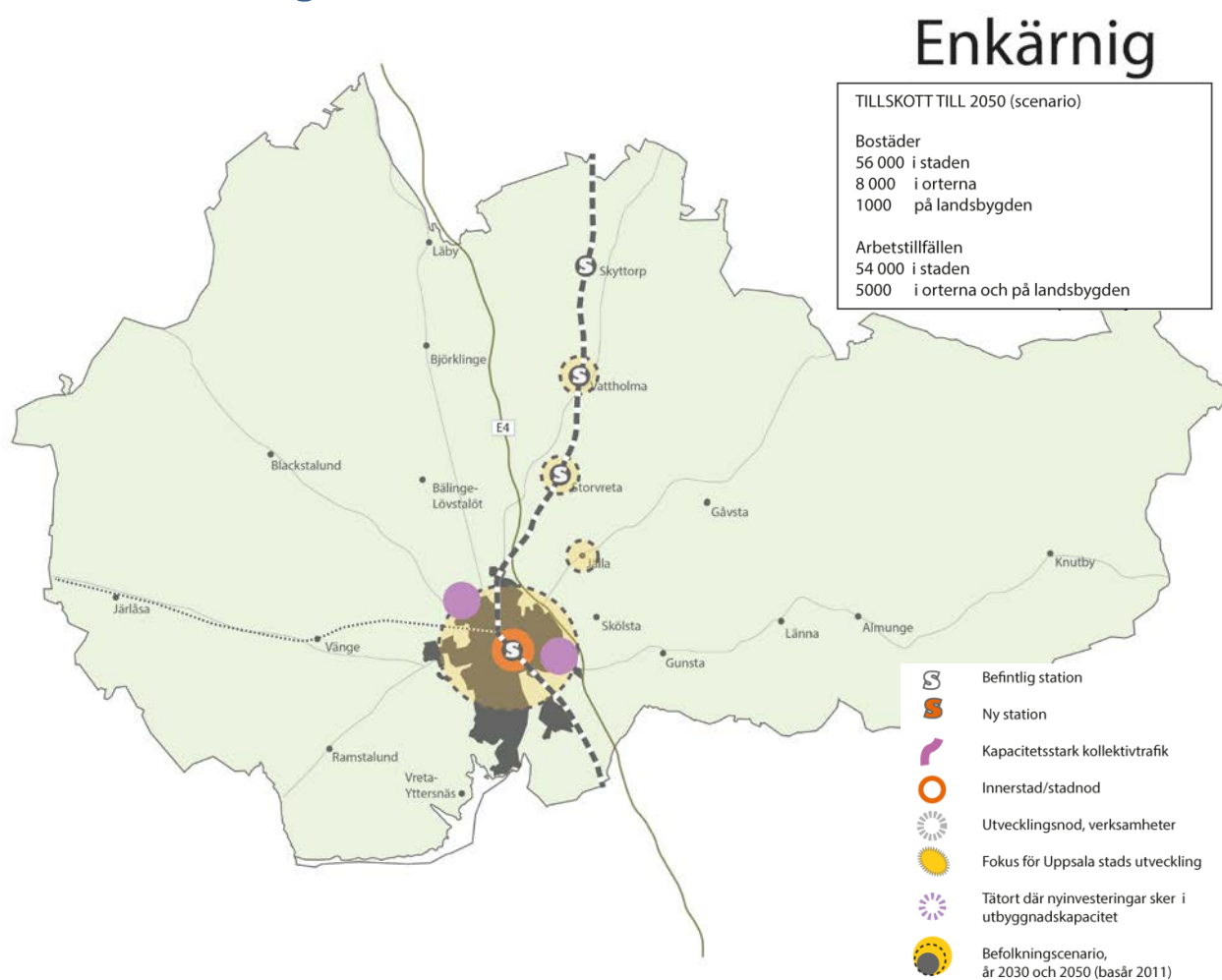
Kostnader med avseende på aktörer

Kommun: Utbyggnad social infrastruktur i Storvreta, Bälinge, Gunsta, Länna, ev fler. Investeringar för BRT (motsv.) i staden. Utbyggnad av gång- och cykelvägar. Medfinansiering i statlig infrastruktur: station i Uppsala Södra, planskilda korsningar södra Uppsala Börjevägen, Ringgatan, Kungsängsesplanaden. Tpl Fullerö.

Stat: Kapacitet på Ostkustbanan. Planskilda korsningar vid Börjevägen, Ringgatan, Södra Uppsala

Landsting: Investeringar i rullande materiel (via upphandling). Medfinansiering i åtgärder i BRT-system. Stationsläget i Uppsala Södra.

Strukturbild enkärnig



Utgångspunkter och principer

Strukturbilden är i grunden ett låginvesteringsscenario vad gäller spårinfrastruktur och stationsetableringar. I detta scenario har ingen ny station kunnat etableras vid Bergsbrunna. Bakgrunden kan vara en mix av orsaker som radikalt ändrar förutsättningarna. Markägare kan vara ovilliga att exploatera, riksintressen sätter begränsningar, det kan bli svårt att få till stånd tillräckliga investeringsmedel. I scenariot har heller inte inrättats spårväg eller annan särskilt kapacitetsstark kollektivtrafik på grund av trögheter i finansiering mm. Av kapacitetsskäl krävs därmed en försiktighet med stadsutbyggnad särskilt i sydväst. Staden fortsätter att i hög grad vara enkärnig.

För att klara kapaciteten i trafiksystemet runt resecentrum behöver en större del av resandet ske med cykel- och gångtrafik. Kollektivtrafiken utvecklas också kraftigt, men spårvägskapacitet kommer inte att krävas. Stadsbyggandet inriktas särskilt mot hög täthet inom cykelavstånd från centrala staden och till övriga större arbetsplatskoncentrationer. Det motsvarar en radie om ca 4 km från resecentrum. 90 procent av alla nya bostäder och arbetsplatser i staden hamnar inom detta avstånd. 10-15 procent (ca 7000) bostäder antas tillkomma genom förtätning i existerande stadskvarter². Det sker en successiv omvandling som resulterar i att stadens centralare delar får allt mer karaktär av hög

² Även många andra bostäder beräknas tillkomma genom förtätning i befintliga kvarter, men det handlar om pågående projekt eller potentialer som specialstuderats. De 7000 bostäderna är utöver detta.

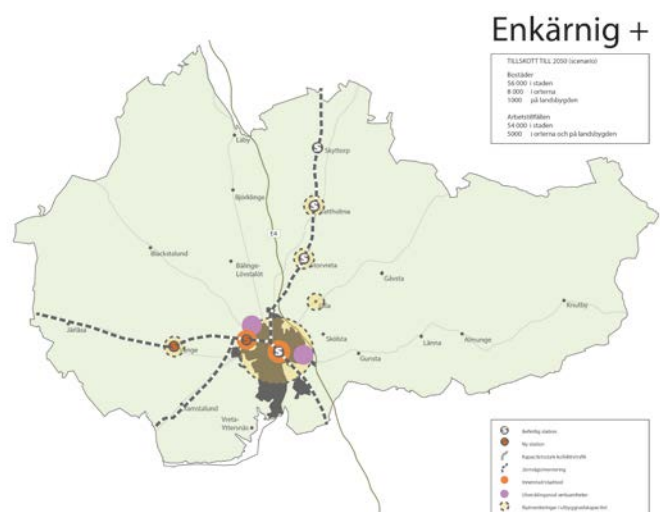
sluten bebyggelse (innerstadskvarter). I övriga staden sker viss tillväxt fördelat på goda lägen i stomlinjesystemet för kollektivtrafik. Efterfrågan på tätortsmiljöer av mer sammanhållen karaktär än rena villaområden men med lägre täthet än i centrala staden samt med närhet till natur och öppna landskap kan mötas i några av tätorterna. Investeringar i ny kapacitet kan här ske i Storvreta och i Vattholma för ytterligare expansion utöver dagens ramar. Båda orterna ger möjlighet att nå norra stockholmsregionens arbetsmarknad med tåg inom 60 minuter. Storvreta motiveras dessutom av behovet av industrimark med koppling till E4 och järnväg. Vattholma motiveras främst av förhållandevis låg investeringströskel men förutsätter att mark kan frigöras för många bostäder i direkt anslutning till stationsläget. Därutöver förväntas Jälla växa på grund av sitt goda läge relativt Uppsala stad, vilket också kräver investeringar i VA-kapacitet (förhållandevis låg tröskel). Även i Jälla kan viss verksamhetsutveckling komma att ske, t ex i anslutning till Jällaskolan. Sammantaget förväntas dessa orter växa med ca 4000 bostäder.

I övriga kommunens tätorter tillkommer bostadsbebyggelse enligt efterfrågan och inom de kapacitetsramar som tekniska försörjningssystem och transportinfrastruktur ger, sammanlagt ca 4000 bostäder. På övriga landsbygden väntas ca 1000 bostäder tillkomma.

Dagbefolkningen koncentreras till staden, men växer även i övriga kommunen. Det senare sker delvis genom basservicetillväxt i vissa tätorter, delvis genom ökat distansarbete och småföretagande i tätorter och på landsbygden. Verksamhetsområdet i Fullerö antas också i hög grad etablerat år 2050.

Utmaningen i detta scenario ligger bland annat i att frigöra utrymme för expansion i redan täta miljöer och samtidigt bibehålla och utveckla grönstruktur och rekreationsytor. Att åstadkomma ett tillräckligt skift uppåt i både kollektivtrafikresande och cykelresande för att klara kapaciteten utan genomgripande förändringar i stadens inre struktur är en annan utmaning.

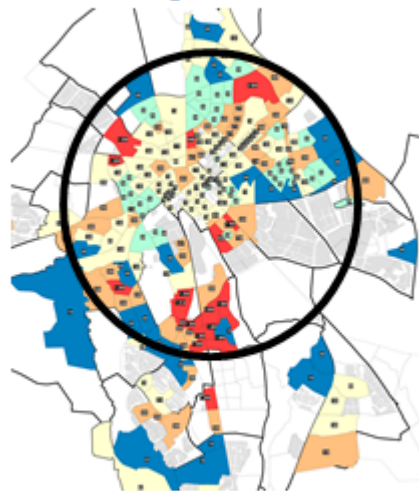
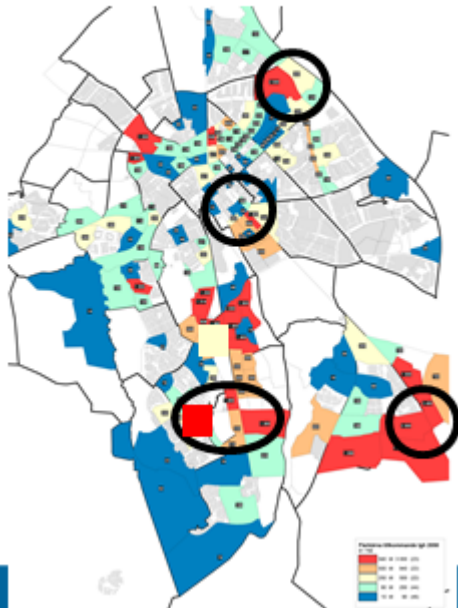
Perspektiv efter 2050: Mot slutet av tidsperioden kan såväl utbyggnadskapacitet som trafikkapacitet närma sig gränsen. Om finansieringssituationen för spårinfrastruktur förbättras, skulle kapacitetshöjande investeringar i Dalabanan och en ny Aroslänk *eventuellt* kunna tillkomma. Isåfall ges möjligheter för expansion av i första hand Vänge och en starkare etableringsplats för näringsliv vid en station i Börjetull. Station vid Börjetull blir sannolikt aktuellt endast om stor del av tågtrafiken söderut kan få sin ändhållplats här istället för på resecentrum, dvs om trafiksystemet runt resecentrum på detta sätt kan avlastas.



Nya bostäder

Flerkärnig + 61000

Enkärnig + 56000



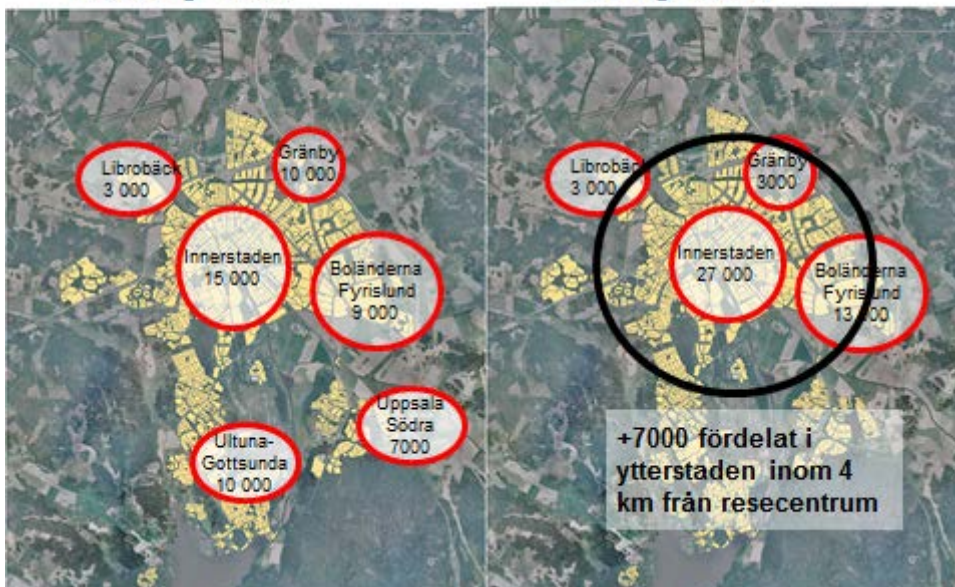
7000 bostäder antas tillkomma genom tillskott i befintliga kvarter inom 4 km från resecentrum

Bostadsbyggandet i staden fram till 2050. Röda områden representerar områden med störst volymtillskott. Tyngdpunkter illustrerade med svarta cirklar. Kartan till högre visar strukturbild enkärnig. Cirkeln anger ca 4 km avstånd från Resecentrum.

Nya arbetsplatser

Flerkärnig +57000

Enkärnig +54000



+7000 fördelat i ytterstaden inom 4 km från resecentrum

Sysselsättningen inom staden, strukturbild enkärnig till höger. Förutom illustrerade tyngdpunkter antas ytterligare 7000 arbetstillfällen tillkomma inom 4 km-radien från resecentrum (svart cirkel), samt drygt 1000 sammanlagt i Ultuna, Gottsunda C och Stenhagens C.

Befolkningsvolym

		Dagens fördelning (2011)	Flerkärnig 2050	Enkärnig 2050	Referens-scenario 2050	
Befolkning	Stad	76% 152500	81% 275400 122900	78% 265200 112700	76% 199120 46620	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	24% 47500	19% 64600 17100	22% 74800 27300	24% 62880 15380	andel slutsumma förändring
	Totalt	200000	340000 140000	340000 140000	262000 62000	slutsumma förändring
Dagbef	Stad	90% 85000	90% 142200 57200	88% 139040 54040	86% 98900 13900	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	10% 9000	8% 12640 3640	9% 14220 5220	10% 11500 2500	andel slutsumma förändring
	Totalt	94000	158000 64000	158000 64000	115000 21000	slutsumma förändring
Bostadsbyggande	Stad	(2 pers/bostad)	61450	56350	23310	
	övriga kommunen	(3 pers/bostad)	5700	9100	5127	
	Totalt		67150	65450	28437	

80 % av befolkningstillväxten hamnar i staden och 20% i övriga kommunen. Det motsvarar genomsnittet för perioden 1990 till 2013.

Utbyggnadssteg i staden

Perioden 2016-2030

Bostäder

Utbyggnad av bostäder sker i Kungsängen, längs Råbyvägen, Eriksberg, Börje Tull, Rosendal och i Ulleråker. Förtätning i befintliga kvarter kommer att ske under hela planperioden.

Verksamheter

Eftersom utpekade områden för verksamheter har olika typer av läges- och andra fördelar sker en utbyggnad i flera områden samtidigt och inom utpekade områden under hela planperioden. Dock är intensiteten i omvandling och nybyggnad i utpekade områden sannolikt som störst i de mest innerstadnära delarna av respektive område tidigt i planperioden.

Perioden 2030-2050

Bostäder

Fortsatt utbyggnad sker i Eriksberg, och Ulleråker. Därtill påbörjas utbyggnad i Kronparken och Gränbyfältet. Fortsatt utbyggnad också genom förtätning i befintliga kvarter.

Verksamheter

Utbyggnad fortsätter enligt samma principer som under den tidiga perioden, med ökad fokus på mindre centrala delar. Utbyggnad för kontorsverksamheter i södra Kungsängen sker framför allt under senare delen av planperioden.

Utbyggnadssteg i övriga kommunen

Med pågående dubbelspårsutbyggnader på Ostkustbanan norrut förväntas kapaciteten vara tillräcklig också för en ökad turtäthet på dagens Upptågstrafik.

Perioden 2016-2030

Bostäder

Fokus utanför staden sker genom fortsatt utbyggnad i Gunsta, Almungestråket och Lindbacken. I Storvreta fortskrider också utbyggnaden. Sent under perioden kan en utbyggnad ske i Vattholma och kommande etapper i Jälla.

Utbyggnad i övriga orter sker jämnt fördelat över planperioden.

Verksamheter

En utbyggnad av framför allt ytkrävande verksamheter påbörjas i Storvreta och Hovgården.

Perioden 2030-2050

Bostäder

Fortsatt utbyggnad sker i Storvreta, Jälla och Gunsta. I Vattholma fortsätter eller påbörjas utbyggnaden.

Utbyggnad i övriga orter sker jämnt fördelat över planperioden.

Verksamheter

Fortsatt utbyggnad i Storvreta och Hovgården.

Investeringar och drift

Perioden 2016-2030

Transportinfrastruktur

Här ingår investeringar i infrastruktur som inte är exploateringsfinansierad.

Gator och vägar

Planskildhet vid Börjegatan. Bedömd kostnad 150-200 mkr. Kostnad för kommunen 75-200 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Nybyggnad av GC-vägar. Bedömt behov i nya stadsdelar. Bedömd kostnad är ca 35 mkr

Trafikplats Fullerö, förstärkning. Bedömd kostnad för kommunen 65-125 mkr. Möjlig men osäker statlig medfinansiering.

Spårinfrastruktur

Kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan. De studier som är genomförda visar att två ytterligare spår krävs på sikt för sträckan mellan Uppsala och Stockholm. Bedömd kostnad för detta är 25 mdr kronor. En åtgärd som behöver genomföras etappvis.

Kollektivtrafik

Framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder i stomlinjenätet. Bedömd kostnad för åtgärder, inklusive separata körfält, signalprioriteringar med mera är mellan 400 och 600 mkr.

Tekniska försörjningssystem inkl IT

Investeringar i vatten- och avloppssystemet är exploateringsfinansierade och skall inte belasta skattekollektivet. Investeringar i VA kan delas upp dels i inomplanekostnader och tröskelkostnader.

Inomplanekostnader är kopplade till exploateringar kopplade till detaljplaner och bygglov.

Tröskelkostnader är nyinvesteringar i infrastruktur. Uppsala vatten bedömer att tröskelkostnaderna uppgår till ca 1,45 mdrkr för enkärnealternativet. Inomplanekostnader bedöms uppgå till ca 3,7 mdrkr.

Kostnaderna är för hela planperioden 2016-2050.

Med avseende på aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt)

Kommun: Utbyggnad social infrastruktur i Storvreta, Gunsta, Jälla och Vattholma. Investeringar för stomlinjer i staden. Medfinansiering i statlig infrastruktur: Planskilda korsningar Börjevägen, Ringgatan, tpl Fullerö. Ev medfinansiering i OKB söderut.

Stat: Kapacitet på Ostkustbanan. Planskilda korsningar vid Börjevägen, Ringgatan.

Landsting: Investeringar i rullande materiel (via upphandling). Medfinansiering i åtgärder i BRT-system. Stationslägen i Storvreta. Driftsökningar (turtäthet) i kollektivtrafik.

Perioden 2030-2050

Transportinfrastruktur

Gator och vägar

Esplanadlänk. Bedömd kostnad 150 mkr.

Planskildheter vid Ringgatan och Vimpelgatan. Bedömd kostnad 150-200 mkr per korsning. Kostnad för kommunen 150-400 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Nybyggnad av GC-vägar. Fortsättning från perioden 2016-2030.

Trafikplats södra Fullerö. Kan eventuellt tillkomma. Bedömd kostnad är 250 mkr. Ett gatunät i tillhörande verksamhetsområde förutsätts exploateringsfinansieras.

Spårinfrastruktur

Kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan. De studier som är genomförda visar att två ytterligare spår krävs på sträckan mellan Uppsala och Stockholm. Bedömd kostnad för detta är 25 mdr kronor. En åtgärd som behöver genomföras etappvis.

Tekniska försörjningssystem

Se perioden 2016-2030.

Ma p aktörer

Kommun: Ev nytt stationsläge i Storvreta, Ev stickspår/bangård Fullerö. Social infrastruktur i Storvreta, ev forts Vattholma, Jälla, Gunsta. Investeringar för BRT (motsv.) i staden?

Medfinansiering statlig infrastruktur: Planskildhet Ringgatan. Tpl södra Fullerö.

Stat: Kapacitet på Ostkustbanan. Planskilda korsningar vid Börjegatan, Ringgatan och Vimpelgatan.

Landsting: Framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder i stomlinjenätet.

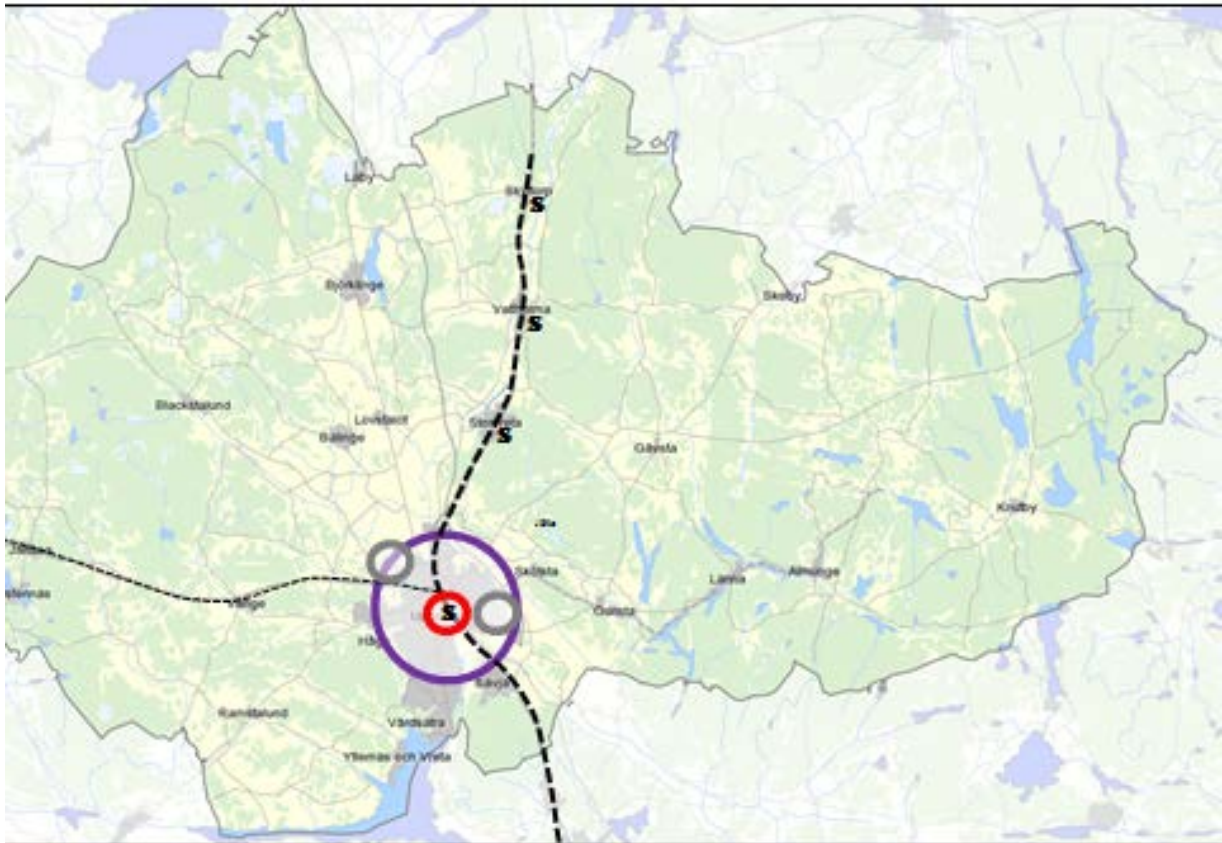
Social infrastruktur

Utbyggnad skolor och förskolor i tätorter med större expansion. Tätheten i centrala staden ger tydligare koncentrationer av förskolor och skolor med regional profilering vid 4-km-randen och utåt.

I tabellen nedan sammanfattas behov av lokalyta och markyta om samtliga tillkommande bostäder försörjs genom nybyggda skolor. Eftersom en stor del av nya bostäder tillkommer inom redan befintliga stadsdelar kommer befintlig social infrastruktur att kunna nyttjas.

Stadium	Lokalarea/elev	gårdsyta/elev	Elever/skola	Elever/1000 lgh	Totalt behov inom staden vid enkärnig strukturbild (56387 lgh)	Total lokalyta kvm	Total gårdsyta kvm (inkl parkering)
Förskola	14	26	100	200	11 300	158 200	293 800
Lågstadium	10	33	150	133	7 500	75 000	247 500
Mellanstadium	10	33	150	133	7 500	75 000	247 500
Högstadium	10	mindre behov, antaget 13	300	133	7 500	75 000	75 000
Gymnasium	10	mindre behov, antaget 8	1000	120	6 766	67 660	33 830
					40 566	450 860	897 630

Referensscenario



Utgångspunkter och principer

Även referensscenariot bygger på "Uppsala tillväxt – planeringsunderlag 2030/2050" från november 2013. Rapporten är i sin tur en vidareutveckling av gemensamma framskrivningar som genomförts i Östra Mellansverige³.

Referensscenariot bygger på SCB:s befolkningsprognos från 2011 med antaganden om behållna historiska migrationsandelar (inrikes och utrikes) för länen i Östra Mellansverige. Det innebär att utrikes flyttnetto ganska snart återgår till betydligt lägre nivåer jämfört med de senaste åren. Framskrivningar för ekonomi och sysselsättning bygger på Konjunkturinstitutets prognoser samt Långtidsutredningen (2008), men med antaganden om en lägre reallöneutveckling och därmed lägre sysselsättningsutveckling än i utvecklingsscenarierna. Orsaken är att Sverige anpassar sig sämre till övergripande förändringar i världen, såsom globalisering och specialisering. En konsekvens av detta är en lägre ekonomisk tillväxt som också innebär en lägre investeringsnivå i infrastruktur. Det får till följd att järnvägsinvesteringar koncentreras till stambanorna i södra Sverige. Därmed kommer inga större kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala förutom möjligen sträckan Skavsta by-Arlanda.

³ "Befolkning, sysselsättning och inkomster i Östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050" (TMR rapport 1:2012) samt "Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige – scenarier för kommuner och tätorter till år 2050"

Det innebär för Uppsalas del följande⁴:

- En fortsatt stark utveckling inom pendlingsregionen
- Stockholm stärker sin ställning på den gemensamma arbetsmarknaden
- En i första hand befolkningsrelaterad och konsumtionsdriven tillväxt i Uppsala
- Ökat pendlingsberoende till Stockholm
- Regionen fortsatt starkt monocentrisk

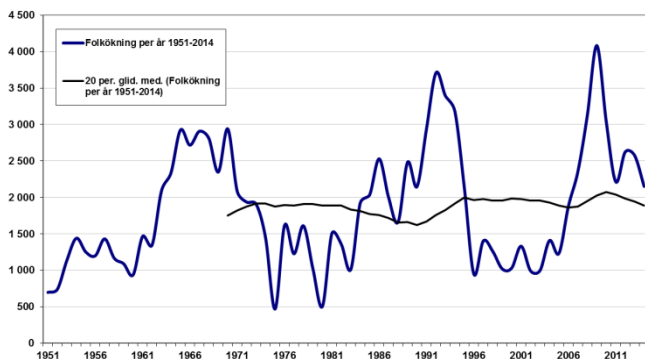
Befolkningsvolym

Tabellen nedan redovisar befolkning och dagbefolkning i stad och övriga kommunen. Fördelningen mellan delområdena antas vara oförändrad till 2050.

		Dagens fördelning (2011)	Flerkärnig 2050	Enkärnig 2050	Referens-scenario 2050	
Befolkning	Stad	76% 152500	81% 275400 122900	78% 265200 112700	76% 199120 46620	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	24% 47500	19% 64600 17100	22% 74800 27300	24% 62880 15380	andel slutsumma förändring
	Totalt	200000	340000 140000	340000 140000	262000 62000	slutsumma förändring
Dagbef	Stad	90% 85000	90% 142200 57200	88% 139040 54040	86% 98900 13900	andel slutsumma förändring
	övriga kommunen	10% 9000	8% 12640 3640	9% 14220 5220	10% 11500 2500	andel slutsumma förändring
	Totalt	94000	158000 64000	158000 64000	115000 21000	slutsumma förändring
Bostadsbyggande	Stad	(2 pers/bostad)	61450	56350	23310	
	övriga kommunen	(3 pers/bostad)	5700	9100	5127	
	Totalt		67150	65450	28437	

⁴ "Uppsala tillväxt – planeringsunderlag 2030/2050", november 2013.

Till 2050 ökar folkmängden således med ca 60 000 personer. Diagrammet nedan visar den historiska befolkningsökningen i blått och med det genomsnittliga värdet i svart. Referensalternativet innebär en befolkningsökning på ca 1500 personer/år, vilket är något lägre än det historiska snittet. Förutom det lägre utrikes flyttnettot förklaras det av lägre födelseöverskott.



Befolkningsförändring i Uppsala kommun sedan 1951.

Det innebär i sin tur att det framför allt är i Uppsala stad och i Storstora som större förändringar i markanvändning sker. I Storstora dock inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för orten. I staden kommer ett modernt och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem att behövas, sannolikt ej spårburen trafik. Staden utvecklas kring befintliga utbyggnadsområden samt delar av södra staden. I övriga kommunen håller sig befolkningstillväxten inom de tröskelnivåer för VA, energi och (vanligtvis) social infrastruktur, som finns.

Utbyggnadssteg i staden

Perioden 2016-2030

Bostäder

Utbyggnad i Kungsängen, Råbyvägen, Eriksberg, Börje Tull, Rosendal och Ulleråker.

Verksamheter

Utbyggnad sker inom Fyrislund och Librobäck. Innerstaden fortsätter att expandera med verksamheter. Övriga befintliga verksamhetsmiljöer får måttlig tillväxt.

Perioden 2030-2050

Bostäder

Fortsatt utbyggnad i Råbyvägen, Eriksberg, Börje Tull och Ulleråker. Därtill kommer Kronparken.

Verksamheter

Utbyggnad sker inom Fyrislund och Librobäck. Innerstaden fortsätter att expandera med verksamheter. Övriga befintliga verksamhetsmiljöer får måttlig tillväxt.

Utbyggnadssteg i övriga kommunen

Perioden 2016-2030

Fokus läggs på utbyggnader i första hand i Storstora enligt fördjupad översiktsplan.

Perioden 2030-2050

Fortsatt utbyggnad i Storvreta inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

Investeringar och drift 2016-2030

Generellt innebär alternativet låga investeringar i såväl transportinfrastruktur som i övrig teknisk försörjning.

Transportinfrastruktur

Här ingår investeringar i infrastruktur som inte är exploateringsfinansierad.

Gator och vägar

Planskildhet vid Börjevägen. Bedömd kostnad 150-200 mkr. Kostnad för kommunen 75-200 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Nybyggnad av GC-vägar. Bedömd kostnad ca 35 mkr.

Spårinfrastruktur

Inga större investeringar.

Kollektivtrafik

Framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder i stomlinjenätet. Bedömd kostnad för åtgärder, inklusive separata körfält, signalprioriteringar med mera är mellan 400 och 600 mkr.

Tekniska försörjningssystem

Investeringar i vatten- och avloppssystemet är exploateringsfinansierade och skall inte belasta skattekollektivet. Investeringar i VA kan delas upp dels i inomplanekostnader och tröskelkostnader.

Inomplanekostnader är kopplade till exploateringar kopplade till detaljplaner och bygglov.

Tröskelkostnader är nyinvesteringar i infrastruktur. Uppsala vatten bedömer att tröskelkostnaderna uppgår till ca 1,4 mdkr för referensscenariot. Inomplanekostnader bedöms uppgå till ca 1,6 mdkr.

Kostnaderna är för hela planperioden 2016-2050.

Social infrastruktur

Vissa investeringar i skolor och förskolor kommer att behövas i utbyggnadsområden.

M a p aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt)

Kommun: investeringar i gc-vägar och framkomlighetsåtgärder i kollektivtrafiknätet. Medfinansiering av planskilda korsningar.

Stat: Investeringar i planskilda korsningar

Landsting: Investeringar i nya bussar.

Investeringar och drift 2030-2050

Transportinfrastruktur

Här ingår investeringar i infrastruktur som inte är exploateringsfinansierad i svart.

Gator och vägar

Planskildheter vid Ringgatan. Bedömd kostnad 150-200 mkr. Kostnad för kommunen 75-200 mkr beroende på fördelning statlig/kommunal finansiering.

Fortsatt nybyggnad av GC-vägar från perioden 2016-2030.

Spårinfrastruktur

Inga större investeringar.

Kollektivtrafik

Framkomlighets- och smidighetshöjande åtgärder för stomlinjenät. Fortsättning från perioden 2016-2030.

Tekniska försörjningssystem inkl IT

Social infrastruktur

Vissa investeringar i skolor och förskolor kommer att behövas i utbyggnadsområden.

M a p aktörer (kommun, stat, landsting, enskilt)

Kommun: investeringar i gc-vägar och framkomlighetsåtgärder i kollektivtrafiknätet. Medfinansiering av planskilda korsningar.

Stat: Investeringar i planskilda korsningar

Landsting: Investeringar i nya bussar.

Trafikering

Stombusslinjer

Sträcka

tur/h högtrafik

tur/h lågtrafik

A: Gott. C-Öa Nyby	5	10
B1: Gotts-Na Årsta	5	10
B2: Håga by-Sa Årsta	5	10
C1: Stabby-Bergsbrunna	5	10
C2: Stenhagen-Sävja	5	10
D: Sa Gotts-Gränby C	5	10
E: Sa Gotts- Gla Ua	5	10
F1: RC-Ultuna-Ua sa	5	10
F2: Håga-Gotts C-Ua sa	5	10
Pluslinjer		
A: Flogsta- Slavsta	10	20
B: Skarh.-Ärna	10	20
C: Librobäck-Fyrislund	10	20
D: GC-Skarh-Fyrislund	10	20
Ringlinje	10	20