

KSN-2014-1327

## **ÖVERSIKTSPLAN FÖR UPPSALA KOMMUN**

**SAMRÅDSFÖRSLAG**

Samrådstid 2015-09-15 till 2015-11-15

---

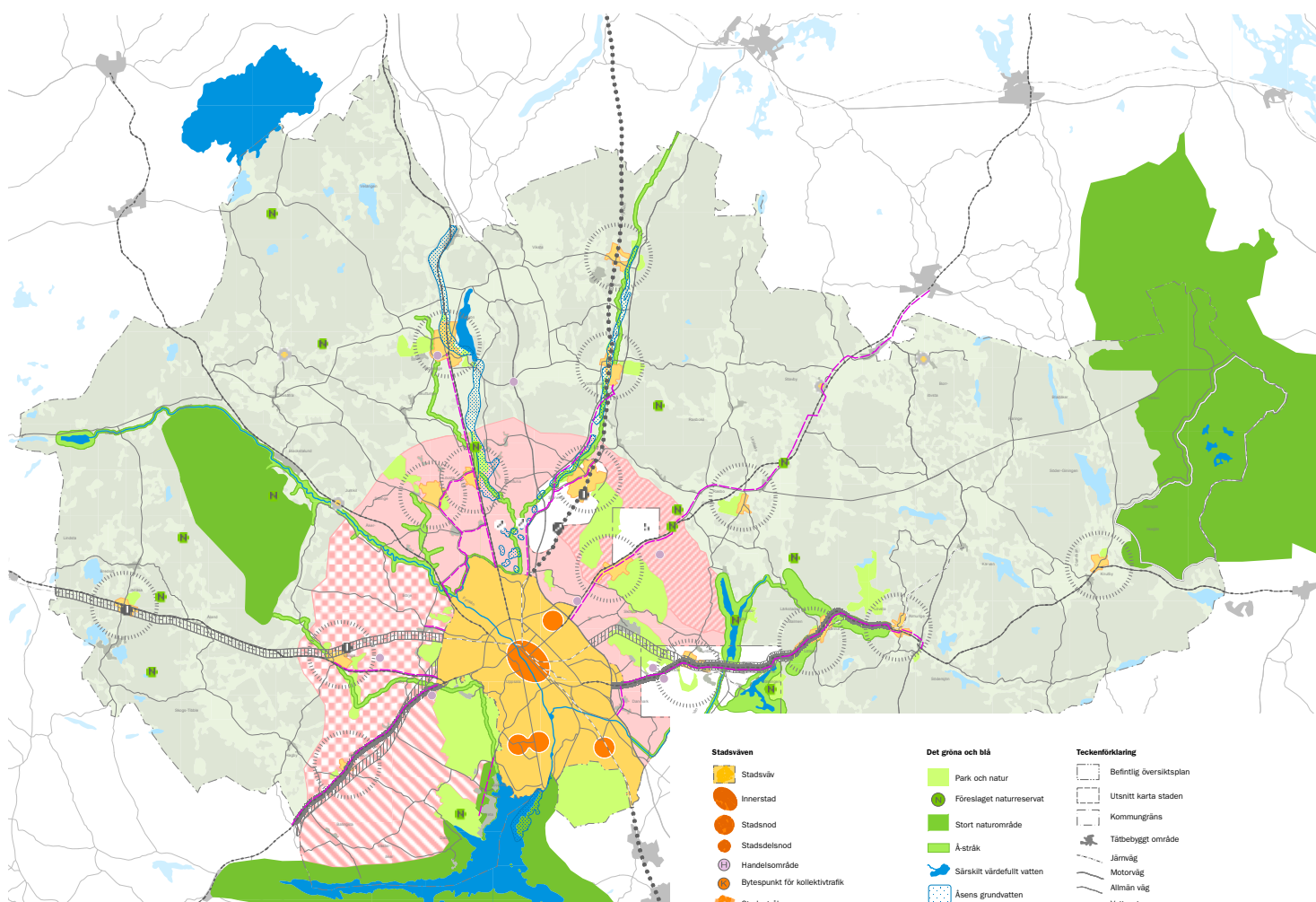
### **DEL A: HUVUDHANDLING**

# ÖVERSIKTSPLAN

för Uppsala kommun – samrådsförslag, September 2015

## Ställningstaganden till mark- och vattenanvändning

I planbeskrivningen redovisas förslag till övergripande inriktning för hur olika områden bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Till planbeskrivningen hör dels en plankarta som visar hela kommunen, dels en mer detaljerad karta över Uppsala stad. Inriktningarna ska fungera som stöd i efterföljande planläggning och beslut. De vänder sig både till kommunen själv, till andra myndigheter, markägare, byggherrar och till allmänheten.



Du kan klicka på de olika symbolerna till höger för att direkt komma till den sida i dokumentet där det finns information om vald mark- och vattenanvändningssort.

Det går bra att zooma i kartan för att se mer detaljer.

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <p><b>Stadsväven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Stadsvärv</li> <li>Innerstad</li> <li>Stadsnod</li> <li>Stadsdelsnod</li> <li>Handelsområde</li> <li>Bytespunkt för kollektivtrafik</li> <li>Stadsstråk</li> <li>Stadsstråk med verksamhetsmiljöer</li> <li>Större utvecklingsområde</li> <li>Park och naturlänk</li> <li>Park och naturlänk med huvudavvinningsstråk</li> </ul> <p><b>Stadens omland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Uppsalaslätten</li> <li>Dalgångslandskapet</li> <li>Småbrutna landskapet</li> <li>Skogslandskapet</li> </ul> <p><b>Tätorter och landsbygd</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prioriterad tätort</li> <li>Serviceod</li> <li>Landsbygd</li> <li>Lågstrålände zon</li> </ul> <p><b>Verksamhetsområden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verksamhetsområde</li> <li>Verksamhetsområde ungefärligt läge</li> </ul> | <p><b>Det gröna och blå</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Park och natur</li> <li>Föreslaget naturreservat</li> <li>Stort naturområde</li> <li>Å-stråk</li> <li>Särskilt värdefullt vatten</li> <li>Åsens grundvatten</li> </ul> <p><b>Transportinfrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Cykelstråk</li> <li>Kollektivtrafikstråk</li> <li>Brolänk</li> <li>Vägreservat</li> <li>Järnvägsreservat</li> <li>Stationsreservat</li> <li>Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå</li> <li>Trafikplats E4</li> <li>Flygplats</li> </ul> <p><b>Teknik försörjning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Återvinningscentral</li> <li>Ny vattentäkt</li> <li>Vattenverk</li> <li>Reningsverk</li> <li>Avfallsanläggning</li> </ul> | <p><b>Teckenförklaring</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Befintlig översiktsplan</li> <li>Utsnitt karta staden</li> <li>Kommungräns</li> <li>Tätbebyggt område</li> <li>Järnväg</li> <li>Motorväg</li> <li>Allmän väg</li> <li>Vattentyta</li> </ul> |
|--|--|---|

## INNEHÅLL

Förord ... 4

Rätt riktning för Uppsala kommun? ... 5

*Från förslag till färdig plan – så här kan du påverka! ... 6*  
*Hållbarhetsbedömning av den nya översiktsplanen ... 7*  
*Läsanvisning ... 8*

Resultat från medborgardialog ... 9

Mål för Uppsalas långsiktiga utveckling ... 11

*Uppsala i världen ... 13*  
*Vi blir fler ... 18*  
*En kommun för alla ... 24*  
*De goda livet ... 28*

Uppsalaprinciper för samhällsbyggnad ... 35

*Öka tätheten i noder och stråk ... 36*  
*Blanda ... 36*  
*Koppla samman ... 36*  
*Skapa närheter ... 37*  
*Utnyttja och utveckla det platspecifika ... 37*  
*Skapa mervärden ... 37*  
*Samordna investeringar ... 37*

Från sju scenarier till två strukturbilder ... 39

*Test av sju scenarier för kommunens utveckling ... 41*  
*Scenario 1: utspridning ... 41*  
*Scenario 2: stationsorter ... 41 – 42*  
*Scenario 3: stad + stråk ... 42*  
*Scenario 4: attraktiva landskap ... 42 – 43*  
*Scenario 5: fäkärnig stad + tillgängliga motorvägsågen ... 43*  
*Scenario 6: flerkärnig stad – fäkärnig kommun ... 43 – 44*  
*Scenario 7: enkärnig stad – fäkärnig kommun ... 44*

*Utveckling av scenario 6 och 7 till strukturbilder ... 45*

*Referensscenario ... 48*  
*Successiva vägval ... 49*

Planbeskrivning ... 53

*Stadsväven ... 57*  
*Innerstad ... 59*  
*Stadsnod ... 60*  
*Stadsdelsnod ... 61*  
*Handelsområde ... 62*  
*Bytespunkt för kollektivtrafik ... 62*  
*Stadstråk och stadsstråk med verksamhetsmiljöer ... 63*  
*Större utvecklingsområde ... 66*  
*Park- och naturlänk ... 67*  
*Park- och naturlänk med huvudavrikningsstråk ... 67*

*Verksamhetsområde ... 71*

*Stadens omland ... 73*  
*Uppsalaslätten ... 73*  
*Dalgångslandskapet ... 73*  
*Småbrutet landskap ... 74*  
*Skogslandskapet ... 74*

*Tätorterna och landsbygderna ... 76*  
*Landsbygder ... 76*  
*Prioriterad tätort ... 77*  
*Servicenod ... 85*  
*Lågstrålände zon ... 86*

*Det gröna och blå ... 87*  
*Park och natur ... 87*  
*Planerat naturreservat ... 89*  
*Stort naturområde ... 90*  
*Å-stråk ... 91*  
*Särskilt värdefullt vatten ... 93*  
*Åsens grundvatten ... 93*

*Transportinfrastruktur ... 95*  
*Cykelstråk på landsbygden ... 95*  
*Kollektivtrafikstråk ... 95*  
*Brolänk (broreservat) ... 95*  
*Vägreservat ... 96*  
*Järnvägsreservat ... 97*  
*Stationsreservat ... 98*  
*Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå ... 98*  
*Trafikplats E4 ... 98*  
*Flygplats ... 98*

*Teknisk anläggning ... 101*  
*Återvinningscentral ... 101*  
*Ny vattentäkt ... 101*  
*Vattenverk ... 101*  
*Reningsverk ... 101*  
*Avfallsanläggning ... 101*

Kulturmiljö ... 104

Hållbarhetsbedömning ... 106

*Översiktsplanens samlade konsekvenser och bidrag till hållbar utveckling ... 107*

Genomförande ... 109

Underlagsrapporter ... 111



TILLBAKA TILL KARTAN

## FÖRORD

**Samråd om förslag till ny översiktsplan och innerstadsstrategi pågår till 15 november 2015.**

Vill du veta mer och vill du påverka?

Läs mer och lämna dina synpunkter på [www.uppsala.se/engageradig](http://www.uppsala.se/engageradig)

Uppsala kommun rymmer en mångfald av människor, miljöer och verksamheter i en av Europas snabbast växande regioner. Det innebär både utmaningar och många möjligheter.

Kommunfullmäktige beslutade våren 2014 om en uppdatering av den gällande översiktsplanen från år 2010 med ett förlängt tidsperspektiv till 2050 och med beredskap för högre takt i befolknings- och näringslivsutvecklingen.

På grund av den långa tidshorizonten är samrådsförslaget utformat så att olika utvecklingsvägar är möjliga. Vissa beslut, som innebär vägval om utbyggnadsriktningar och investeringar i infrastruktur, behöver fattas succesivt. Kortfattat innebär förslaget att både landsbygder, tätorter och staden ska kunna fortsätta att växa utifrån varje plats och Ortsförutsättningar. Investeringar i infrastruktur ska samordnas med bebyggelseutvecklingen. På landsbygden välkomnas särskilt initiativ till ny bebyggelse som stöttar lokal service och som bäddar för minskat bilberoende. I de prioriterade tätorterna ska det finnas basservice, exempelvis barnomsorg, och god kollektivtrafik. Som komplement föreslås mindre servicenoder. Inom staden ska tätheten öka i noder och sammanbindande stråk, särskilt i en zon inom cirka fyra kilometer från resecentrum. Bostäder, arbetsplatser och service ska blandas. Människors möjligheter att enkelt nå viktiga lokala målpunkter i vardagslivet ska öka, exempelvis till dagligvarubutiker, förskola, parker och natur samt arbetsplatser, liksom till en regional arbetsmarknad. Kommunens olika delar ska också kopplas samman bättre. I stadens närmaste omland ska ny bostadsbebyggelse endast tillkomma i begränsad omfattning.

För att skapa en god utveckling är det viktigt med samverkan mellan oss som bor och verkar här. En översiktsplan kan leda i den angivna riktningen bara om både privata och offentliga aktörer använder den för sina prioriteringar och åtgärder. Därför välkomnar vi uppsalabor och samhällsaktörer att ta aktiv del i dialoger och samråd när planen tas fram.

Vi ser fram emot givande samtal och synpunkter!



*Marlene Burwick, kommunstyrelsens ordförande*



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## RÄTT RIKTNING FÖR UPPSALA KOMMUN?

Översiktsplanen handlar om att ha framförhållning och beredskap på lång sikt, till år 2050, ofta för händelser utanför vår egen kontroll. Den ska samtidigt vägleda i dagsaktuella beslut om bebyggelse och användning av mark- och vattenområden. I dokumentet används begreppet ”planperioden” för tiden fram till 2050.

Översiktsplanen är en avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör utvecklas - i staden, på landsbygden och i tätorterna. Den ska bidra till att ge bästa möjliga förutsättningar för människor, företag och organisationer. Den ska bädja för åtgärder som innebär förändringar i den fysiska miljön. Det kan handla om sådant som kommunen genomför själv, eller i samverkan med andra eller helt och hållet av privata eller offentliga aktörer. Översiktsplanen ger en grov ram för den fysiska utvecklingen och hur olika intressen kan samspela i en växande kommun. Den ger också vägledning för ställningstaganden om stora och viktiga investeringar i till exempel transportinfrastruktur, beroende på hur omvärlden utvecklas. För att förändringar konkret ska genomföras behöver dock översiktsplanen kompletteras och fördjupas inom olika områden. Utifrån översiktsplanen kan kommunen öka den egna effektiviteten i efterföljande planläggning och beslut om till exempel bygglov.

Med så lång framförhållning, till år 2050, är det möjligt att ha beredskap för en hög befolkningsökning och stora investeringar. Det ger också tid att påbörja systemförändringar som kräver nya sätt att tänka och agera, exempelvis kopplat till avfallshantering och transporter. Fler Uppsalabor skapar goda förutsättningar för effektiv kommunal verksamhet. Samtidigt ökar kommunens investeringsbehov med krav på hållbar finansiering. God kommunalekonomisk hushållning är ett grundvillkor: Vi får inte förbruka mer resurser än vi har.

Det är viktigt att översiktsplanens intentioner har hög legitimitet om den ska kunna påverka samhällsutvecklingen i den önskade riktningen. Enskilda människor, företag, organisationer och andra aktörer bidrar sammantaget till många förändringar i den fysiska miljön. Genom sitt agerande kan de skapa ytterligare beredskap för och förväntningar på en utveckling i planens riktning.

### Uppsala planerar för alla!

Det innebär att alla människor i kommunen, oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder, ska ha likvärdiga förutsättningar att ta del av service och delta i samhället.

Därför ska all planering och alla beslut, alla verksamheter, projekt och utvecklingsarbeten utformas utifrån kunskap om behov, erfarenheter och intressen hos olika grupper. Så skapar vi en kommun för alla.

### Vad säger lagen?

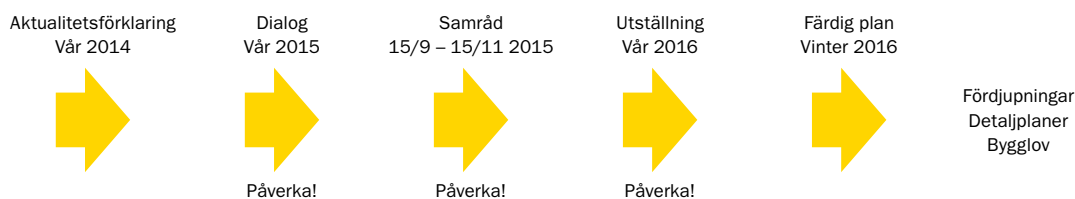
I översiktsplanen ska kommunen redovisa hur mark- och vattenområden bör användas i framtiden, hur man tänker ta hänsyn till allmänna intressen, hur riksintressen och miljökvalitetsnormer kommer att tillgodoses, hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, hur den fysiska planeringen ska samordnas med nationella och regionala mål inom olika områden och hur kommunen avser att tillgodose det långsiktiga behovet av bostäder.

Det som ska redovisas i översiktsplanen regleras i tredje kapitlets fjärde och femte paragrafer i plan- och bygglagen.



TILLBAKA TILL KARTAN

## FRÅN FÖRSLAG TILL FÄRDIG PLAN – SÅ HÄR KAN DU PÅVERKA!



Den rullande översiktsplaneprocessen.

Under samrådet testas nu en första skiss till ett planförslag, i dialog med uppsalabor och samhällsaktörer. Utifrån synpunkter i samrådet och fortsatta utredningar revideras och fördjupas planförslaget inför ställningstagande i kommunstyrelsen. Det bearbetade och politiskt godkända planförslaget skickas sedan ut på ytterligare en dialogrunda (utställning). Då får alla som vill lämna synpunkter på det reviderade förslaget. Därefter finputsas planförslaget ytterligare, innan översiktplanen antas av kommunfullmäktige.

I arbetet med översiktsplan har även en tidig dialog skett med uppsalaborna. Resultatet av denna har använts som underlag till detta planförslag. Du kan hitta ett koncentrat av vad uppsalaborna tyckte i avsnittet Röster från enkäten. En sammanställning av resultatet finns bland underlagsrapporterna.

### Översiktsplanering pågår hela tiden

Även sedan planen antagits fortsätter arbetet med översiktsplaneringen. Kommunfullmäktige har beslutat att den ska ses som en fyraårig, rullande process med årliga uppföljningar, aktualitetsförklaringar och löpande uppdateringar. Kommunens egen roll för att genomföra planen kan behöva förtydligas i kommunens mål- och budgetprocess, till exempel genom att uppdrag ges till olika kommunala nämnder.

När översiktsplanen inte längre är tillräckligt aktuell för att ge vägledning som beslutsunderlag beslutar kommunfullmäktige på nytt att den ska revideras.

### Frågor till samrådsdialog

I slutet av varje kapitel hittar du en ruta med frågor. Detta är frågor som vi tror är extra viktiga att diskutera nu under samrådet.

### Samråd om förslag till ny översiktsplan och innerstadsstrategi pågår till 15 november 2015.

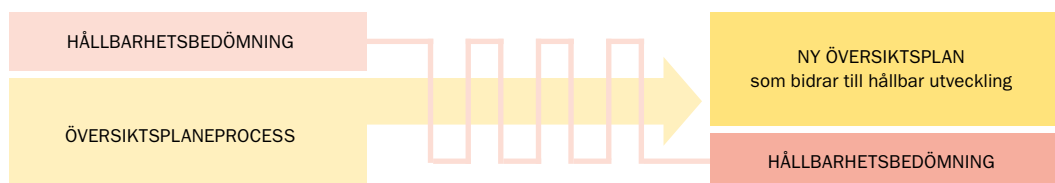
Vill du veta mer och vill du påverka?

Läs mer och lämna dina synpunkter på [www.uppsala.se/engageradig](http://www.uppsala.se/engageradig)



TILLBAKA TILL KARTAN

## HÅLLBARHETSBEDÖMNING AV DEN NYA ÖVERSIKTSPLANEN



För att säkra att miljöaspekter integreras i planen ska en miljöbedömning av översiktsplanen göras. Uppsala kommun har valt att ta ett stort steg längre i arbetet med denna översiktsplan och gör en hållbarhetsbedömning där även sociala och ekonomiska aspekter bedöms. Det betyder att planens innehåll under processen har stämts av mot olika faktorer med påverkan på hållbar utveckling. Resultatet av detta är en översiktsplan som svarar upp bättre mot de utmaningar och möjligheter som framtiden för med sig.

### Ramverk för hållbarhetsbedömningen

<b>Funktionella samband</b>	Transporter: tillgänglighet och framkomlighet Teknisk försörjning Ekologiska samband på landskapsnivå, inklusive vattensystem Social sammanhållning: systemperspektiv Miljömässigt fotavtryck: klimatpåverkan
<b>Skapande av attraktiva miljöer</b>	Individ- och hushållsnivå Grupperspektiv Företag som verkar på den lokala marknaden Företag som verkar på den nationella och internationella marknaden
<b>Påverkan på existerande värden</b>	Påverkan på naturmiljö och ekosystemtjänster Påverkan på vattenmiljöer och – system Hushållning med naturresurser
<b>Ekonomiska konsekvenser</b>	Samhällsekonomisk nytta och kostnad Effekter på kommunens ekonomi och kommunala taxor Ekonomiska effekter för hushåll, företag och andra aktörer
<b>Genomförbarhet</b>	Kommunens rådighet och påverkansförmåga Beroende av andra aktörers investeringar och prioriteringar Beroende av ännu ej tillgängliga teknik- och systemlösningar

### Medskick från hållbarhetsbedömningen

Du hittar medskick från hållbarhetsbedömningen i rosa rutor. I kapitlet Hållbarhetsbedömning hittar du en sammanfattande bedömning av hur översiktsplanen bidrar till hållbar utveckling. Hela den integrerade hållbarhetsbedömningen redovisas i Del C i planförslaget.



TILLBAKA TILL KARTAN

## LÄSANVISNING

Samrådsunderlaget består av flera dokument som tillsammans utgör planförslaget:

- A. Huvudhandling
- B. Ställningstaganden till riksintressen
- C. Hållbarhetsbedömning

Därutöver redovisas ett antal underlagsrapporter som tagits fram som stöd under arbetets gång:

### Läsanvisning till huvudhandlingen:

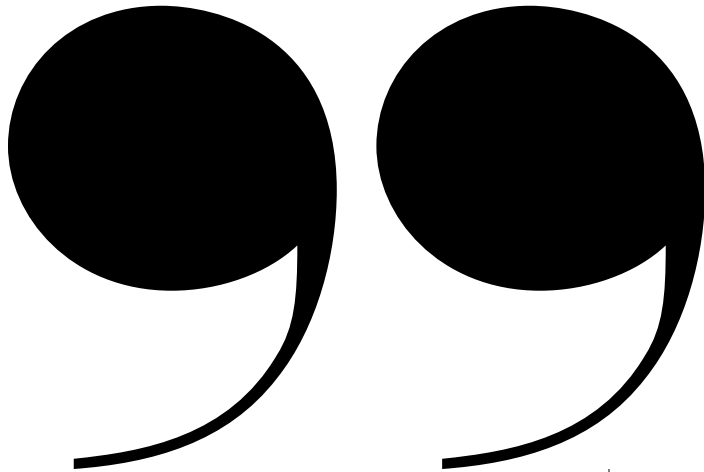
<b>Resultat från medborgardialog</b>	I mars 2015 fick alla som verkar och bor i Uppsala tillfälle att svara på en enkätundersökning. Frågorna handlade om dagens och morgondagens Uppsala kommun och över 1000 personer i olika åldrar svarade. Enkätsvaren har gett oss värdefulla insikter och synpunkter i arbetet med att uppdatera översiktsplanen.
<b>Mål för Uppsalas långsiktiga utveckling</b>	I det här avsnittet redovisas förslag till övergripande mål inom fyra temaområden. De beskriver kommunens viljeinriktning för den fysiska utvecklingen på lång sikt. Varje temaområde sammanfattar även kommunens övergripande prioritering av vad som är viktiga och aktuella, så kallade, allmänna intressen.
<b>Uppsalapprinciper för samhällsbyggnad</b>	Uppsalapinciperna ger principiell vägledning för den rumsliga utvecklingen i kommunen: i staden, på landsbygderna och i tätorterna.
<b>Från sju scenarier till två strukturbilder</b>	De sju scenarierna har utvärderats gentemot långsiktiga megatrender så som globalisering, ökad andel äldre, ökad mångfald och ökad kunskaps- och informationsspridning. Scenarierna har också utvärderats enligt en modell som tagits fram i arbetet med den integrerade hållbarhetsbedömningen. Detta ledde stegvis fram till de två strukturbilder som presenteras i slutet av det här avsnittet.
<b>Plankarta och planbeskrivning</b>	I planbeskrivningen redovisas Uppsalas kommuns prioriteringar för mark- och vattenanvändningen, exempelvis hur bebyggelse och andra anläggningar bör lokaliseras och hur den byggda och obebyggda miljön bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Till planbeskrivningen hör dels en plankarta som visar hela kommunen, dels en mer detaljerad karta över Uppsala stad.
<b>Hållbarhetsbedömning</b>	Samlad bedömning – hur väl bidrar översiktsplanen till hållbar utveckling?
<b>Genomförande</b>	I samrådet är detta kapitel huvudsakligen en beskrivning av det kommande innehållet i detta avsnitt i utställningsversionen.



TILLBAKA TILL KARTAN







– I stort sett alla badplatser i naturen kräver att man har bil vilket är tråkigt. De allmänna kommunikationerna till bland annat Fjällnora fungerar dåligt. Dessutom är det skamligt svårt att cykla till en badplats eller naturen i allmänhet i Uppsala.”

– Boländerna. Biltrafiken har ökat ordentligt de senaste åren. Är trångt att ta sig fram. Tyvärr är bilen oslagbar när man behöver handla. Bussen går bort där.”

– City är knepigt för oss landsortsbor att ta sig till. Det verkar som om city mer och mer blir till för de som bor på cykelavstånd. P-platser, dubbdäcksförbud och höga p-avgifter. Som landsortsbo undviker jag faktiskt att ta mig in i city vilket ju är tråkigt eftersom Uppsala city är en trevlig upplevelse i sin blandning av småstad och växande storstad.”

TRE UPPSALARÖSTER OM PLATSER MAN GÄRNA BESÖKER  
MEN SOM UPPLÉVS  
KÖPLICERADE ATT NÅ.

– Uppsala erbjuder bra kommunikationer, universitetet med fantastiska resurser och ett livskraftigt föreningsliv kombinerat med närhet till grönt och natur.

– Mycket är bra i Uppsala: arbetsvillkor, möjligheter för barn, trygghet, kunskapsanda, gemytlighet, internationaliteten, uppiggande studentstämning, en framväxande entreprenöranda, närheten till naturen och närheten till Arlanda (och ibland även Stockholms möjligheter).

– Jag älskar Salabacke. Nära stan, ändå en bit bort. Grönområden och bra bussförbindelser. Jag tycker Uppsala är fantastiskt. Dock känns vissa stadsdelar lite bortglömda, typ Gamla Uppsala utan mataffär.”

TRE UPPSALARÖSTER OM UPPSALA I DAG.

– Arbetsmarknaden inom mitt framtida yrkesområde är koncentrerad till Stockholm.”

– Svårt med boende, inget kulturliv som är anpassat för annat än rika människor.”

– Vi är på väg att flytta mot mindre, gemytligare ställen där folk inte är så anonyma som i Uppsala.”

TRE UPPSALARÖSTER SOM INTE TROR  
ATT DE BOR I UPPSALA OM FEM ÅR.

– Ett fint torg med trevliga uteserveringar. Ta bort bussarna och all trafik från Stora Torget och gör det till ett torg där det är trevligt att vistas.”

– En plats inomhus (funkar även utomhus på sommarhalvåret) där man kan samlas och träffa människor utan att egentligen ha något ärende. Jag saknar ett offentligt rum. Idag får man besöka fik om man vill träffa någon vilket leder till utgifter. Biblioteket kan annars ses som ett sådant, men där krävs tystnad. Jag vill ha en plats dit man kan ta med eget fika eller där man bara kan slå sig ned med sina vänner eller kanske träffa nya vänner.”

– En ordentlig fotbollsarena. Bygg ut Studenternas och skapa i samma veva boende i området för att inte få ett område som är tomt de flesta dagarna och sen bara blommar upp när det är match.”

TRE UPPSALARÖSTER OM SÅDANT SOM SAKNAS I UPPSALA.

– En miljö som är hållbar för framtiden. Ekologiskt tänk, inte bygga för tätt. Bra kollektivtrafik, bra priser så en inte tar bil jämt.”

– Ett bilfritt eller mindre biltätt Uppsala där man utgår från gång- och cykeltrafiken i planering och verkställande av infrastrukturen. Där kommunens alla delar hänger ihop på ett genomtänkt sätt, även områdena utanför tätorten.”

– Jag hoppas att jag kan bo i Uppsala under flera år framöver och att Uppsala ska växa till att bli en stad som rymmer många olika saker. Jag hoppas att centrum ska expandera på så vis att det blir lättare för nya företag, såväl restauranger som butiker, att etablera sig och göra Uppsala centrum till en större mötesplats.”

TRE UPPSALARÖSTER OM UPPSALA I FRAMTIDEN.

– I en levande stadskärna med handel, kultur och restauranger. För mig är en levande stad en mångfald av människor och kulturyttringar. För mig är naturen viktig, men inte i själva stadskärnan. Här ska det vara stad, riktig stadskänsla, men det ska vara möjligt att snabbt och enkelt kunna komma ut i naturen.”

– Jag drömmer om att bo i hus på landet som ligger på cykelavstånd från tågstationen. Med tåget tar jag mig till mitt jobb som ligger i stan. I orten där jag bor finns en förskola, affär och ett idrottsliv.”

– Det finns många platser i Uppsala som har de flesta av mina punkter. Det finns till och med platser som är helt perfekta, men det tycker även många andra vilket gör att priserna är väldigt höga och att jag inte har råd att bo där. Jag vill äga min egen bostad.”

TRE UPPSALARÖSTER OM DRÖMBOENDE.



TILLBAKA TILL KARTAN

# MÅL FÖR UPPSALAS LÅNGSIKTIGA UTVECKLING

I det här avsnittet redovisas förslag till övergripande mål inom fyra temaområden. De beskriver kommunens viljeinriktning för den fysiska utvecklingen på lång sikt. Varje temaområde sammanfattar även kommunens övergripande prioritering av vad som är viktiga och aktuella, så kallade, allmänna intressen.

## **UPPSALA I VÄRLDEN**

*Handlar om utveckling, ansvar och identitet.  
Vilken roll vill vi ha och hur tar vi globalt ansvar?*

---

## **VI BLIR FLER**

*Handlar om kapacitet och kvalitet.  
Hur ska vi ta tillvara befolkningsökningen?*

---

## **EN KOMMUN FÖR ALLA**

*Handlar om sammanhållning och sammanhang.  
Hur ska vi stärka sammanhållningen?*

---

## **DE GODA LIVEN**

*Handlar om kvalitet, närhet och utbud.  
Hur skapar vi förutsättningar för livskvalitéer?*



**TILLBAKA TILL KARTAN**

# KOMMUNENS VILJEINRIKTNING INOM FYRA TEMAOMRÅDEN

Det är i första hand de förtroendevalda i kommunen som genom beslut om planer och bygglov ska ta ställning till vilken utveckling som är lämplig för kommunen. Översiktsplanen är vägledande. Målen, tillsammans med övriga delar i översiktsplanen, ska alltså bidra till att styra olika beslut. Det handlar exempelvis om var man bör bygga, eller inte, i en gemensam riktning. Målen ska också användas för att följa upp hur översiktsplanen genomförs.

Det framgår av plan- och bygglagen att översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser att främja och ta hänsyn till olika allmänna intressen. Både vid kommande planläggning och vid beslut om bygglov och förhandsbesked. Som ett allmänt intresse räknas bland annat samordning av bebyggelse, transportinfrastruktur och grönområden, att bygga bostäder, förutsättningar för att bedriva jord- och skogsbruk och industriell produktion samt vattenförsörjning och avfallshantering.

De fyra temaområdena, med förslag till övergripande mål, beskrivs på följande sidor. De har tagits fram som en del i arbetet med översiktsplanen och utgår från aktuella kunskapsunderlag, kommunala styrdokument samt nationella och regionala prioriteringar. Dessa fyra områden är också svar på de utmaningar som identifierades i aktualitetsförklaringen av den nu gällande översiktsplanen, ÖP 2010. Beskrivningarna kommer att preciseras fram till den färdiga planen. Efterföljande kapitel redovisar hur och var kommunens utveckling bör ge fysiska avtryck och viktiga steg på vägen.

Läs om allmänna intressen på Boverkets hemsida, [www.boverket.se](http://www.boverket.se).

## Uppsala i världen

MÅL 1: Uppsala är en drivande kraft med stark identitet där människors kompetens och innovationer tas tillvara.

MÅL 2: Uppsala är en föregångare i ansvarsfull resurseffektiv samhällsutveckling.

MÅL 3: Uppsalas platsunika förutsättningar tas strategiskt till vara, värnas och utvecklas.

## Vi blir fler

MÅL 4: Utrymme och kvalitéer finns för att leva, trivas och verka i Uppsala, långvarigt eller för en kortare tid.

MÅL 5: Utrymme, kapacitet och kvalitet finns för näringslivets, organisationers och offentliga aktörers utveckling, omvandling och omflyttning.

MÅL 6: De samhällstekniska försörjningssystemen är samordnade och bidrar till goda livsvillkor och till uthållig användning av resurser.

## En kommun för alla

MÅL 7: Uppsala är fysiskt och socialt sammanhållet, jämställt och öppet.

MÅL 8: I Uppsala finns plats, närhet och hög tillgänglighet till service och spontana och planerade aktiviteter.

MÅL 9: Transportsystemet och bebyggelsestrukturen samspelar för rörelse och vistelse på likvärdiga, inbjudande och säkra villkor samt för resurseffektivitet.

## De goda livet

MÅL 10: Människors vardagsliv, arbetsliv och Uppsalas näringsliv präglas av kvalitet och närhet.

MÅL 11: God möjlighet finns till inspirerande små och stora upplevelser.

MÅL 12: Miljön i Uppsala främjar alla människors hälsa och säkerhet.



TILLBAKA TILL KARTAN

## UPPSALA I VÄRLDEN

Det här temat handlar om utveckling, ansvar och identitet. Vilken roll vill vi ha och hur tar vi globalt ansvar?

Uppsala är en del av Europas och Sveriges mest konkurrenskraftiga region och Europas snabbast växande storstadsregion. Utmaningen är att hitta det som är unikt här och samtidigt kunna dra fördel av det gynnsamma geografiska läget inklusive närheten till Arlanda. Det är viktigt att Uppsala kan samspela effektivt med Stockholm – Mälarenregionen och övriga världen och samtidigt erbjuda något 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 platser. Det uppsalaunika ur ett världsperspektiv ligger i kombinationen av å ena sidan de historiska och naturgeografiska förutsättningarna med staden, tätorterna och de stora landsbygderna och å andra sidan de unika verksamheterna som finns här: universiteten, forskningen, kyrkan, kulturen, samhällsföreningar och organisationer. Det handlar också om den kompetens och de samarbeten som detta genererar.

Näringslivsstrukturen i Uppsala präglas av en specialisering inom livsvetenskaper (life science), en koncentration av bolag inom informations- och kommunikationsteknologi (ICT) och tjänsteföretag med produkter och tjänster med högt kunskapsinnehåll. Utmaningen ligger i att fortsätta förstärka de urbana kvaliteter som skapar attraktivitet för investeringar hos befintliga internationella företag inom life science. Det handlar också om att attrahera nyetableringar inom kunskapsintensiva verksamheter samt att generellt värna om ett varierat näringsliv i kommunen.

Uppsala är Sveriges fjärde befolkningsrikaste kommun, med drygt 200 000 invånare. Cirka 150 000 av invånarna bor i Uppsala stad och cirka 50 000 i övriga tätorter och omgivande landsbygd. Uppsala är därmed den kommun i landet som har flest invånare på landsbygden, med goda förutsättningar till varierade boendemiljöer och utveckling av verksamheter. Uppsala stad är en internationell plats som präglas av närhet och en växande, levande stadskärna med ett kvalificerat utbud av handel, service och nöjen. Delar av staden är av riksintresse, som lyfter fram centralmakten, domkyrkostaden, ärkestiftet och lärdomsstaden och vad detta har inneburit för stadens framväxt och struktur. Detta historiska arv är en viktig förutsättning för den fortsatta utvecklingen idag och in i framtiden.

Uppsala kommun och invånarna påverkar och påverkas av förändringarna i omvärlden. Samtidigt som den stora inflyttningen ger bra förutsättningar för kommunen att växa, innebär det även utmaningar för kommunens ekonomi med bland annat behov av investeringar i den byggda miljön. En viktig förutsättning är att det skapas nya jobb för den växande befolkningen. För att nå internationella klimatmål om högst 2 graders genomsnittlig global temperaturhöjning år 2050 krävs ytterligare ansträngningar, däribland att samhällsbygget främjar livsstilsförändringar som minskar våra ekologiska fotavtryck och ökar tilliten mellan människor samt ett jämlikt deltagandet i samhällsutvecklingen. Större samhällstag krävs, där de offentliga samhällsaktörerna tar en ledande roll i samverkan med närings- och föreningsliv samt akademi, för att nå de uppsatta målen.



TILLBAKA TILL KARTAN

## UPPSALA I VÄRLDEN: MÅL 1

Uppsala är en drivande kraft med stark identitet där människors kompetens och innovationer tas tillvara.

Det innebär att:

- Uppsala drar nytta av sitt geografiska läge och får därmed del av och bidrar till utvecklingen i Stockholm-Mälardalenregionen, nationellt och internationellt.
- I Uppsala är det offentliga, akademien och näringslivet, tillsammans med samhällsorganisationer, drivande i sektors- och gränsöverskridande strategiska samarbeten.
- Uppsala profilerar sig inom kunskap, forskning och innovationsutveckling som drar till sig människor, idéer, företag och forskning från hela världen.
- Uppsala erbjuder goda levnadsvillkor, med variation av attraktiva, levande miljöer, både för olika människor och verksamheter, i stad, tätorter och på landsbygden.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 1. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att verka för att Uppsala kan erbjuda unikt goda förutsättningar för närhet och rörlighet av människor och gods.
- Att lägen nära stationer och viktiga bytespunkter prioriteras för arbetsplatser, service och besöksintensiva verksamheter för att långsiktigt svara upp mot och motivera investeringar ... transportinfrastruktur.
- Att ta tillvara och förstärka kultur- och naturvärden i strategiska lägen och därigenom erbjuda ett varierat utbud av platsunika miljöer för människor och verksamheter.
- Att landsbygdens förutsättningar och roll som lokal producent av livsmedel, förnyelsebar energi och biomassa samt upplevelser och tjänster tas till vara och utvecklas.
- Att vidareutveckla en aktiv närings-, bostads- och markpolitik och verka för ytterligare breddning av näringslivsstrukturen.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att verka för en utveckling av både specialiserade miljöer samt ökad funktionsblandning av bostäder, arbetsplatser, service, kulturliv och fritidsaktiviteter.
- Att utveckla stadskärnans möjlighet att vara attraktiv och levande med ett starkt utbud för boende, besökare, arbete och aktörer.
- Att möjligheterna med attraktiva levande landsbygder och tätorter tas till vara och vidareutvecklas, bland annat genom att ge förutsägbarhet när det gäller lokalisering och utbud av kommunal och kommersiell service, kollektivtrafik, utbyggd bredbandsinfrastruktur samt elförsörjning.

### Åtaganden

- Att tillsammans med andra aktörer intensifiera arbetet med den enskilt viktigaste infrastrukturfrågan för Uppsala kommuns utveckling: att få till stånd ökad kapacitet i spårsystemet i stråket Uppsala – Arlanda – Stockholm.
- Att i samverkan mellan kommun, fastighetsägare, företagsstödande organisationer och universitet få fram gemensamma kunskapsunderlag och analyser som tydliggör olika behov och synergimöjligheter för utveckling av innovationsmiljöer med hög internationell standard.
- Att ta initiativ som säkrar allas tillgång till kultur med stor kvalitet och mångfald.
- Att skapa planberedskap för att ge förutsättningar för Uppsalas globala position som världsstad och närheten till Arlanda.
- Att lämpliga verksamhetsområden prioriteras för planläggning och strategiska markförvärv.



TILLBAKA TILL KARTAN

## UPPSALA I VÄRLDEN: MÅL 2

Uppsala är en föregångare i ansvarsfull och uthålligt resurseffektiv samhällsutveckling.

Det innebär att:

- Uppsala bidrar till global ekologisk återhämtning samt är lokalt klimat neutralt år 2030 och globalt klimatpositivt år 2050.
- Utformning och lokalisering av infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur bidrar till att minimera resursbehoven och främja en god samhälls- och kommunalekonomisk hushållning.
- Den ekologiska infrastrukturen, biodiversitet och ekosystemtjänster värnas, utvecklas och används på ett uthålligt sätt.
- Bebyggelse och samhällssystemen rustas för omvärldsförändringar, bland annat genom att ha hög motståndskraft mot extremväder med ökad nederbörd, värmeböljor och torka i ett förändrat klimat.
- Uppsala är världsledande på lokala och globala lösningar, tjänster och produkter inom miljödriven affärs- och verksamhetsutveckling samt inom kretsloppsteknik där avfall, material och massor utgör viktiga resurser.
- Uppsala importerar och exporterar giftfria material och tar ett ansvar för de sociala och ekologiska effekterna av vår konsumtion utanför de kommungeografiska gränserna.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 2. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att lokalisering och utformning av bebyggelse och funktioner sker medvetet för att minska behov av tillförd energi för transporter, uppvärmning/kyllning, belysning med mera och för att kunna utveckla de gröna näringarna.
- Att det vid bebyggelseutveckling tas fram kunskapsunderlag och analyser av ekosystemtjänster så att potentialen för att stärka och utveckla dessa beaktas både lokalt och på övergripande systemnivå.
- Att samspel mellan bebyggelse-, vatten-, ekosystem och grönstruktur samt samhällstekniska försörjningssystem tas tillvara så att de samlat bidrar till attraktivitet, minskad miljö- och klimatpåverkan samt hantering av klimatförändringar.
- Att hantering av restprodukter genererar innovationer, där huvudmannen utgör en kompetensresurs för universitet och näringsliv samt att kommunens anläggningar för behandling av restprodukter håller världsklass och bidrar till exportmöjligheter och arbetstillfällen.
- Att vid stadsplanering och byggnationer stimulera innovativa lösningar och testbäddar som synliggörs och marknadsförs globalt.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att verka för en medveten utformning av bebyggelseområden och grönstruktur, som beaktar mikroklimat, nyttjande av solenergi samt att säkra träd och annan stadsgrönka som svalkar.
- Att viktiga ekologiska samband, spridningskorridorer och livsmiljöer säkras och utvecklas.
- Att säkra utformning och lokalisering vid om- och nybyggnation som beaktar framtida klimatförhållanden.
- Att säkra ytor för odling även i stad och tätort samt i anslutning skolor/förskolor.
- Att ytor på stadsdelsnivå säkras för lokaler som underlättar återanvändning, återvinning samt rymmer annan service för ökad hållbarhet.

*Fler exempel på nästa sida.*



**TILLBAKA TILL KARTAN**

### Åtaganden

- Att säkra att det finns bra uppdaterade kommun-/stadsövergripande kunskapsunderlag för ekosystemtjänster.
- Att stärka de offentliga aktörernas roll som medvetna och utvecklingsdrivande beställare bland annat genom kravställning i upphandling som skapar förutsättningar för miljötekniska innovativa lösningar.
- Att etablera samarbeten med universiteten kring grön infrastruktur och hållbart nyttjande av ekosystemtjänster i samhällsutvecklingen.
- Att skapa forum för övergripande samverkan som främjar innovativa lösningar och hållbar lokal och regional utveckling (exempelvis inom ramen för Uppsala klimatprotokoll).
- Att kommunen tillsammans med andra aktörer aktivt deltar och bidrar i relevanta utvecklings- och forskningsprojekt som rör hållbar stads- och landsbygdsutveckling.
- Att utveckla och besluta om flera och olika typer av åtgärder för att säkra långsiktigt förvaltning av viktiga naturområden.



**TILLBAKA** TILL KARTAN



## UPPSALA I VÄRLDEN: MÅL 3

Uppsalas platsunika förutsättningar tas strategiskt till vara, värnas och utvecklas.

Det innebär att:

- Uppsalas olika identiteter och unika värden utvecklas kontinuerligt och värnas i befintliga och tillkommande miljöer.
- Uppsala utmärker sig som en innovationsregion i världsklass och attraherar kompetens och investeringar nationellt och internationellt.
- Uppsalas unika landskap, kulturmiljöer, stads-, natur- och vattenmiljöer är värnade och framlyfta som strategiska resurser för lokal- och regional utveckling.
- Uppsala stads identitet som landets mest betydande lärdoms- och levande kulturstad manifesteras i stadens byggnadskultur och stadsliv.
- Förutsättningarna för närproducerad livsmedelsproduktion nyttjas liksom en ökad lokal produktion av material och energi.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 3. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att medvetet planlägga för innovativa funktionsblandade verksamhetsmiljöer av intresse för global företagsamhet.
- Att betrakta kulturarv, park, natur- och kulturmiljöerna som strategiska resurser för lokal- och regional utveckling särskilt Linnés historiska landskap, Gamla Uppsala-området och Uppsalas historiska stadskärna
- Att park- och grönstruktur med framlyfta unika värden såsom Kronparken, Årike Fyris, Gamla Uppsala-stråket och Linnéstigarna vidareutvecklas som besöksmål.
- Att genom naturgivna lokala förutsättningar, lantbruket och stadsutvecklingen skapa ökade ekologiska samband och ansvarsfullt nyttjande av ekosystemtjänster samt knyta viktiga kretsloppssamband av resurser.
- Att byggande på jordbruksmark samt på mark lämpad för produktion av biomassa eller förnybar energi begränsas.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Sekundära avrinningsvägar säkras och översvänningsbara ytor skapas som ett viktigt led i stadens klimat-anpassning.
- Att säkra och utnyttja befintliga lågstråk i naturen för avledning av dagvatten
- Att säkra utrymme för rening, fördröjning och infiltration av dagvatten

### Åtaganden

- Att genom ökad tillgänglighet till kunskap och tydliga riktlinjer underlätta att kulturvärden nyttjas som resurs i samhällsutvecklingen.
- Att öka tillgängligheten till information som bidrar till att förstå betydelsen av kulturhistoriska och estetiska värden i vardagens miljöer
- Att kommunen i särskilt uppdrag kopplat till översiktsplaneringen utreder säkerställandet av sekundära avrinningsvägar
- Att genom samarbeten med fastighetsägare, företagsstödande organisationer och universitet tydliggöra behoven på kort och lång sikt för verksamhetsmiljöer med global prägel.
- Att genom samarbete, forskning och samsyn skapa möjligheter för en hållbar produktion av livsmedel, material och energi.



TILLBAKA TILL KARTAN

## VI BLIR FLER

Det här temat handlar om kapacitet och kvalitet. Hur ska vi ta tillvara befolkningsökningen?

Uppsalas befolkning ökar i snabb takt. Ökningen beror dels på att det föds många nya invånare, dels på inrikes inflyttning och på inflyttning från övriga världen. 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. Det innebär att det kan komma att behövas upp till 67 000 fler bostäder fram till 2050.

Uppsala behöver utvecklas till ett fullvärdigt alternativ för både boende och jobb. Om Uppsala ska kunna öka sin befolkning i enlighet med antagandena behöver näringslivet växa och breddas. En kommun med 340 000 invånare år 2050 kräver uppemot 70 000 nya jobb. Omkring 25 000 av dessa behöver komma till inom kvalificerade företagstjänster och andra kunskapsintensiva verksamheter. Sådana verksamheter är avgörande för Uppsalas internationella konkurrens- och attraktionskraft. För att ge god förutsättningar för kunskapsintensiva verksamheter krävs mark- och lokalberedskap i centrala lägen och möjlighet för verksamheter att flytta till markområden med lägre prisnivå.

Fler människor behöver bostäder, social infrastruktur med god kommunal service, kommersiell service samt teknisk infrastruktur. Det är även viktigt att fler arbetsplatser kan etableras i centrala lägen och nära kollektivtrafik. Trycket på såväl mark- och vattenresurser som bebyggda miljöer ökar. Att hantera detta förutsätter, i sin tur, helhetssyn och systemtänkande. Detta innebär viktiga utmaningar, inte minst i kapaciteten hos tekniska systemen, tillgång och kapacitet på lokaler och ytor för olika typer av social infrastruktur. Det gäller exempelvis förskola, skola, särskilda boenden, anläggningar för kultur och idrott samt verksamheter. Många olika funktioner – som inte alltid låter sig kombineras på enkelt sätt - behöver alltså beredas plats inom begränsade ytor. Samtidigt är det viktigt att samlokalisering och samutnyttjande kan bidra till att bl.a. energiförbrukningen hålls nere och resurser för nyproduktion begränsas.

Vi behöver fortsätta bygga Uppsala som en kommun med attraktiva livsmiljöer för att locka kompetens och företagsetableringar. En ökad befolkning och fler bebyggda miljöer ställer krav men ger även möjligheter att medvetet och aktivt möta skärpta miljökrav samt ställa om till en långsiktigt uthållig stad och kommun. Befolkningstillväxten kommer även att utmana transportsystemets funktionalitet. Det innebär, särskilt i lägen nära hållplatser och stationer, att kollektivtrafikens effektivitet prioriteras och att yteffektiva resor (gång och cykel) gynnas.

Allt fler människor vill etablera sig i Uppsala och efterfrågan på nya bostäder är stort. Uppsala har en ung befolkning, samtidigt ökar andelen äldre. Bostaden och dess närmiljö har en viktig roll för både individen, kommunen och kommersiella aktörer. Bostadsbyggandet i Uppsala ligger på en relativt hög nivå, men trots en hög byggtakt möter ännu inte utbudet efterfrågan. Med en större befolkning attraherar Uppsala fler människor och därmed nya grupper. I den växande kommunen behövs ett brett utbud av bostadstyper och upplåtelseformer som möjliggör ett bra boende under livets olika skeenden. Vi ska samtidigt utmana och hitta de framtida lösningarna för att blanda boende med arbetsplatser, fritids- och kulturutbud i syfte att skapa spännande och attraktiva livsmiljöer.



## VI BLIR FLER: MÅL 4

Utrymme och kvalitéer finns för att leva, trivas och verka i Uppsala, långvarigt eller för en kortare tid.

Det innebär att:

- Möjligheter skapas för människor att flytta hit och trivas oavsett om inflyttningen beror på ett attraktivt näringsliv, bra boendemiljöer eller förändringar i omvärlden.
- Bostadsbyggandet möter efterfrågan och olika behov vad gäller lokalisering, bostadstyp upp-låtelseformer samt pris.
- Befolkningsökningens utmaningar och möjligheter tas till var för att skapa ett varierat utbud av bostäder, lokaler, mark och miljöer samt ge förutsättningar för en god tillgång till social infrastruktur och långsiktigt god utveckling av kommunens ekonomi.
- Möjligheter till mångfunktionalitet och samordning i användningen av ytor, byggnader och lokaler underlättas och tas tillvara vid lokalisering och utformning av stads- och tätortsmiljöer.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 4. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att drivkraften i befolkningsökningen nyttjas för att skapa både bostäder och utrymme för social infrastruktur (skola, park, service, idrott, motion, kultur, m.m.), grönska, utrymme för verksamheter och kapacitet i samhälls-tekniska försörjningssystem.
- Att genom en aktiv markpolitik möjliggöra för många olika aktörer att vara delaktiga i utvecklingen av Uppsalas bebyggelsemiljöer. t.ex. genom markanvisning för byggemenskaper, m.m.
- Att prioritera utbyggnader och finansieringslösningar som håller nere markkostnader för kommunala service-åtaganden med mera samt behov av lånefinansiering för sådana åtaganden.
- Att vid planering, utveckling och ombyggnation aktivt verka för att det ska finnas tillgång till bostäder och lokaler med olika upplåtelseform, utformning, storlek och hyresnivåer i samtliga kommunens stadsdelar och tätorter
- Att ytberedskap finns som underlättar för kraftigt ökad immigration till följd av klimatförändringar eller andra omvärldsförändringar.
- Att säkra ytberedskap för social infrastruktur samt möjligheterna till samlokalisering av social infrastruktur och övriga samhällsfunktioner.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att möjligheten till etablering av särskilda boenden för äldre säkerställs genom markreservation i nya bostads-områden.
- Att gruppboendestäder och bostäder med särskild service integreras och ges plats i nya områden och vid kompletterings-bebyggelse av befintliga bostadsområden.
- Att aktivt verka för att byggnader, lokaler och ytor har mångfunktionell användning för att skapa resurseffek-tivitet, flexibilitet och ekonomiska, sociala samt ekologiska synergieffekter.
- Att säkerställa att ytor i högre grad har multifunktionell användning t.ex. avseende dagvattenfördröjning, grönska för gott mikroklimat, biologisk mångfald och lokala vistasle kvalitéer.
- Att bygga vidare på fastighetsägarnas kunskaper och engagemang för att utveckla attraktiva och affärsmässiga miljöer av internationellt intresse och med lokal livskvalité

*Fler exempel på nästa sida.*



**TILLBAKA TILL KARTAN**

### Åtaganden

- Att en långsiktig markreserv finns för att klara av minst ca 5 års stads- och tätortsutveckling i närtid, samt därutöver en ständig markreserv av jord- och skogsbruksmark att använda till markbyten.
- Att genom kontinuerliga analyser och utredningar prioritera och välja områden för planläggning och strategiska markförvärv.
- Att aktivt verka för samordning av funktioner samt offentliga och privata initiativ för att skapa resurseffektivitet och synergieffekter.
- Utveckla kulturcentra för att utöka tillgängligheten till kulturella mötesplatser och skapa förutsättningar för att ta tillvara ungas engagemang, vilja och lust till kulturupplevelser och eget skapande i fritidsverksamheten.
- Att planera och avsätta utrymme för framtida stadsparker med tillräcklig yta (ca 4-10 ha) som kan utvecklas över tid.



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## VI BLIR FLER: MÅL 5

Utrymme, kapacitet och kvalitet finns för näringslivets, organisationers och offentliga aktörers utveckling, omvandling och omflyttning.

Det innebär att:

- I stad, tätorter och landbygder finns tillgång till ytor och lokaler med olika lägesegenskaper, storlek och prisklass i samspel med övrig bebyggelseutveckling.
- Utveckling och utbud av mark och lokaler för organisationers, näringslivets och offentliga aktörers olika behov utgör en del i utvecklingen av en öppen, inspirerande och uthållig kommun.
- Utrymme och kvalitéer för olika verksamheters utveckling finns både i specialiserade miljöer med tydlig identitet och profil och i funktionsblandade miljöer.
- Goda resurseffektiva och långsiktiga förutsättningar för etableringar, nyföretagande och företagsutveckling finns i kommunens olika delar.
- Lokala förutsättningar och synergieffekter ur resursperspektiv nyttjas aktivt för näringslivsutveckling och lokalisering/samlokalisering av verksamheter.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 5. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att skapa förutsättningar för specialiserade verksamhetsmiljöer respektive förutsättningar för verksamheter i blandstadsmiljöerna.
- Att förutsättningar skapas för kulturella och kreativa näringar och särskilt insatser som stärker kulturutövarnas möjligheter att samverka
- Att i samverkan med fastighetsägare och verksamhetsutövare skapa förutsättningar för att näringsliv, offentlig verksamhet, organisationer och universitet bidrar till ett Uppsala som är öppet, inspirerande och uthålligt med funktionsblandade varierade goda livsmiljöer.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att främja en beredskap och tillgång till flexibla boendelösningar för forskningens/akademins, företags och andra verksamheters behov av arbetskraft.
- Att vid lokalisering och utformning vid verksamhetsområden ska angöring, tillgänglighet samt trygghet och trafik-säkerhet uppmärksammas och hanteras.
- Att behovet av tunga transporter identifieras och samordnas.

### Åtaganden

- Att kommunen ständigt ska äga tillräckligt mycket ändamålsenlig mark och att det ska finnas planberedskap i olika lägen för så väl ytkrävande specialiserade verksamheter, småskaliga verksamheter och verksamheter med höga anspråk på närmiljöns utformning och innehåll.
- Att synliggöra Uppsalas attraktiva och innovativa verksamhetsområden internationellt
- Att verka för goda förutsättningar för utveckling av landsbygdsnärings, d.v.s. areella näringar samt verksamheter som är ytkrävande och/eller kräver speciella anläggningar/lokaler och/eller innebär brukande av mark/vatten och som svårigen kan lokaliseras i staden, tätorterna eller i särskilda verksamhetsområden.



TILLBAKA TILL KARTAN

## VI BLIR FLER: MÅL 6

De samhällstekniska försörjningssystemen är samordnade och bidrar till goda livsvillkor och till uthållig användning av resurser.

Det innebär att:

- Uppsalas energisystem är långsiktigt hållbart, där olika små- och storskaliga delsystem, distributionsätt, energiproducenter och energikonsumenter är integrerade, samverkande och stödjer varandra.
- Ekosystemtjänster utgör en naturlig del av övriga system, vilket innebär att naturliga förutsättningar och processer nyttjas ansvarsfullt som resurser.
- Avfall, material och schaktmassor utgör resurser som nyttjas i utvecklade kretsloppssystem och som samverkar med övriga samhällstekniska försörjningssystem.
- Uppsala har en långsiktigt tryggad dricksvattenförsörjning samt robusta VA-system utvecklas med kapacitet för att möta befolknings- och näringslivstillväxten i kommunen och som samverkar med övriga försörjningssystem och kretslopp. En robust dagvattenhantering säkras och utgör en resurs för lokala lösningar och naturlig vattenbalans, tillför värden för människors trevnad samt gynnar biologisk mångfald och god ekologisk och kemisk status vattendragen.
- Bredband finns utbyggt åt alla och håller en hög kvalitet och kapacitet, vilket möjliggör en hög kapacitet och täckningsgrad även i mobilnät.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 6. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att verka för en bebyggelseutveckling i de prioriterade tätorterna och i staden som är i balans med genomförda och framtida behov av tröskelinvesteringar.
- Att förutsättningar säkras för ett energisystem som år 2050 är fossil- och kärnbränslefritt, resurseffektivt och med hög lokal självförsörjningsgrad.
- Att utreda och vid ny bebyggelseutveckling beakta möjligheten för utbyggnad av ett integrerat samhällstekniskt system med där synergier mellan VA-, Energi-, ICT- och avfallssystemen effektivt kan utnyttjas.
- Att säkerställa att näringsämnen i biogödsel och rötslam tas till vara och används inom jordbruket i ett slutet kretslopp.
- Att kommunen aktivt skapar möjligheter för framtida IT-infrastruktur vid övrig bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Ett väl utbyggt fibernät möjliggör för utbyggnad av det mobila telenätet
- Att marknadsmässiga förutsättningar skapas för ett effektivt resursutbyte mellan samhällstekniska systemaktörer såväl som mellan fastighets-/anläggningsägare och de gemensamma samhällstekniska systemen.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att säkra utrymme för nya kapacitetshöjande ledningsstråk i staden
- Att ytor på stadsdelsnivå säkras för lokaler som underlättar återanvändning, återvinning samt rymmer annan service för ökad hållbarhet.
- Att vägnätets bärighet och dimension möjliggör transporter av avfall och material.
- Att möjligheter till lokalt omhändertagande av avfall och material i regionen säkerställs genom långsiktigt utvecklande av befintliga anläggningar för behandling av avfall och restprodukter. Bostäder bör därför inte tillåtas i nära anslutning till förbränningsanläggningen i Boländerna, Hovgårdens avfallsanläggning eller biogasanläggningen vid Kungsängens gård.

*Fler exempel på nästa sida.*



**TILLBAKA TILL KARTAN**

### Åtaganden

- Att Uppsala kommun underlättar, i samverkan med nätägare och fordonstillverkare, för en fortsatt övergång till eldrivna fordon, där plats finns för laddningsstationer i kollektivtrafikknutpunkter och nära service och arbetsplatser.
- Eldistribution: Att utforma en kommundemensam utvecklingsplan för elnätet tillsammans med de två nätägarna, länsstyrelsen och andra viktiga lokala intressenter för att möta upp en utveckling av avsevärt ökad mikroproduktion, ökat antal medelstora omvandlingsanläggningar som producerar el samt nya effektkrävande anläggningar (elektrolyserings-, snabbladdnings-, eldrift/väg) i staden, tätorter och på landsbygden.
- Värmedistribution i planerade områden: Att ta fram en utvecklingsplan för vattenburen värmedistribution (fjärr- och närvärmesystem) för den geografiska kommunen tillsammans med befintliga energiaktörer (Vattenfall och Bionär), VA-huvudmannen (Uppsala Vatten och Avfall AB) och andra identifierade viktiga lokala intressenter.



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## EN KOMMUN FÖR ALLA

Det här temat handlar om sammanhållning och sammanhang. Hur ska vi stärka sammanhållningen?

Den fysiska planeringen ska bidra till att Uppsala har livsmiljöer som stärker sammanhållningen för invånarna. Det handlar om att stödja alla människors likvärdiga villkor och utanförskap och att otrygghet och segregation förebyggs. Alla kommuninvånare ska ha likvärdiga livsvillkor, möjlighet att ta del av service och kunna delta i samhället. Detta oavsett kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning eller ålder (Diskrimineringslag 2008:567).

I och med att befolkningen i Uppsala ökar ges möjlighet att utveckla och länka samman stads- och kommundelar. Det ger också förutsättningar att skapa fysiska miljöer och strukturer som stödjer människor, organisationer och företags möjligheter att leva och utvecklas i kommunen. Väl utvecklade transportsystem för gång-, cykel och kollektivtrafik skapar snabba och enkla förbindelser mellan bostäder, arbetsplatser, rekreation och service för invånarna. Det är ett viktigt medel för att få en sammanhållen kommun.

Bebyggelse och transportsystem i Uppsala ska främja invånarnas möjligheter att dela på ansvaret för hem och barn samt att delta i arbetslivet och i det civila samhället. Det är viktigt att samhällsplaneringen bidrar dels till god tillgänglighet, dels till ett tillräckligt utbud av social infrastruktur. Det gäller exempelvis förskolor, skolor, anläggningar och platser för fritid och kulturverksamhet, tillgång till rekreationsytor och naturupplevelser för alla grupper. Det är också viktigt att det dagtid och kvällstid finns trygga, tillgängliga och inkluderande mötesplatser av olika slag i kommunens boendemiljöer.

Människor möjlighet till delaktighet och lokalt ansvarstagande i utvecklingen av den fysiska miljön är centralt. Här är integration och jämlikhet viktiga aspekter i arbetet. Kulturhistoriska miljöer, namnsättning och utsmyckning i det offentliga rummet speglar invånarnas mångfald och lyfter fram tidigare osynliggjorda grupper.

En snabb befolknings- och bostadsutveckling innebär att nya bebyggelseområden, både i staden och i kommunens tätorter, etableras inom ett relativt kort tidsspänn. Därmed ökar konkurrensen om stadens och kommunens fysiska miljöer. Detta kräver ett medvetet handlande för att säkra att den fysiska miljön, till innehåll och utformning, stödjer möjligheten till ett inkluderande och demokratiskt lokalsamhälle.



TILLBAKA TILL KARTAN



## EN KOMMUN FÖR ALLA: MÅL 7

Uppsala är fysiskt och socialt sammanhållet, jämställt och öppet.

Det innebär att:

- Invånarnas förutsättningar att påverka både sin närmiljö och andra offentliga miljöer stärks genom att dialog och medskapande främjas.
- Fysiska strukturer och miljöer är utformade så att de främjar jämställdhet, social blandning, integration samt närhet, trygghet, rörelse och tillgänglighet.
- Lokala platsidentiteter stärker lokalsamhället och skapar orienterbarhet, sammanhang och variation.
- Tydliga rumsliga samband med utgångspunkt i den mänskliga skalan präglar utvecklingen av bebyggelseområden och landskap.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 7. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att säkerställa goda kommunikationer med kollektivtrafik, gång och cykel som svarar emot behov och intressen hos olika grupper av kvinnor och män.
- Att planeringen bidrar till ett balanserat utbud av fritidsanläggningar och rekreationsytor samt god tillgänglighet till friluftsområden och naturupplevelser för olika grupper och åldrar.
- Att nyttja den sociala infrastrukturens potential som mötesplatser genom medveten lokalisering samt utformning av anlutande miljöer som stödjer funktionen som god mötes plats.
- Att öka kännedomen om kulturhistoriska karaktärsdrag och betydelsebärande element i landskapet som helhet och därigenom ta tillvara kulturmiljön som resurs för utveckling och stöd vid lokalisering och utformning.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att säkerställa mångfald av bostadstyper och boendemiljöer som passar människors olika behov.
- Att säkerställa att det i den byggda miljön finns parker, gång- och cykelstråk och kollektivtrafik etc. upplevs som tillgängliga och inkluderande.
- Att det både dagtid och kvällstid finns trygga, tillgängliga och inkluderande mötesplatser.
- Att utrymme finns för medborgare att uttrycka sig och göra avtryck, bland annat genom att ge plats i det offentliga rummet för aktiviteter som initieras av boende och andra aktörer.

### Åtaganden

- Att kommunen utvecklar närhets- och täthetsprincip för olika funktioner, så att utveckling av staden och tätorternas form samt funktions- och bebyggelsesdisponering sker med beaktande av den faktiska och upplevda närheten.
- Att kommunen, tillsammans med andra aktörer, underlättar delaktighet och medskapande i planering och utformning av den egna närmiljön
- Att öka och sprida kunskapen samt ha relevanta underlag om hur den fysiska miljön behöver utvecklas för att upplevas som inkluderande och välkomnande för alla.



TILLBAKA TILL KARTAN

## EN KOMMUN FÖR ALLA: MÅL 8

I Uppsala finns plats, närhet och hög tillgänglighet till service och spontana och planerade aktiviteter.

Det innebär att:

- Lokalisering och utformning av byggda miljöer ger förutsättningar för möten mellan människor och ger möjligheter till aktivitet och återhämtning.
- Det finns god tillgång och närhet till offentlig och kommersiell basservice i stadsdelar och tätorter.
- Offentliga miljöer är inkluderande, tillgängliga och välkomnande.
- Det finns god tillgång och närhet till ytor och lokaler för planerad och spontan lek, kultur, idrott och motion i alla stadsdelar och tätorter
- Det finns god tillgång och närhet till park, närnatur, och friluftsområden för boende och verk-samma i alla delar av kommunen.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 8. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att utbyggnad av social infrastruktur i form av förskola, skola, särskilda boenden, liksom ytor och lokaler för kultur, idrott och motion samplaneras med bostadsbyggandet
- Att utveckling av handel och annan kommersiell service samordnas med bostads- och kollektivtrafikutveckling så lättillgänglighet och närhet för kommuninvånarna och handeln skapas.
- Att säkerställa att alla invånare har närhet och tillgänglighet till parker, och gröna sammanhängande stråk, liksom ytor och platser för lek, spontanidrott och möten mellan människor.
- Att utöka tillgängligheten till kulturella mötesplatser, platser för invånarengagemang och föreningshus.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att bereda plats för olika grupper av barn och unga och beakta deras behov och möjligheter till fritidsaktiviteter, friluftsliv, upplevelser och lärande.
- Att i planeringen och utformningen av den offentliga miljön och av lokaler och anläggningar för idrott och motion tar stor hänsyn till spontana, egenorganiserade aktiviteter
- Att vid utveckling av handelsmiljöer tydligt främja en ökad funktionsblandning med bostäder och ökad samman-läkning med närliggande bebyggelse.

### Åtaganden

- Att förstärka det offentliga rummet genom konstnärlig gestaltning och säkerställa resurser för detta.



TILLBAKA TILL KARTAN

## EN KOMMUN FÖR ALLA: MÅL 9

Transportsystemet och bebyggelsestrukturen samspelar för rörelse och vistelse på likvärdiga, inbjudande och säkra villkor samt för resurseffektivitet.

Det innebär att:

- Rörelsefrihet, trafiksäkerhet och upplevelsevärden säkras och god folkhälsa möjliggörs.
- Transporter och rörelsestrukturer prioriteras för långsiktig social sammanhållning och utvecklingskraft samt för klimat- och yteffektivitet.
- Uppsala är en cykelvänlig kommun där det går snabbt och tryggt att cykla.
- De olika rörelsenäten är tydligt sammanlänkade både med varandra och mellan stads-, tätorts-, landsbygds- och kommundelar samt ger få barriärer.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 9. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att den fysiska utformningen underlättar och ger möjligheter för fler kommuninvånare att välja gång-, cykel och kollektivtrafik, särskilt för korta resor.
- Att lokalisering av bebyggelse i möjligaste mån samordnas med hållplatser och stationslägen för kollektivtrafiken såväl i stad, tätort som på landsbygden.
- Att andelen yta för transportsystemet per capita minskar till förmån för andra funktioner och kvalitéer samtidigt som god tillgängligheten till arbetsplatser och viktiga målpunkter säkras.
- Att stadens och tätorternas form och utbredning främjar cykling.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att transportsystem och rörelsestrukturer medvetet länkar samman olika delområden och funktioner/målpunkter så att barriäreffekter minskar och överbryggas.
- Att bebyggelseutvecklingen och investeringar bidrar till att gång- och cykelvägnätet sammanlänkas mellan stadsdelar, orter och särskilda målpunkter i övrigt utvecklas i samplanering med kollektivtrafiken.
- Att vid lokalisering och utformning av verksamhetsområden ska angöring, tillgänglighet samt trygghet och trafik-säkerhet uppmärksammas och hanteras.

### Åtaganden

- Att kontinuerligt kartlägga godstranporter för att se och möjliggöra samordning och effektivisering.
- Att fortsätta satsningar och prioritering för utbyggnad av snabbcykelvägar samt utbyggnad av cykelvägar från tätorter till Uppsala stad
- Att öka antalet cykelparkeringar i centrala och andra strategiska lägen, vid hållplatser samt vid målpunkter/besöksmål inom kvartersmark och att lånecykel system utvecklas.
- Att fortsatt aktivt arbeta och samverka för att säkra långsiktigt kapacitetstarka kollektivtrafiklösningar med hög framkomlighet.



TILLBAKA TILL KARTAN

## DE GODA LIVEN

Det här temat handlar om kvalitet, närhet och utbud. Hur skapar vi förutsättningar för livskvalitéer?

I Uppsala kommun ska alla människor ha möjligheten att leva goda liv. De fysiska strukturerna, dess innehåll och samspel ger ramarna och förutsättningarna för de goda vardagslivet, arbetslivet och Uppsalas näringsliv. Tillgången till basfunktioner lika väl som till de speciella upplevelserna och utbudet är viktiga för livskvaliteten och kommunens samlade attraktivitet.

En särskild kvalitet är närheten i lokalsamhället, såväl i staden som i övriga orter och på landsbygden. Det ger goda möjligheter att nå viktiga vardagliga och specialiserade funktioner, arbetsplatser, social infrastruktur och social service. Blandningen av funktioner ökar närheten, och kan minska behovet av persontransporter med motorfordon på korta avstånd.

Närhet och tillgång till såväl andra människor som samhällsfunktioner påverkar också vår livskvalitet och hälsa. Tillgången till ren luft och rent vatten, mat, bostad, vård/omsorg, utbildning, arbete och utrymme för en meningsfull fritid är centralt för människors livskvalitet. Att ha närhet till servicefunktioner och arbete och att smidigt kunna förflytta sig inom både kommunen, regionen och vidare ut i världen är viktiga faktorer för ett gott liv. Även god tillgänglighet till parker, grönytor och vatten samt möjlighet till bad och friluftsliv har betydelse för det goda vardagslivet och för hälsan.

Det är en utmaning hur utvecklingen av den bebyggda miljön kan säkra god livskvalitet både för nuvarande och kommande generationer. Det gäller deras möjligheter att leva, verka och utvecklas. Den byggda miljön ska främja en samhällsutveckling som svarar upp mot behov, erfarenheter och intressen hos alla invånare.

Människors närmiljö är viktigt för livskvalitet, välbefinnande och för folkhälsan. Den bör därför ge bra förutsättningar för rekreation, motion, lek och andra aktiviteter, upplevelser och vila. Närmiljön är extra viktig för barn, äldre och andra känsliga grupper, vilket man behöver ta hänsyn till i planeringen. De miljöer som byggs i dag ska både vi och kommande generationer kunna leva i på ett hälsosamt sätt. Luftkvalitet, bullernivåer, trafiksäkerhet och andra riskfaktorer är självklara aspekter som ska vägas in vid lokalisering och utformning av ny bebyggelse. Som komplement till aktivitetstäta och livfulla miljöer behövs även lugnare platser för vila och avkoppling. Även i de mindre tätorterna behövs platser för möten och aktiviteter.

Det ska vara lätt att göra rätt när det kommer till frågor som återvinning, hållbart resande samt hållbar konsumtion av resurser och energi. De viktigaste funktionerna för vardagslivet ska finnas nära med gång-, cykel- och kollektivtrafik, samtidigt som närheten till ett större mer specialiserat utbud, samt arbetsmarknad inom 60 minuter, är viktig för många människor och aktörer. Även en tryggad försörjning med teknisk infrastruktur för dricksvatten, avlopp, energi och telekommunikation är viktig. Detta ställer även krav på ytor tillgängliga för avfallshantering/ återvinning, minskat energibehov samt möjlighet att i större grad kunna producera egen energi.



## DE GODA LIVEN: MÅL 10

Människors vardagsliv, arbetsliv och Uppsalas näringsliv präglas av kvalitet och närhet.

Det innebär att:

- Den faktiska och upplevda närheten till grundläggande funktioner värnas och utvecklas som en grund för de goda livet.
- Fysiska strukturer och lokaliseringar underlättar vardagsliv samt deltagande i arbetsliv och civil samhället på jämställda och lika villkor samt ger goda förutsättningar för olika livstilar och familjekonstellationer.
- Förutsättningarna för idrott, motion, rörelse och möjlighet till kulturella aktiviteter är tillgängliga för alla grupper och utgör en del i utvecklingen av kommunen.
- Utformningen av människors vardagsmiljöer ger goda möjligheter till solljus, lek, fysisk och social aktivitet, stimulans och återhämtning samt har ett medvetet jämställdhets, barn- och äldreperspektiv.
- För att attrahera kompetens till näringsliv och andra verksamheter finns ett brett utbud av boende och verksamhetsmiljöer.
- I Uppsala finns högkvalitativa miljöer för kunskapsintensiva verksamheter och tjänstesektorn i centrala lägen, med god tillgänglighet till Stockholm-Mälardalen och övriga världen, samt i övriga lägen nära kollektivtrafik.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 10. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att tillgänglighet med gång-, cykel och kollektivtrafik till viktiga målpunkter och funktioner särskilt prioriteras och utvecklas.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att det i den tätbebyggda staden ges förutsättning så att alla bostäder och skolor har en gård med möjlighet till grönska, upplevelse samt lek och rekreation, där det finns både solljus och skugga alla årstider.
- Att det även i områden med mindre tät bebyggelse skapas förutsättningar för gemensamma mötesplatser och vistelsezoner av god kvalitet.
- Att ekosystemtjänster stärks och andsvänd som en kvalitativ resurs vid utveckling av ny och befintlig bebyggelse.
- Att planeringen av nya och komplettering av existerande bostadsmiljöer möjliggör en mångfald av livstilar och familjekonstellationer.

### Åtaganden

- Att stötta initiativ till kulturdriven stads- och kommunutveckling som utifrån kreativa idéer eller kulturbaserade tjänster och produkter bidrar till ökad social tillhörighet samt till kvalitet och dynamik i kommunen som livsmiljö.
- Att medvetet utveckla befintliga och nya park- och grönområden, som en viktig del av livskvalitet och attraktivitet i bebyggelsemiljöer.



TILLBAKA TILL KARTAN

## DE GODA LIVEN: MÅL 11

God möjlighet finns till inspirerande små och stora upplevelser.

Det innebär att:

- Uppsala är en ledande plats för spännande evenemang i nya och unika miljöer.
- Goda möjligheter finns till hög kvalitativa variationsrika upplevelser av kultur, park och natur.
- I Uppsala stimuleras och uppmuntras initiativ från människor och föreningar som bidrar till en levande upplevelserikt kulturbud.
- I kommun, stad och tätorter finns utrymme och anläggningar för större och mindre kultur- och idrottsevenemang
- I kommunen finns olika slags friluftsvärden med god tillgänglighet
- Uppsala tar till vara och utvecklas som en grön destination, där besöksnäringen erbjuder småskaliga lokalt baserade tjänster och upplevelser.

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 11. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

- Att sträva efter att fler evenemang kan möjliggöras på centrala platser, exempelvis Stora torget och Vaksala torg samt runt om i kommunens tätorter och olika bostadsområden.
- Attraktionskraften i de historiska delarna av Uppsala ökas genom breddat utbud av kultur och upplevelser samt ökade rörelse- och vistelsekvaliteter.
- Att i den fysiska planeringen och utvecklingsprocessen stödja förutsättningar för kulturevenemang som är betydelsefulla för Uppsalas identitet, kreativitet och utveckling.
- Att stödja initiativ från föreningar och det civila samhället och vilka bidrar till att skapa möjligheter att ta tillvara och utveckla stadsdelarnas samt landsbygdens identitet.
- Att strategiskt arbeta för att attraktiva vatten och ökad tillgång till friluftsbad i och utanför staden ger kvalitet till uppsalabor och besökare.
- Att parkerna och grönstråken i större utsträckning, där så är möjligt, kan nyttja närheten till sjöar och vattendrag.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

- Att närnatur och tätortsnära natur reserveras långsiktigt i och kring staden och tätorterna för att tillgodose dagens och framtidens behov. Skolor och förskolors behov ska särskilt uppmärksammas.
- Att utveckla och nyutveckla park- och friluftsområden med särskilt fokus på stor bredd av upplevelsevärden, däribland skönhet, vila och rekreation.
- Att ha som utgångspunkt att anläggningar som inte kan finnas i närmiljön, men som behövs för goda vardagsliv, i största möjliga mån samlas i sammanhållna anläggningar på stadsdel-/områdessnivå.
- Att säkra utrymme för de platser och anläggningar som behövs för olika typer av evenemang
- Att friluftsområden så som Fjällnora, Hammarskog, Hågadalen och Nåsten långsiktigt värnas och är tillgängliga med kollektivtrafik och cykel.
- Avståndet till närmaste park/närnatur ska vara max 300 meter från bostäder (se även Parkplan för Uppsala).

*Fler exempel på nästa sida.*



TILLBAKA TILL KARTAN

### Åtaganden

- Att ett antal strategiskt viktiga ytor i Uppsala stad förses med vatten, avlopp och elförsörjning för att underlätta evenemang på platsen.
- Att säkerställa att kommunen alltid förfogar över ett innehav av mark som säkrar en långsiktig buffert för ändamål som friluftsliv, rekreation, biologisk mångfald och hänsyn till vattenresurser
- Att slå fast grundprinciperna för vilka anläggningstyper som är rimliga att anlägga på kommun-, stadsdels-, och närområdesnivå och prioriteringsordning för anläggningar av bredd- och motionskaraktär.
- Att ta fram sammanhängande berättelser om kommunen som synliggör och kan levandegöra landskapet som attraktion samt synliggör kommunens kulturmiljöer.



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## DE GODA LIVEN: MÅL 12

Miljön i Uppsala främjar alla människors hälsa och säkerhet.

Det innebär att:

- I Uppsala utvecklas ett tydligt hälsoperspektiv och god säkerhet, där särskild uppmärksamhet ges till barn och andra känsliga grupper.
- Uppsala har goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalité och stadsutveckling.
- Uppsala har god luftkvalitet, en medveten bebyggelse- och verksamhetsutveckling samt materialanvändning bidrar aktivt till detta.
- Uppsala har en tillfredställande framkomlighet och säkerhet för transporter av farligt gods

**Strategiska delsteg genom beslut, prioriteringar, åtaganden med mera kommer att krävas av kommunen samt andra offentliga och privata aktörer för att uppnå de föreslagna målen. Nedan följer EXEMPEL för mål 12. Dessa steg behöver preciseras och diskuteras under den fortsatta dialogen kring översiktsplanen.**

### Särskilt viktiga frågor och riktningförändringar

#### Hälsa

- Att en god hälsosam ljudmiljö eftersträvas, både inomhus- och utomhus. Avsteg från riktlinjer avseende buller och plats specifika lösningar prövas enbart i lägen där lokalisering och förtätning av bebyggelse är särskilt motiverat för att för att främja en övergripande god stad- och samhällsutveckling, exempelvis i innerstaden, stadsstråk, stadsnoder, stadsdelsnoder och kollektivtrafiknoder i prioriterade tätorter. Att god luftkvalitet innebär att miljömålen för luft uppfylls

#### Risk, säkerhet och transporter med farligt gods

- Att en god säkerhet för kommunens invånare och besökare kan vidmakthållas samtidigt som bebyggelsen i centrala delar kan utvecklas och framkomligheten för nödvändiga transporter med farligt gods kan säkras.
- Med väl genomarbetade riskanalyser och väl förankrade riskreducerande åtgärder kan staden fortsätta att utvecklas i centrala lägen.
- Att om tillräckliga riskreducerande åtgärder inte kan genomföras bör avvägningar och avsteg från riktlinjer kunna göras gentemot möjligheten att utveckla staden i centrala lägen.

### Viktiga aspekter och frågor för efterföljande planering och genomförande

#### Hälsa

- Att hälsokonsekvensbedömningar som tar särskild hänsyn till barn och känsliga grupper genomförs i utsatta miljöer i syfte att se vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa en hälsofrämjande miljö genomförs i samband med planering och bebyggelseutveckling.
- Att hänsyn tas till alla bullerkällor som kan innebära olägenhet.
- Att tysta områden samt andra områden med lägre ljudmiljöer i stad- och tätorter som erbjuder återhämtning och rekreation ska identifieras, utvecklas och bevaras.

#### Risk, säkerhet och transporter med farligt gods

- Att riskanalyser med bredd och perspektiv genomförs så att förändringar i risk och hotbild uppmärksammas på ett tidigt skede.
- Att markens förutsättningar och risker ska beaktas och hanteringen beskrivas mycket tidigt vid all planering och exploatering. Det kan handla om ras, skred, radon, sulfidhaltiga leror översvämningsrisker och förorenad mark.
- Att behov av brandvattenförsörjning beaktas vid utveckling av nya områden och vid ändrad verksamhet.

*Fler exempel på nästa sida.*



**TILLBAKA TILL KARTAN**



## **Åtaganden**

### **Hälsa**

- Att miljöer som idag utgör en risk för människors hälsa ska identifieras och handlingsplaner arbetas fram.
- Att utveckla verktyg för att kontinuerlig och enkelt kunna bedöma trafikbuller påverkan av olika förändringar i den byggda miljöns utveckling.
- Att i samverkan med andra aktörer arbeta proaktivt med att söka begränsa bullergenerering vid källan.
- Att utveckla verktyg för att bedöma tillkommande bebyggelses påverkan på luftkvalitet tas fram

### **Risk, säkerhet och transporter med farligt gods**

- Att en övergripande riskutredning kan identifiera risksituationen längs farligt godslederna, samt peka ut var riskerna är oacceptabelt höga ("omöjliga platser").



**TILLBAKA TILL KARTAN**

#### MEDSKICK FRÅN HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN

- Planen har breda och välformulerade mål. Det bidrar till en hållbar utveckling genom att många olika typer av intressen får utrymme och syns samtidigt och på lika villkor.
- Bedömningen visar att målen kan nås till 2050, om planering och investeringar tydligt prioriteras i denna riktning.
- För att de sociala målen ska kunna nås behöver bostadsbyggandet ske så att byggtakten och variationen i det som byggs gör att det hela tiden finns olika dyra bostäder tillgängliga, för människor med olika behov och med olika inkomst.
- Planen har höga mål på klimatområdet. De kraftiga minskningarna av transportsystemets klimatpåverkan kan bara åstadkommas med en kombination av kraftfulla styrmedel.
- Målen omfattar livet i Uppsala i stort nu och i framtiden. Detta innebär en stor utmaning och möjlighet – vilka krafter bland medborgare och i områden kan användas för att få kommunens utveckling i den riktning som planen pekar ut?

#### DIALOGFRÅGOR TILL SAMRÅD

**Uppsala i världen, Vi blir fler, En kommun och De goda livet lyfts fram som de viktigaste temaområdena att prioritera.**

- Är det rätt områden att prioritera?
- Är det rätt mål?
- Vilka delsteg för att nå målen bör särskilt prioriteras? Vad kan du/ni särskilt bidra med?
- Fattas något som är viktigt för stadens, tätorternas och landsbygdernas utveckling?



**TILLBAKA TILL KARTAN**

# UPPSALAPRINCIPER FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD

Uppsalapriniciperna ger principiell vägledning för den rumsliga utvecklingen i kommunen: i staden, på landsbygderna och i tätorterna.

## **ÖKA TÄTHETEN I NODER OCH STRÅK**

*Förändringar ska bidra till att värden och aktiviteter koncentreras till noder och stråk.*

---

## **BLANDA**

*Förändringar ska öka variationen och mångfalden av karaktärer och funktioner i den byggda miljön.*

---

## **KOPPLA SAMMAN**

*Förändringar ska bidra till att koppla samman kommunens delar fysiskt och socialt.*

---

## **SKAPA NÄRHETER**

*Förändringar ska öka människors möjligheter att enkelt nå viktiga målpunkter i vardagslivet.*

---

## **UTNYTTJA OCH UTVECKLA DET PLATSSPECIFIKA**

*Förändringar ska utnyttja och utveckla platsspecifika värden och karaktärer.*

---

## **SKAPA MERVÄRDEN**

*Förändringar ska skapa mervärden för sin nära omgivning såväl som ur ett större perspektiv.*

---

## **SAMORDNA INVESTERINGAR**

*Förändringar ska samordnas för att investeringarna ska bli långsiktigt effektiva och skapa mervärden och synergier*



TILLBAKA TILL KARTAN

### Använd Uppsalaprinciperna så här:

- alltid tillsammans, eftersom de kompletterar varandra.
- i arbetet med fördjupade översiktsplaner och områdesprogram, vid planläggning, inför beslut om bygglov och vid planering av transportnät och teknisk infrastruktur.
- vid överväganden om var olika verksamheter bör lokaliseras exempelvis service och parker.
- av olika aktörer och sektorer eftersom de går att applicera på olika situationer och i olika geografiska sammanhang.
- i olika skeden av samhällsbyggnadsprocessen: i startfasen, vid planering, under genomförande och vid uppföljning.

## ÖKA TÄTHETEN I NODER OCH STRÅK

Förändringar ska bidra till att värden och aktiviteter koncentreras till noder och stråk. Det betyder att det ska finnas fler värden och aktiviteter i noder och stråk och färre utanför dem. Bebyggelse, offentliga rum och verksamheter ska i första hand koncentreras hit. Noderna har särskilt goda lägesegenskaper. De ska utgöra samlingspunkter. Därför är hög täthet extra viktig i noderna.

Unika funktioner, som ska vara lätta att nå för många människor, ska lokaliseras hit. Stråken ska fungera som sammanbindande länkar. Den här principen gäller noder och stråk i alla skalor: från platser till kvarter, stadsdelar, tätorter, kommunen som helhet och även på regional nivå. Lägesegenskaperna hos en plats är avgörande för hur den ska användas och därmed för hur hög tätheten bör vara.

## BLANDA

Förändringar ska öka variationen och mångfalden av karaktärer och funktioner i den byggda miljön. Det gäller även offentliga platser och gröna områden, så som gator, torg och parkmiljöer. Blandning av olika funktioner, exempelvis av bostäder, arbetsplatser, service och grönstruktur ska eftersträvas. När det gäller bebyggelse ska en blandning av skalor, upplåtelseformer och verksamhetstyper eftersträvas. Hur funktionsblandad en plats eller ett område ska vara avgörs av läget och förutsättningarna. Blandning i den lilla skalan ska addera mångfald på stads-, tätorts och kommunnivå, så att inte alla platser eller områden blir likadana.

## KOPPLA SAMMAN

Förändringar ska bidra till att koppla samman kommunens delar fysiskt och socialt. Stadsrum, grönstruktur, bebyggelse och transportnät ska hänga ihop inbördes och med varandra. Sammankopplingen ska ske genom att orienterbarheten (kontinuiteten) och framkomligheten (konnektiviteten) ökar. Det ska vara lätt att orientera sig och förstå hur den fysiska miljön hänger ihop. Det ska vara lätt att komma fram och det ska finnas många kontaktytor inom och mellan stadsrum, grönstruktur, bebyggelse och transportsystem. Kopplingarna i och mellan de olika strukturerna ska utformas så att flöden kanaliseras till prioriterade noder och stråk. Korsningspunkterna ska vara utformade så att varje struktur fortsätter att vara sammanhängande även över denna punkt. Detta gäller exempelvis ett stadsstråk möter en grön länk.

Korsningspunkterna ska om möjligt utformas som trygga och attraktiva offentliga rum. Förändringar ska även bidra till att stadsdelar i staden som tillkommit som öar med direkta förbindelser till stadskärnan och resecentrum kopplas samman med intilliggande stadsdelar.



## SKAPA NÄRHETER

Förändringar ska öka människors möjligheter att enkelt nå viktiga målpunkter i vardagslivet. Det handlar exempelvis om dagligvarubutiker, förskola, park/natur och arbetsplatser. I staden, i prioriterade tätorter och längs kollektivtrafikstråken på landsbygden ska det vara möjligt att nå sådana vardagsfunktioner inom ca 5-10 minuters resa med gång, cykel eller kollektivtrafik. En större regional eller storregional arbetsmarknad ska kunna nås på 60 minuter med kollektivtrafik, liksom Arlanda flygplats. Utanför staden, de prioriterade tätorterna och kollektivtrafikstråken på landsbygden behövs andra lösningar, så som bredband och resor med bil, för att överbrygga tidsavstånden.

För att skapa ökad närbarhet ska bostadsbyggande, verksamhets- och servicelokalisering gå hand i hand med utveckling av gång- och cykelstråk och kollektivtrafik. Bostäder och verksamheter ska lokaliseras till platser där det redan finns god närbarhet så att förändringen stärker underlaget för fler vardagsfunktioner. Om lokaliseringen ska ske på andra platser behöver man förstärka närbarheten på den platsen genom att stärka transportsystemet och/eller se till att utbudet av vardagsfunktioner ökar.

## UTNYTTJA OCH UTVECKLA DET PLATSSPECIFIKA

Förändringar ska utnyttja och utveckla platsspecifika värden och karaktärer. Det platsspecifika ska bidra till identitet för sin lokala omgivning, och ibland även för regionen och hela Sverige, som till exempel när det gäller vissa riksintressen. Platsspecifika värden och karaktärer kan både vara skapade av människor och av naturen. Förändringar ska samspela med platsens befintliga värden och karaktärer, men även med platsens läge, potential och framtida roll. Utifrån platsens förutsättningar kan nya värden och karaktärer läggas till eller i vissa fall så gott som ersätta befintliga värden.

## SKAPA MERVÄRDEN

Förändringar ska skapa mervärden för sin nära omgivning såväl som ur ett större perspektiv. Att något skapar mervärden betyder att det bidrar på ett positivt sätt utöver sitt ursprungliga huvudsyfte, alltså på mer än ett sätt. Mervärden för den nära omgivningen kan vara att förändringen tillför något nytt eller att den förstärker något som redan finns och som är viktigt att ha kvar. Mervärde kan också vara att bädda för ytterligare förändringar. Ur ett större perspektiv ska förändringen bidra till en hållbar utveckling genom att bidra till de långsiktiga målen för kommunens utveckling om exempelvis robusta och öppna sociala sammanhang, effektiv kommunalekonomi, ökad biologisk mångfald och övergång till miljövänliga transport- och energisystem.

## SAMORDNA INVESTERINGAR

Förändringar ska samordnas så att investeringarna ska bli långsiktigt effektiva och skapa synergier. Samordningen ska ske mellan både funktion, system och aktörer samt med redan gjorda investeringar. Investeringar ska möjliggöra en flexibel användning och ge beredskap för samordning med framtida investeringar. Kapacitetsutnyttjandet ska vara balanserat över tid. Samordningen handlar även om att gemensamt utveckla platser, områden och den bebyggda miljön: investeringar i allmänna platser samt i olika typer av infrastruktur kan behöva komma före för att möjliggöra ytterligare investeringar, som i sin tur ökar nyttan av den första investeringen.



#### **MEDSKICK FRÅN HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN**

- Uppsalapriincipernas stora värde ligger i att de ger en samlad inriktning för avvägningar och ställningstaganden i kommande beslutsfattande
- Det är bra att principerna är tydligt formulerade och presenteras som ett paket. De kan hjälpa till i avvägningar mellan olika intressen, och på så sätt konkret bidra till hållbar utveckling.
- Principerna utgör konkreta verktyg som är lätta att förstå och kan användas av såväl yrkesverksamma som medborgare, vilket är en styrka. Dessutom kan de användas när man beslutar om både stora och små frågor.
- Det är speciellt bra att principerna tydliggör att tillväxt och ny bebyggelse ska vara möjligt samtidigt som det som är fint, unikt och speciellt på en plats värnas och utvecklas.

#### **DIALOGFRÅGOR TILL SAMRÅD**

**Förslaget till översiktsplan föreslår sju principer som ska ge vägledning när man bygger nytt, kompletterar och investerar i den fysiska miljön.**

- Är det här rätt principer?
- Kommer de att underlätta förståelsen för hur kommunen ska utvecklas?
- Underlättar principerna för dig/er att bidra till kommunens utveckling?



**TILLBAKA TILL KARTAN**

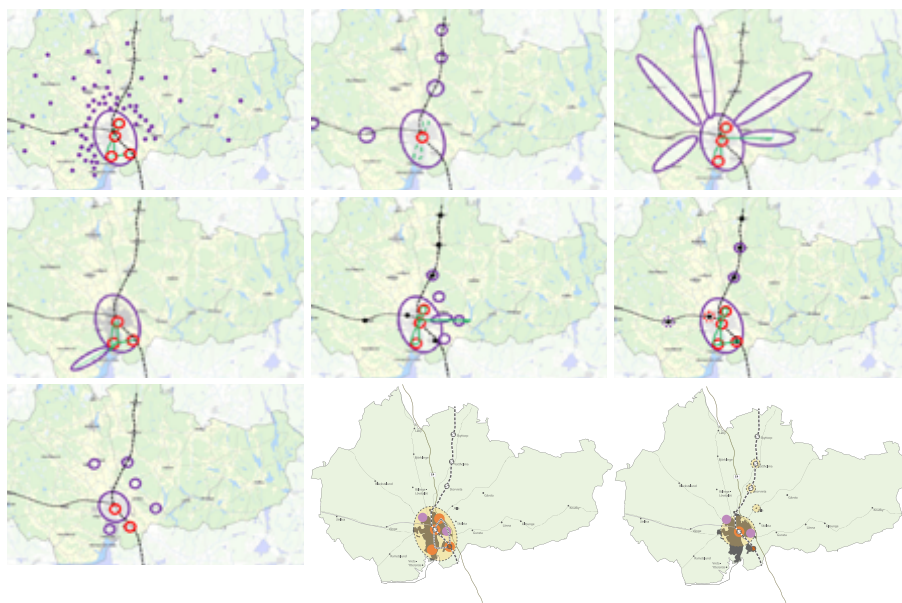
# FRÅN SJU SCENARIER TILL TVÅ STRUKTURBILDER

En ökande takt i befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i Uppsala kommun ger stora utmaningar för kommunens fysiska utveckling. Förutom att nå de mål som formulerats i föregående kapitel handlar det om att faktiskt åstadkomma den attraktivitet och kapacitet som är en förutsättning för högre utvecklings-takt. Med en planeringshorisont år 2050 ska översiktsplanen visa hur 75 000-135 000 nya invånare och uppemot 70 000 fler arbetsplatser får plats på ett bra och ändamålsenligt sätt.

Förslaget till översiktsplan visar två strukturbilder för hur det kan ske. De två strukturbilderna skiljer sig åt på fler principiellt viktiga sätt, men båda visar en genomförbar utveckling av kommunen, dock under vissa förutsättningar.

Strukturbilderna ska inte ses som alternativ att välja bland, utan som utgångspunkt för diskussion. De ska tydliggöra viktiga nyckelfrågor, exempelvis: Hur ska människors behov att förflytta sig hanteras? Vilka krav ställs på kollektivtrafiken? Hur påverkas tillgängligheten till parker och naturområden? Vilka krav ställs på den kommunala ekonomin? Hur påverkas stadens och kommunens regionala roll och utvecklingsmöjligheter?





Till 2050 kan mycket hända och man kan därför tänka sig en stor mängd alternativa utvecklingsvägar. I arbetet med att ta fram två strukturbilder har först sju scenarier tagits fram och testats. De testade scenarierna är konstruerade utifrån att dels fånga en tänkbar omvärldsutveckling, dels att de bedöms som möjliga och/eller önskvärda givet denna utveckling. Ett antal nyckelfrågor hanteras, exempelvis tillväxt i staden och i tätorterna, station i Uppsala södra och broar över Fyrisån. Sex av sju testade scenarier bygger på en utbyggd kapacitet av Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala.

De sju scenarierna har utvärderats gentemot långsiktiga megatrender så som globalisering, ökad andel äldre, ökad mångfald och ökad kunskaps- och informationsspridning. Scenarierna har också utvärderats enligt en modell som tagits fram i arbetet med den integrerade hållbarhetsbedömningen av översiktsplanen. Detta ledde stegvis fram till de två strukturbilder som presenteras i slutet av det här avsnittet.





## TEST AV SJU SCENARIER FÖR KOMMUNENS UTVECKLING

Nedan finns en sammanfattande beskrivning och utvärdering av de sju olika scenarier för kommunens utveckling som testats i arbetet med översiktsplanen.

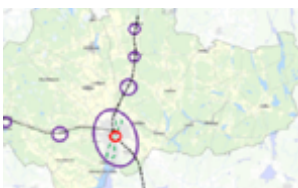


### Scenario 1: Utspridning

Scenariot Utspridning utgår från den starka efterfrågan på småhusboende som finns i Uppsala stads närhet och att det under lång tid har byggts mycket på landsbygden. I scenariot kanaliseras befolkningsutvecklingen utanför staden i stor utsträckning just till den stadsnära landsbygden. Viktigt är dock att det sker i form av bebyggelsegrupper kring gemensamhetssanläggningar för VA och vägar. Scenariot utgår även från att staten investerar i Ostkustbanan, vilket möjliggör ett stationsläge i Bergsbrunna (Uppsala södra). Dessutom möjliggör statlig medfinansiering i kapacitetsstark kollektivtrafik en flerkärnig utveckling av staden.

### Utvärdering av scenario 1: Utspridning

Resultatet från utvärderingen av scenariot är överlag negativt. Orsaken är den spridda bebyggelsen utanför staden. Den innebär en hög bilanvändning och en täthet i stadens närhet som gör det svårt att samtidigt behålla övergripande handlingsfrihet för stadens expansion. Det är även tveksamt om hållbara tekniska försörjningssystem kan skapas. Den spridda bebyggelsen innebär vidare att man inte utnyttjar befintlig kapacitet i infrastruktur och tekniska försörjningssystem i till exempel Almungestråket. Det kommer även att göra det svårare att behålla kommersiell och offentlig service i tätorter utanför staden. Däremot bedöms scenariot vara genomförbart ur ett marknadsperspektiv.



### Scenario 2: Stationsorter

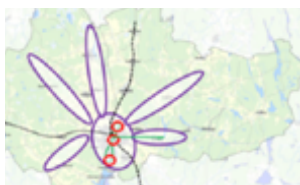
I detta scenario ökar befolkningen i befintliga och tillkommande stationsorter från 10 000 personer till cirka 40 000 personer, för att märkbart avlasta staden. Detta kräver stora investeringar i tekniska försörjningssystem och sannolikt också i transportinfrastruktur (stationslägen, kapacitetshöjande åtgärder) för Dalbanan. För staden innebär scenariot en lägre tillväxt och att omfattande investeringar i kollektivtrafiksystem kan senareläggas. Kommunala medel för infrastruktur satsas i detta scenario i nordliga stationslägen vilket innebär att planer på en ny station i Bergsbrunna (Uppsala södra) utgår. I övriga kommunen tillkommer bebyggelse inom de ramar som de tekniska försörjningssystemen medger.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Utvärdering av scenario 2: Stationsorter

Trots befolkningsökningen i stationsorterna bedöms efterfrågan på bostäder även fortsättningsvis vara starkt fokuserat på staden. Detta är grunden till att det ur ett marknadsperspektiv bedöms som svårt att nå denna kraftiga befolkningsökning i tätorterna. Samtidigt är de redovisade befolkningsnivåerna nödvändiga för att motivera de investeringar som krävs och för att en påtaglig avlastning av stadens tillväxt ska kunna ske. En minskad tillväxt i staden och ett uteblivet stationsläge i Bergsbrunna (Uppsala södra) minskar möjligheterna att utveckla staden till en nordlig nod i huvudstadsregionen.



## Scenario 3: Stad + stråk

Scenariot Stad + stråk innehåller en flerkärnig utveckling med på sikt spårburen kollektivtrafik i staden, men inget stationsläge i Bergsbrunna (Uppsala södra). I detta scenario lokaliseras småhusbebyggelse i större och mindre grupper nära busshållplatser längs några av de större statliga vägarna in mot Uppsala. Samfälligheter ansvarar för vägar, VA och energi. Alternativet kräver vissa investeringar i statlig transportinfrastruktur längs de radiella vägarna. För det landskapsmässigt attraktiva Almungestråket hålls möjligheten öppen för en större utbyggnad runt spårburen trafik. Detta innebär fokus på några av stråkets stationsorter. I övriga kommunen, utanför stråken, tillkommer bebyggelse enligt efterfrågan och inom de kapacitetsramar som tekniska försörjningssystem och transportinfrastruktur ger.

## Utvärdering scenario 3: Stad + stråk

Som generell inriktning bedöms scenariot vara svårt att utveckla på ett bra sätt. Det krävs en samordning av lokalisering av ny bebyggelse, kollektivtrafik och investeringar i infrastruktur. Eftersom kommunen saknar rådighet över bland annat markinnehav i stråken blir det svårt att få till stånd en ändamålsenlig struktur. Dessutom kommer det sannolikt att krävas medfinansiering i det regionala vägnätet för att få till detta scenario. Alternativet innebär att kommunala investeringsmedel satsas utanför staden längs regionalt vägnät vilket innebär att något stationsläge inte tillkommer i Bergsbrunna (Uppsala södra), vilket gör att en viktig pusselbit för Uppsala som en nordlig nod uteblir.



## Scenario 4: Attraktiva landskap

Detta scenario innebär en kanalisering av stadens tillväxt till de södra delarna av staden samt till Mälarstranden, som är mycket attraktiv för bosättning på grund av det sjönära läget. I staden byggs



TILLBAKA TILL KARTAN

inte något kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i de norra delarna, vilket innebär en lägre utbyggnad av bostäder och lokaler där. Istället sker en kraftigare utbyggnad av bostäder och arbetsplatser längs Mälarenstranden, tillräckligt stor för att motivera en konkurrenskraftig kollektivtrafik, i förlängningen möjligen spårburen. Scenariot förutsätter en koppling till en ny tågstation i Bergsbrunna (Uppsala södra). Den nya stationen behövs också för att avlasta trafik till och från Uppsala resecentrum.

#### **Utvärdering scenario 4: Attraktiva landskap**

Scenariot innebär en kraftig förskjutning av bebyggelse och investeringar till såväl den södra delen av kommunen som den södra delen av staden. En konkurrenskraftig kollektivtrafik längs Mälarenstranden förutsätter ganska omfattande utbyggnader. En utbyggnad i andra riktningar är dock mindre investeringstung, vilket gör det svårt att motivera en satsning här.

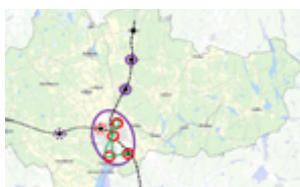


#### **Scenario 5: Fåkärnig stad + tillgängliga motorvägslägen**

I det här scenariot sker, av finansiella skäl, inga omfattande kapacitetsstärkande investeringar på Ostkustbanan. I stället genomförs mindre kostsamma investeringar i E4:an: ett motorvägsbussystem och stärkt kapacitet i övrigt på vägen. Scenariot möter detta med en bebyggelseutveckling som kopplar till motorvägssystemet. Staden växer särskilt längs ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikssystem i bland annat Södra staden och Gränby.

#### **Utvärdering scenario 5: Tillgängliga motorvägslägen**

Motorvägsbussar kopplar dåligt till målpunkter i såväl Uppsala som i Stockholmsregionen. Det blir svårt att skapa ett system som kan konkurrera med bilen, och därigenom bedöms detta scenario som negativt ur både effektivitets- och miljösynpunkt. En utbyggd Ostkustbana med utökad trafikering bedöms vara en förutsättning för att Uppsala kommun ska kunna nå de ambitioner som finns om en fortsatt ökad befolkning, eftersom en djupare integrering med huvudstadsregionen är en förutsättning för den högre befolkningsökningen.



#### **Scenario 6: Flerkärnig stad – fåkärnig kommun**

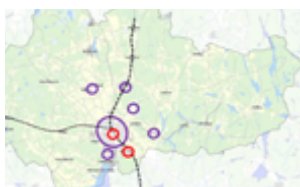
Scenariot innebär en flerkärnig utveckling av staden med stora investeringar i transportinfrastruktur. Ett stationsläge i Bergsbrunna (Uppsala södra) är aktuellt i detta scenario för att bland annat avlasta rese-



centrum. Utanför staden koncentreras befolkningsökningen framför allt stationsorter längs Ostkustbanan. Om kapaciteten på Dalabanan byggs ut kan även en kraftigare tillväxt i Vänge vara möjlig, kopplat till ett nytt stationsläge. Dessutom kan Börjetull utvecklas till en stadsnod med en ny station.

#### **Utvärdering av scenario 6: Flerkärnig stad**

Det här scenariot var ett av de två scenarierna som utvärderades mest positivt. Scenariot redovisar en struktur för staden som ligger i linje med pågående planeringsarbeten och pågående utbyggnader. Det bygger på en mycket kapacitetsstark kollektivtrafik som har möjlighet att ta färdmedelsandelar från biltrafik. I en flerkärnig struktur i staden möjliggörs även gröna länkar i större utsträckning än i en enkärnig struktur. Genom att investera i befintliga stationsorter nyttjas befintlig infrastruktur för konkurrenskraftig spårburen kollektivtrafik som ger hög tillgänglighet till en stor arbetsmarknad. Det förutsätter omfattande kommunala åtaganden i form av investeringar för särskilt transportinfrastruktur. Det bedöms dock svårt att hantera nödvändig kommunal medfinansiering i bland annat nya uppehåll längs en utbyggd Dalabana. För övriga kommunen möjliggör scenariot en utveckling av orter inom ramen för kapaciteten som finns för vatten och avlopp, energi och social infrastruktur, såsom skolor.



#### **Scenario 7: Enkärnig stad – fåkärnig kommun**

Scenariot innebär en mer koncentrerad tillväxt av staden inom en radie av fyra kilometer från resecentrum. På så sätt maximeras förutsättningarna för gång och cykel att ta större andelar av resandet i staden. Utanför staden koncentreras tillväxten till de orter där tillväxten finns idag, i enlighet med fördjupade översiktsplaner för Storvreta och Funbo, samt till Jälla och Bälunge-Lövstalöt. Ett stationsläge tillkommer i Bergsbrunna (Uppsala Södra) och ett nytt stationsområde utvecklas där, funktionsmässigt som Storvreta norr om staden. Gottsunda med sitt centrum utvecklas mer som en självständig kärna utanför Uppsala stad.

#### **Utvärdering scenario 7: Enkärnig stad – fåkärnig kommun**

Detta scenario är det andra av två som utvärderats mest positivt. Det är dock knappast rimligt att se utvecklingen runt Gottsunda och Sävja/Bergsbrunna som något som sker utanför staden. En enkärnig struktur medför större täthet i centrala Uppsala och bedöms därigenom göra det svårare att behålla ekologiska samband och hantera utrymme för den sociala infrastrukturen, Samtidigt skapar en högre täthet förutsättningar för intressanta och attraktiva miljöer för såväl boende som verksamheter. Genom ny bebyggelse kan existerande barriärer, såväl fysiska som andra, överbryggas. Scenariot kräver inte så omfattande kommunala investeringar i transport- och teknisk infrastruktur. Det passar också väl in på efterfrågan av bostäder. Det är dessutom inte så beroende av statliga infrastrukturinvesteringar, förutom Ostkustbanan som är en förutsättning. För övriga kommunen innebär scenariot en koncentration till några tätorter där ökad befolkning skapar goda förutsättningar för att utveckla såväl offentlig som privat service.



## **UTVECKLING AV SCENARIO 6 OCH 7 TILL STRUKTURBILDER FÖR FORTSATT DISKUSSION**

De två sista scenarierna, nummer 6 och 7, är de som fallit ut bäst i utvärderingen av de sju scenarierna. Genom att lyfta in delar från andra scenarier har de två ”vinnande” scenarierna bearbetats till mer utvecklade strukturbilder. Som nämnts tidigare ska strukturbilderna inte ses som alternativ, utan tydliggöra knäckfrågor och val och uppmuntra till diskussion. Hur åstadkommer vi en flerkärnig utveckling av staden? Hur hanterar vi trängseln i resecentrum om det visar sig svårt att få till stånd avlastning i en enkärnig stad? Är det möjligt och önskvärt att få till stånd den täthet i de mest centrala stadsdelarna, som en enkärnig stad kan innebära? Vad innebär en fortsatt fokusering på staden för kommunen som helhet?

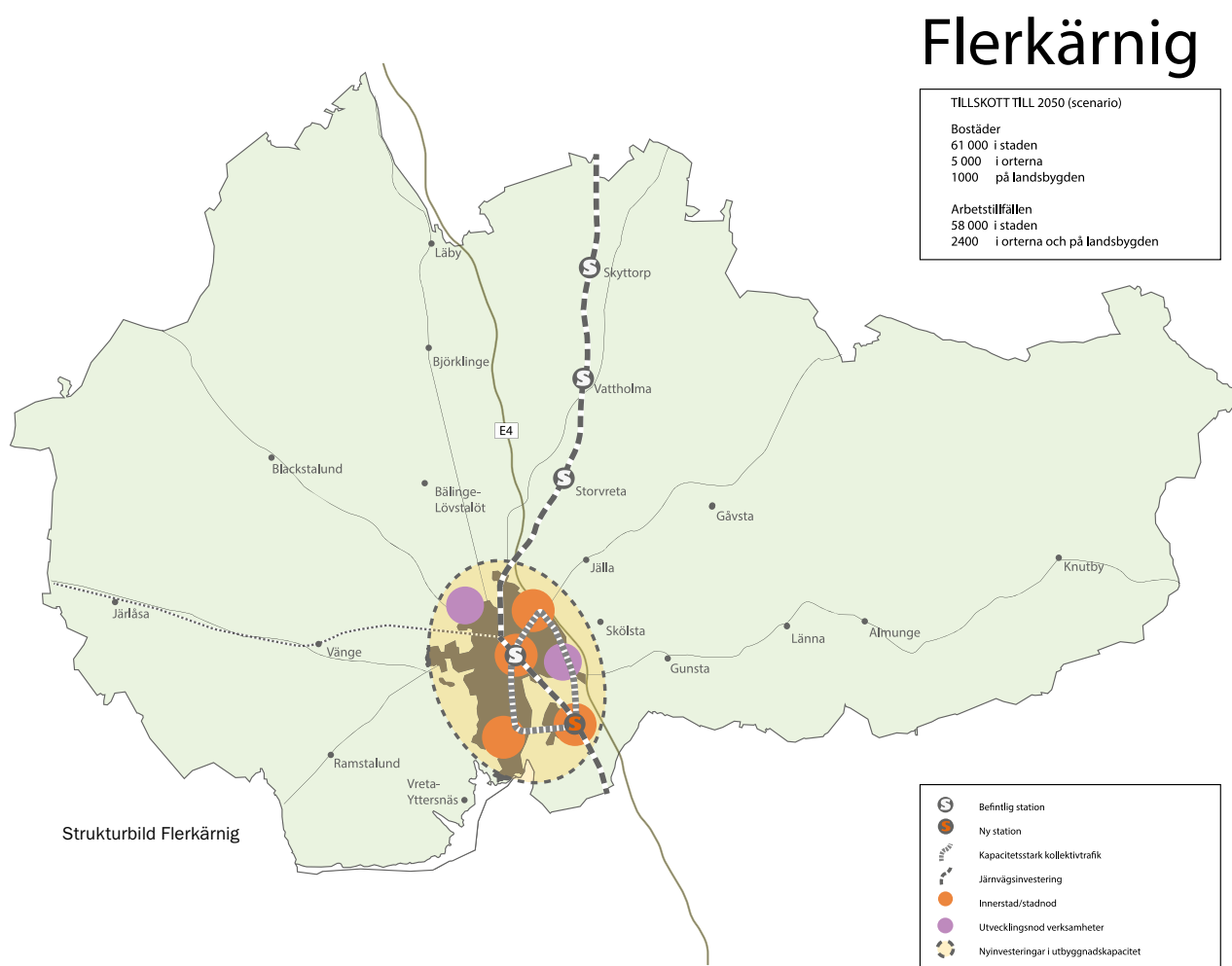
Nedan redovisar vi strukturbilderna som också ska uppfylla tre grundkrav:

- de ska vara måluppfyllande
- de ska vara genomförbara
- de ska vara tydligt olika



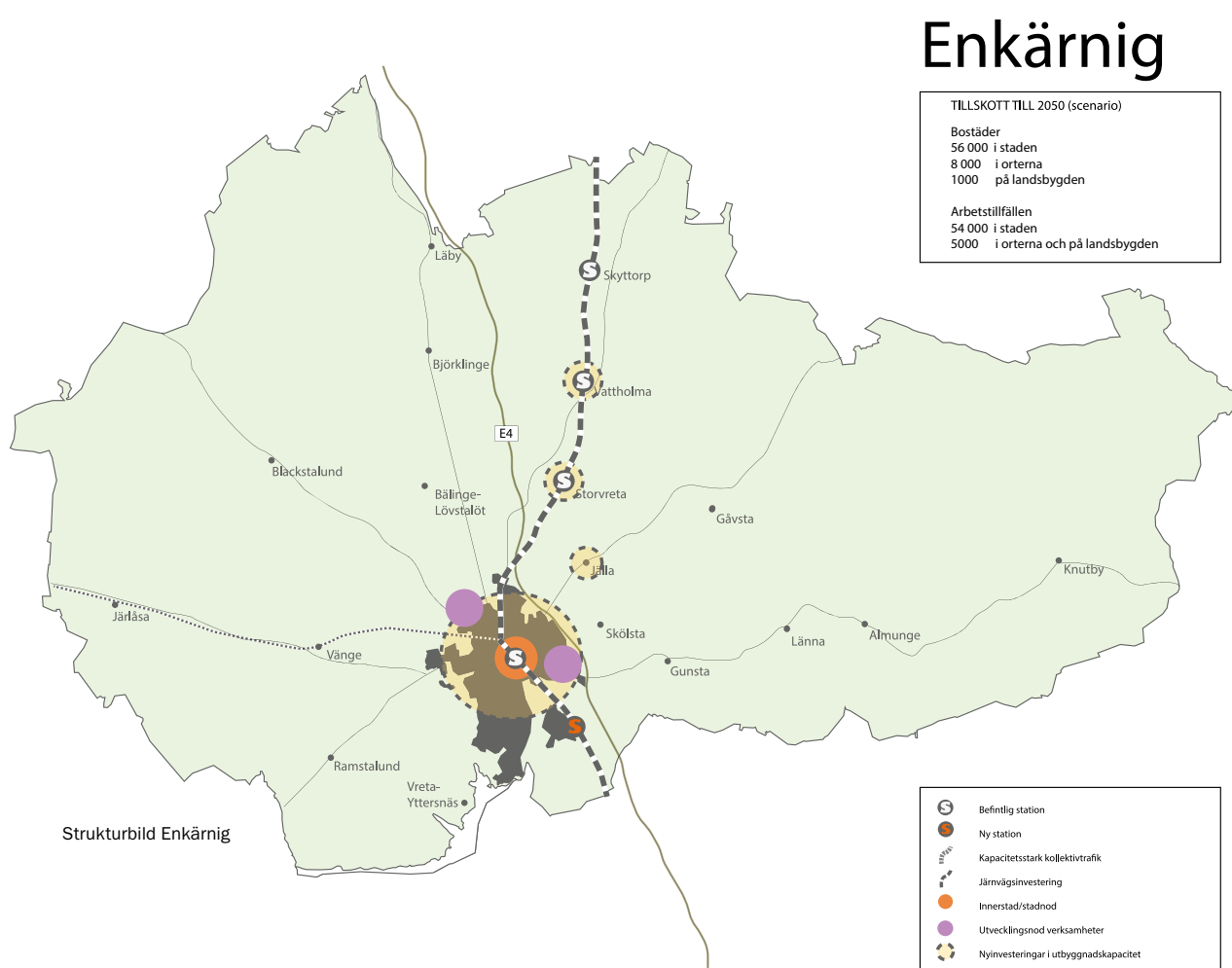
## Strukturbild Flerkärnig – investeringar för sydlig stadsutbyggnad och utveckling inom befintlig kapacitet i övriga orter

I staden utvecklas nya stadsnoder i Gränby, Bergsbrunna (Uppsala södra) och Gottsunda-Ultuna. De utvecklas med hög exploateringsgrad och med en mångfald av funktioner som kompletterar varandra och innerstaden. En förutsättning för den här strukturen är en utveckling av kapacitetsstark kollektivtrafik som binder samman stadsnoderna med varandra och med Stockholmsregionen via ett nytt stationsläge i Uppsala södra. Flerkärnigheten innebär en robust struktur och kostym som staden kan växa i under lång tid, även efter planperioden (2050), bland annat på grund av den avlastning av resecentrum ett stationsläge i Uppsala södra kan innebära. Utmaningarna ligger i att åstadkomma de stora investeringar i transportinfrastruktur som krävs och att faktiskt få till stånd en utveckling av täta stadsnoder i de angivna lägena. Därmed bedöms, i den här strukturen, inte investeringar i Dalabanan och kommunala finansiella åtaganden i bland annat stationsuppehåll längs med banan kunna prioriteras under planperioden. Utanför staden får därför utbyggnaderna ta stöd i befintlig kapacitet, det vill säga måttliga tillskott i flera tätorter och större tillskott i främst Storrreta och Gunsta, som förberetts för detta tidigare.



## Strukturbild Enkärnig – utveckling inom befintlig stadsstruktur och satsningar i några tätorter

I denna struktur möjliggörs inget stationsläge i Bergsbrunna (Uppsala södra). Inom staden sker merparten av bostads- och lokalbyggnad inom en radie på cirka fyra kilometer från resecentrum. Det ökar möjligheten att röra sig till fots eller med cykel samtidigt som investeringar i transportinfrastruktur hålls nere. Det innebär också att det inom staden blir svårare att svara upp mot efterfrågan på villa- och radhusmiljöer. Förutom Storvreta och Gunsta, kan Jälla och Vattholma ha goda möjligheter genom sina korta tidsavstånd till staden och relativt små investeringsbehov för att rymma fler bostäder. I Storvreta utvecklas också ett större verksamhetsområde för industri och logistik. Utmaningarna i detta scenario ligger i att frigöra utrymme för tillkommande bostäder och lokaler i en redan tät stadsmiljö, utan att förlora viktiga kvaliteter. En annan utmaning ligger i att upprätthålla tillräcklig kapacitet i trafiksystemen. Den avlastning som resecentrum behöver kan eventuellt ske i Börjetull, i slutskedet av planperioden eller strax därefter, genom att Stockholmstågen kan vända där i stället för i resecentrum.

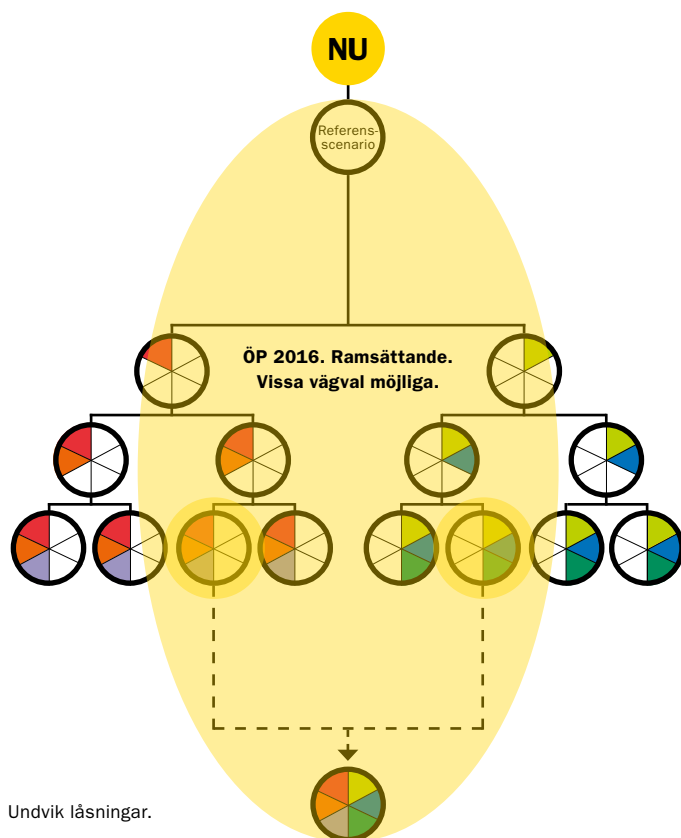


## REFERENSSCENARIO

Även ett referensscenario har tagits fram. Det har en långsammare befolknings- och sysetsättningsutveckling och bygger på en lägre reallöneutveckling än i utvecklingsscenarierna. En konsekvens av detta är en lägre ekonomisk tillväxt som också medför en lägre investeringsnivå i transportinfrastruktur. Det får till följd att nationella järnvägsinvesteringar koncentreras till stambanorna i södra Sverige. Därmed tillkommer inga större kapacitetshöjande åtgärder på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, vilket i sin tur dämpar Uppsalas attraktivitet. Strukturmässigt liknar referenssceneriet ”enkärnig”, men med lägre volymer av ny bebyggelse och ett mindre utvecklat kollektivtrafiksystem.







## SUCCESSIVA VÄGVAL

För både strukturbilderna och referensscenariot finns många gemensamma element, som innebär en möjlighet att stegvis besluta om investeringar och utbyggnadsområden, givet händelser och beslut i omvärlden. Figuren illustrerar principiellt hur sådana successiva vägval leder till strukturella låsningar av vad som blir möjliga slutstrukturer. Strukturlåsningarna illustreras av färgkombinationerna i respektive cirkel. Vägvalen beror starkt av händelser utanför kommunens rådighet. Sista steget illustrerar att kommunens struktur, exempelvis efter 2050, kan ha drag av båda strukturbilderna. Det betyder att innehållet i de två slutstrukturerna ömsesidigt skulle kunna komplettera varandra.

Översiktsplanen har lång tidshorisont och kan inte förutse alla framtida händelser och vägval. Den behöver därför ge en ram som tillåter olika slutstrukturer, vilket föreliggande planförslag gör, (se plankarta och planbeskrivning). Den bör vidare klargöra kritiska händelser och vägval och även vad som krävs för att hålla öppet för kombinationer av strukturer. En mer utvecklad vägledning för detta kan tas fram i arbetet med det slutliga planförslaget, efter samrådet. Ett exempel på överväganden allra högst upp i figuren (nuläget) ges nedan.



Innan bindande beslut fattats om en investering i högre kapacitet i Ostkustbanan bör kommunen agera i linje med utbyggnad enligt referensscenariot, men med beredskap för en högre kapacitet i ett senare skede och som då medför högre takt i utvecklingen. Det innebär en koncentration av faktisk utbyggnad inom en radie på fyra kilometer från resecentrum, med krav på hög täthet i dessa projekt. Det innebär också en försiktighet med tröskelinvesteringar. Investeringar prioriteras som kan förväntas bäras av den lägre tillväxten och som möjliggör högre tillväxt i enkärnig riktning. Samtidigt måste det strategiska arbetet för att åstadkomma de önskade investeringarna i ostkustbanan drivas med full kraft, liksom för ett effektivt stomlinjesystem för kollektivtrafiken. Dessutom behöver kommunen hålla tillbaka initiativ som exempelvis gles villabebyggelse i de potentiella stadsnoderna, eftersom det skulle försvåra eller omöjliggöra senare utveckling till just stadsnod runt till exempel en ny station. Förändringar som är förenliga med en senare nodutveckling ska dock kunna göras, vilket innefattar sådant som inte är svårt eller dyrt att flytta i senare skede. På motsvarande sätt bör initiativ inom fyra kilometerszonen, som inte har eller bäddar för sådan täthet som krävs för att utveckla strukturbild ”enkärnighet”, modifieras eller tillbakavisas.



## MEDSKICK FRÅN HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN

En av ambitionerna med hållbarhetsbedömningen var att undersöka egenskaperna hos de två utvalda strukturbilderna Enkärnig och Flerkärnig, och där så möjligt jämföra dem med referensscenariot (som ju karaktäriseras av betydligt lägre befolkningstillväxt). Det övergripande resultatet från denna analys är att strukturerna Enkärnig och Flerkärnig i många viktiga avseenden är likvärdiga. De styrkor och svagheter som de eventuellt har kommer att komma till uttryck först i senare skeden när det (möjligen) visar sig att möjligheterna att få till vissa för de båda strukturerna centrala element eller byggstenar är så begränsade att strukturen i praktiken inte går att skapa. Risken att detta ska ske bedöms som högst för strukturbild Flerkärnig, som ju som bärande element har skapandet av helt nya stadsmässiga och täta miljöer i noderna Gränby, Gottsunda/Ultuna och Bergsbrunna (Uppsala Södra). De svenska erfarenheterna av att på kort tid skapa sådana stadsmässiga kvaliteter som beskrivs i planen är små.

Egenskaper hos strukturbilderna och referensscenariot/nollalternativet sammanfattas kortfattat nedan. Ljust rosa färg indikerar mycket positiva egenskaper, något mörkare rosa färg positiva egenskaper och den mörkaste rosa färgen begränsade eller dåliga egenskaper. Notera att referensscenariot bygger på en svagare tillväxt i befolkning och sysselsättning. Behovet av ny bebyggelse blir då mindre, vilket medför mindre behov av exploatering av ny mark.

	Flerkärnig	Enkärnig	Referensscenario/ nollalternativ
<b>Funktionella samband</b>	<b>Mycket goda egenskaper</b> Strukturen utvald baserat på goda funktionella egenskaper, i första hand för transportsystemet (men beroende av styrmedel).	<b>Goda egenskaper</b> Strukturen utvald baserat på goda funktionella egenskaper, i första hand för transportsystemet (men beroende av styrmedel). Mindre robusthet än i Flerkärnig.	<b>Dåliga egenskaper</b> Både styrmedel och investeringar i ny infrastruktur antas utebli, och förändring mot mer resurseffektiva system uteblir.
<b>Skapande av attraktiva miljöer</b>	<b>Goda egenskaper</b> Förtätningen ger många fördelar, men risker finns kopplade till hälsa och goda levnadsmiljöer i övrigt.	<b>Goda egenskaper</b> Förtätningen ger många fördelar, men risker finns kopplade till hälsa och goda levnadsmiljöer i övrigt.	<b>Goda egenskaper</b> Lägre befolkningstillväxt ger lägre behov av förtätning, men frigör inte resurser för utveckling av värden.
<b>Påverkan på existerande värden</b>	<b>Goda egenskaper</b> , men stor lokal påverkan vid stadsnoder samt i sydöstra staden (Bergsbrunna/Sävja).	<b>Goda egenskaper</b> , men stark förtätning kräver stark styrning för att bevara och utveckla värden.	<b>Mycket goda egenskaper</b> , i jämförelse med strukturbilderna där befolkning och bebyggelse växer betydligt mer.
<b>Ekonomiska konsekvenser</b>	<b>Måttliga eller höga kostnader.</b> Två kollektivlänkar, en ny station och helt nya stadskärnor tillkommer. Oklart hur stor del av dessa kostnader som kan täckas med exploateringsintäkter. Vid periodens slut finns kapacitet kvar för fortsatt samhällsbyggande genom de gjorda investeringarna.	<b>Måttliga kostnader.</b> Korta och färre stomlänkar för kollektivtrafik och huvudsakligen utveckling i existerande stadsstruktur. Vid periodens slut står dock kommunen inför stora investeringsbehov.	<b>Låga kostnader.</b> Inga betydande investeringar i kapacitetshöjande insatser görs.
<b>Genomförbarhet</b>	<b>Osäker genomförbarhet.</b> Svårigheter förknippade med skapandet av stadsmässiga noder och risker förknippade med behovet av statliga investeringar.	<b>God genomförbarhet</b> Strukturen bygger i huvudsak på en utökning och förtätning av existerande bebyggelse, med bibehållen karaktär. Utmaningen ligger i att frigöra tillräckligt mycket utrymme för byggnation.	<b>God genomförbarhet</b> Referensscenariot bygger varken på stora investeringar eller byggandet av nya strukturer.



TILLBAKA TILL KARTAN

#### **MEDSKICK FRÅN HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN – FORTSÄTTNING**

På plankartan är strukturbilderna inritade överlagrade på varandra, vilket tolkas som att de enskilt och i valfri ordning skulle kunna ses som steg på vägen – exempelvis kan en enkärnig struktur 2030 under de efterföljande 20 åren kompletteras med element från Flerkärnig (i första hand stadsnoderna) så att slutresultatet 2050 är enligt plankartan. Eller så kan en Flerkärnig struktur senare kompletteras med tätning i centrala lägen enligt scenario Enkärnig.

#### **DIALOGFRÅGOR TILL SAMRÅD**

**Vi har testat många olika scenarier för hur kommunen skulle kunna utvecklas. Planförslaget rymmer flera möjliga utvecklingsvägar att jobba vidare med.**

- Saknar du/ni något scenario som skulle kunna fungera?

**Resultatet av att testa de olika scenarierna blev två strukturbilder.**

- Vad innebär respektive strukturbild för dig/er? Vilka är de största utmaningarna i respektive strukturbild, och hur klarar vi dem? Kan man kombinera innehållet i strukturbilderna på andra bättre sätt?



**TILLBAKA TILL KARTAN**

# PLANBESKRIVNING

I planbeskrivningen redovisas Uppsala kommuns prioriteringar för mark- och vattenanvändningen, exempelvis hur bebyggelse och andra anläggningar bör lokaliseras och hur den byggda och obebyggda miljön bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Till planbeskrivningen hör dels en plankarta som visar hela kommunen, dels en mer detaljerad karta över Uppsala stad.

## STADSVÄVEN

- *Stadsväv*
- *Innerstad*
- *Stadsnod*
- *Stadsdelsnod*
- *Handelsområde*
- *Bytespunkt för kollektivtrafik*
- *Stadsstråk*
- *Stadsstråk med verksamhetsmiljöer*
- *Större utvecklingsområde*
- *Park- och naturlänk*
- *Park- och naturlänk med huvudavrinningsstråk*

## STADENS OMLAND

- *Uppsalaslätten*
- *Dalgångslandskapet*
- *Småbrutna landskapet*
- *Skogslandskapet*

## TÄTORTER OCH LANDSBYGDER

- *Prioriterad tätort*
- *Servicenod*
- *Landsbygd*
- *Lågstrålande zon*

## VERKSAMHETSOMRÅDE

- *Verksamhetsområde*
- *Verksamhetsområde ungefärligt läge*

## DET GRÖNA OCH BLÅ

- *Park och natur*
- *Föreslaget naturreservat*
- *Stort naturområde*
- *Å-stråk*
- *Särskilt värdefullt vatten*
- *Åsens grundvatten*

## TRANSPORTINFRASTRUKTUR

- *Cykelstråk*
- *Kollektivtrafikstråk*
- *Brolänk*
- *Vägreservat*
- *Järnvägsreservat*
- *Stationsreservat*
- *Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå*
- *Trafikplats E4*
- *Flygplats*

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

- *Återvinningscentral*
- *Ny vattentäkt*
- *Vattenverk*
- *Reningsverk*
- *Avfallsanläggning*



TILLBAKA TILL KARTAN

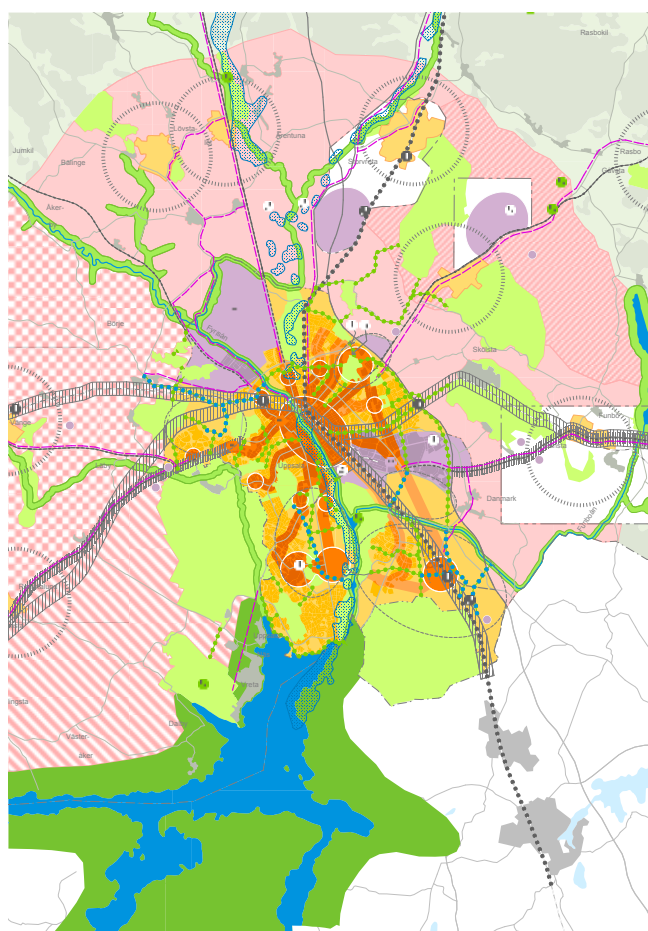
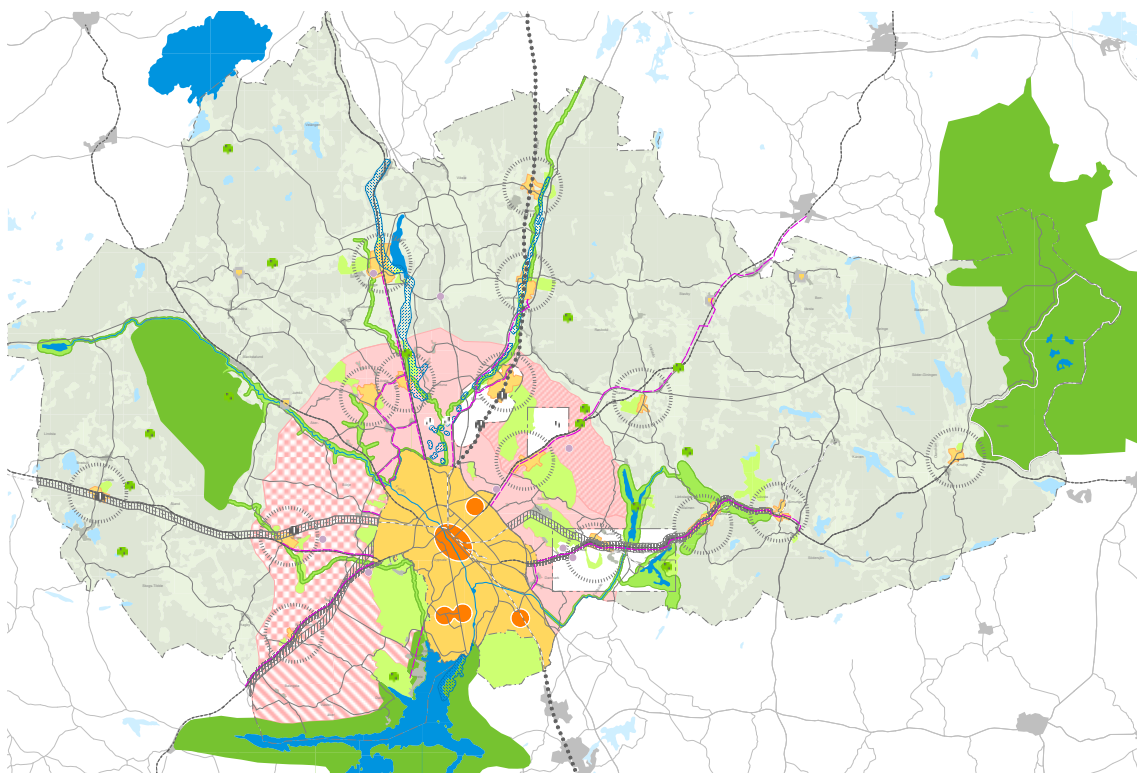
## INRIKTNING FÖR MARK- OCH VATTENANVÄNDNINGEN I UPPSALA KOMMUN

Områden har olika förutsättningar och funktion och bör därför användas och utvecklas på olika sätt. I planbeskrivningen redovisas därför olika typer av områden, tillsammans med förslag till övergripande inriktning för deras användning. Inriktningarna för hur olika mark- och vattenområden bör utvecklas ska fungera som stöd i efterföljande planläggning och beslut, för att målen och principerna som beskrivs i de föregående kapitlen ska uppnås. De vänder sig både till kommunen själv, till andra myndigheter, markägare, byggherrar och till allmänheten. I nästa steg, till utställningsversionen av översiktplanen, kommer inriktningarna att preciseras ytterligare.

Översiktplanen ska dels ta ett samlat grepp och redovisa tydliga viljeinriktningar, dels hantera dagsaktuella vägvalsfrågor för användningen av mark, vatten och den byggda- och obebyggda miljön. Många intressen behöver kunna samspela i en växande kommun. Plankartan tillsammans med planbeskrivningen visar hur de fysiska strukturerna (bebyggelse, transportsystem, grönstruktur och vattenområden) långsiktigt kan samspela effektivt. Och hur olika funktioner bör lokaliseras för att underlätta för människor och en ur alla aspekter hållbar utveckling.

I föregående kapitel redovisat två strukturbilder och ett referensscenario som underlag för diskussioner under samrådet. Prioriteringar och anvisningar på plankartan och i den här planbeskrivningen har tagits fram för att ge en ram som möjliggör en utveckling både enligt strukturbild Flerkärning och Enkärning samt enligt referensscenario.





▲ Plankarta som visar hela kommunen

◀ En mer detaljerad karta över Uppsala stad

---

Stora kartor finns i en separat kortversion som finns på kommuninformation, Stationsgatan 12, och som kommer att delas ut på möten.

Se även s 113.











**TILLBAKA TILL KARTAN**

## STÄLLNINGSTAGANDEN TILL MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

I planbeskrivningen redovisas förslag till övergripande inriktning för hur olika områden bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Till planbeskrivningen hör dels en plankarta som visar hela kommunen, dels en mer detaljerad karta över Uppsala stad. Inriktningarna ska fungera som stöd i efterföljande planläggning och beslut. De vänder sig både till kommunen själv, till andra myndigheter, markägare, byggherrar och till allmänheten.

<p><b>Stadsväven</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Stadsväv</li> <li> Innerstad</li> <li> Stadsnod</li> <li> Stadsdelsnod</li> <li> Handelsområde</li> <li> Bytespunkt för kollektivtrafik</li> <li> Stadsstråk</li> <li> Stadsstråk med verksamhetsmiljöer</li> <li> Större utvecklingsområde</li> <li> Park- och naturlänk</li> <li> Park- och naturlänk med huvudavrinningsstråk</li> </ul> <p><b>Stadens omland</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Uppsalaslätten</li> <li> Dalgångslandskapet</li> <li> Småbrutna landskapet</li> <li> Skogslandskapet</li> </ul> <p><b>Tätorter och landsbygder</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Prioriterad tätort</li> <li> Servicenod</li> <li> Landsbygd</li> <li> Lågstrålande zon</li> </ul> <p><b>Verksamhetsområden</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Verksamhetsområde</li> <li> Verksamhetsområde ungefärligt läge</li> </ul>	<p><b>Det gröna och blå</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Park och natur</li> <li> Föreslaget naturreservat</li> <li> Stort naturområde</li> <li> Åstråk</li> <li> Särskilt värdefullt vatten</li> <li> Åsens grundvatten</li> </ul> <p><b>Transportinfrastruktur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Cykelstråk</li> <li> Kollektivtrafikstråk</li> <li> Brolänk</li> <li> Vägreservat</li> <li> Järnvägsreservat</li> <li> Stationsreservat</li> <li> Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå</li> <li> Trafikplats E4</li> <li> Flygplats</li> </ul> <p><b>Teknisk försörjning</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> ① Återvinningscentral</li> <li> ② Ny vattentäkt</li> <li> ③ Vattenverk</li> <li> ④ Reningsverk</li> <li> ⑤ Avfallsanläggning</li> </ul>
---	--

**Teckenförklaring**

	Befintlig översiktsplan
	Utsnitt karta staden
	Kommungräns
	Tätbebyggt område
	Järnväg
	Motorväg
	Allmän väg
	Vattenyta







## STADSVÄVEN

Stadsväven är en avgränsning av Uppsala stad fram till 2050. Fram till dess bör alltså stadsutvecklingen i staden i huvudsak rymmas inom stadsvävens gränser. Stadsvävens kvaliteter och funktioner utgörs av just väven av olika funktioner som finns i en stad: bebyggelse, gator och andra offentliga rum så som platsbildningar och parker, vatten och natur, idrottsområden, social och kommersiell service, en stor bredd av olika verksamheter, transportanläggningar och tekniska installationer. De ingående delarna utgör både egna system och nät samtidigt som de samspelar med varandra. Stadsväven skiljer sig i sin uppbyggnad mellan olika områden.

### Inriktning

Följande generella inriktning gäller för hela stadsväven. Specifika beskrivningar och inriktningar finns för vissa mark- och vattenanvändningssorter inom stadsväven (se lista).

Stadsväven ska göras tätare och bädda för en intensivare användning. Utvecklingen ska ha inriktning på mångfald, kvalitet i utformningen, samverkan mellan de olika systemen samt sammanlänkning och hög tillgänglighet mellan stadsvävens olika delar. Förändringarna mot en intensivare markanvändning ska ske på ett sätt som tar hänsyn till platsens karaktär och som tillför kvaliteter för närmiljön, staden och kommunen som helhet. Kompletteringar ska stödja gång-, cykel- och kollektivtrafik. De ska också bidra till att minska barriäreffekter och förbättra mötesfunktioner och samband av olika karaktär. Möjligheter till funktionsblandning ska alltid utnyttjas. Plats för parker och grönområden att utveckla succesivt under lång tid samt för idrott ska reserveras för framtida behov när staden växer. Potential för ekosystemtjänster ska tillvaratas och brister på park- och naturmark, särskilt i de nordöstra stadsdelarna, ska åtgärdas. Områden längs Fyrisån, som riskerar att översvämmas, bör inte bebyggas utan att särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella konsekvenser. Samhällsfunktioner av betydande vikt bör förläggas till nivåer till med låg sannolikhet för översvämning.

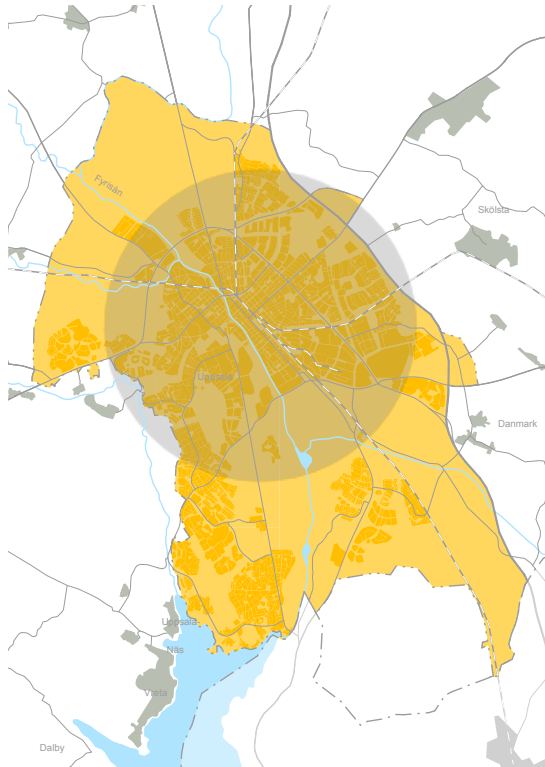
I stadens centralare delar, cirka fyra km från resecentrum (se figur) förutsätts alla förändringar bidra till en sammantaget hög täthet i denna zon. Syftet med detta är dra nytta av det centrala läget och minska behoven av biltransporter inom staden.

Markanvändningssorter som ingår i stadsväven

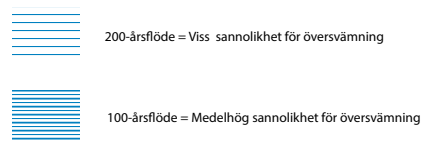
- Innerstad
- Stadsnod
- Stadsdelsnod
- Handelsområde
- Bytespunkt för kollektivtrafik
- Stadsstråk
- Stadsstråk med verksamhetsmiljöer
- Större utvecklingsområde
- Park- och naturlänk
- Park- och naturlänk med huvudavrinningsstråk



TILLBAKA TILL KARTAN



Stadsväven med 4km-zonen



Översvämningsrisker längs Fyrisån, se vidare [www.msb.se](http://www.msb.se),  
 "översvämningskartering utmed Fyrisån – rapport nr 1, 2013-05-23"



**TILLBAKA TILL KARTAN**



## INNERSTAD

Innerstaden har en speciell och överordnad roll i kommunen och länet. Den är en del av den gemensamma identiteten och ansiktet utåt för kommunen. Innerstaden är den mest tillgängliga och aktivitetstäta miljön med mycket goda lägen för handel, nöjen, kultur, kontorsverksamheter och boende. Förändringstrycket är starkt i innerstaden. Här är det många som vill etablera sig, bo och anordna aktiviteter. Det finns många värden och intressen här som kräver hänsyn vid förändring. Stora delar av innerstaden är kulturhistoriskt värdefull och erbjuder inspirerande miljöer för alla. I innerstaden finns några av stadens mest uppskattade stadsrum. Det handlar om väl utformade gatumiljöer, torg, parker och andra rekreationsytor som är omtyckta platser för möten, upplevelser och vila.

Innerstadens bebyggelse domineras i sina inre delar av verksamhetslokaler och i dess yttre delar av bostäder, men karaktären av blandad kvartersstad finns i hela området. Ofta återfinns verksamheter och bostäder i samma byggnad.

Innerstadens lägesegenskaper och innehåll gör den till en nyckelmiljö för ett kontaktintensivt och specialiserat närings- och arbetsliv. Detta kräver räckvidd till större delen av huvudstadsregionen och till Arlanda för att få bra matchning medarbetare och affärspartners. Innerstaden är en stimulerande lokal miljö som inkluderar ett stort och diversifierat utbud av potentiella samarbetspartners.

### Inriktning

Innerstadens unika position för näringslivet, stadslivet och identiteten ska utvecklas. Den nuvarande innerstaden behöver expandera med byggd yta för verksamheter och bostäder både inåt och utåt och rymma allt fler funktioner. Expansionen ska ske så att blandstadskaraktären utvecklas med mer variation. Fler goda lägen ska skapas och reserveras för verksamheter av skilda slag. Det historiska arvet, kvaliteterna i de of-fentliga rummen och de gröna kvaliteterna ska värnas. Men de ska också utvecklas, visas upp och medverka till ett rikare stadsliv.

Till innerstaden ska det vara nära och lätt att ta sig, men prioriteringen mellan olika trafikantslag måste vara tydlig. I Uppsalas innerstad ska gång och cykel prioriteras. Cyklister ska ges plats utifrån en tydlig sammanhållen logik. Bilen har tillgänglighet till centrumhandel och bebyggelse, men i lägre hastigheter och på de gåendes villkor. Parkeringen på gator och torg ersätts över tid med parkering i parkeringshus och garage för att skapa yta för stadsliv och handel. De befintliga parkeringsgaragen ska prioriteras för boende och besökare. Varuförsörjningen ska ges ordnade platser och ökad framkomlighet under delar av dygnet. Gatunätet för gående görs mer finmaskigt och sammanhängande för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten. Kollektivtrafiken ska ta hänsyn till stadsbilden och stadslivet, och får tydligare prioriterade stråk och fler större knutpunkter som utvecklas centralt.

Inom ramen för översiktsplaneringen har en innerstadsstrategi tagits fram. I den finns inriktningen för markanvändningen i Uppsalas innerstad mer utförligt beskriven.



TILLBAKA TILL KARTAN



## STADSNOD

Stadsnoder är noder i staden som kompletterar innerstadens speciella och överordnade roll i kommunen och länet. De har en starkt strukturerande roll, är övergripande knutpunkter och mötesplatser i staden och har en innerstadslignande fysisk struktur.

### Inriktning

Stadsnoder ska utvecklas mot en hög stadsmässighet, inlemmad i stadsväven. Stadsmässighet kräver en tydlig struktur av stadens byggstenar, det vill säga kvarter, gator och andra offentliga rum, exempelvis torg och parker. Inom varje kvarter ska en variation i uttryck och funktion eftersträvas. Stadsnoder ska ha ett mångfunktionellt innehåll med ett upptagningsområde som kan sträcka sig över större delar av eller hela staden respektive kommunen. De kan också ha funktioner med ett regionalt eller till och med nationellt upptagningsområde. Utifrån sina egenskaper och geografiska läge ska stadsnoderna komplettera varandra och innerstaden. Stadsnoder utvecklas utifrån sina lägesegenskaper. Syftet är att skapa en större mångfald av attraktiva miljöer där människor, företag och andra aktörer vill bo och verka. För att de ska utvecklas på detta sätt är det viktigt att det finns en tillräckligt stor kritisk massa av bostäder, verksamheter och besöksmål. Det innebär att en hög täthet och exploateringsgrad eftersträvas inom ett omland på ca 600 meter från den utpekade centrala punkten med hänsyn till lokala förutsättningar. Stadsnoderna ska skapa förutsättningar för en högre effektivitet i resursutnyttjande av såväl transportsystem som annan infrastruktur. Noderna ska ha en hög tillgänglighet vilket innebär att de är knutpunkter och/eller bytespunkter för kollektivtrafik. Stadsnoderna ska säkra tillgänglighet till såväl basservicefunktioner som specialiserade servicefunktioner. För att säkerställa nodernas funktion som knutpunkt och bytespunkt för kollektivtrafiken ska plats för högkvalitativa resecentra reserveras och utvecklas på central och strategisk plats både för kollektivtrafiken och för stadslivet.

Huruvida platserna som utpekats som stadsnoder kan/ska utvecklas till stadsnoder beror på om Uppsala stad utvecklas till en enkärnig eller en flerkärnig stad (Se avsnitt Från sju strukturscenarier till två strukturbilder). Platserna som utpekats som stadsnoder ska dock under alla omständigheter utvecklas med flexibilitet och beredskap för att ha möjlighet att kunna utvecklas till stadsnoder i framtiden. Stadsnoderna ingår i olika Större utvecklingsområden, där inriktningen för utvecklingen av områdena runt stadsnoderna beskrivs.

### Stadsnoder

- Gränby
- Bergsbrunna (Uppsala Södra)
- Gottsunda-Ultuna

Beskrivning och inriktning för de olika stadsnoderna

### Gränby

Gränby centrum består idag av ett köpcentrum och ett idrottsområde med regionala funktioner. Det gränssar till Gränbyparken, en viktig rekreativ park för östra Uppsala. **Inriktning:** Stadsnoden bör utvecklas utifrån de generella inriktningarna för stadsnoder, men integrerat med en utveckling av idrottsanläggningar av regional karaktär.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Bergsbrunna (Uppsala södra)

En stadsnod i Bergsbrunna är helt beroende av att det etableras ett stationsläge (Uppsala södra). Stationsläget ger en kraftigt förbättrad tillgänglighet och skapar förutsättningar för såväl bostäder som verksamheter. Läget på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala gör att stadsdelen bidrar till integrationen mellan Stockholm och Uppsala och en utveckling av Uppsala stad mot en nordlig nod i huvudstadsregionen. **Inriktning:** Bergsbrunna (Uppsala södra) ska byggas utifrån en stationsorts specifika förutsättningar. Kollektivtrafik på Ostkustbanan ska vara det naturliga valet för att ta sig till målpunkter utanför stadsdelen. Befintliga stadsdelar; Bergsbrunna, Sävja, Nántuna och Vilan, kopplas till ett nytt stationsläge med gena gång- och cykelstråk och kollektivtrafik. Utbyggnaden av stadsdelen behöver ske under lång tid. Efterfrågan på lokaler och bostäder i mer tätastadsmiljöer kommer sannolikt inte att uppkomma förrän ett tillräckligt stort underlag finns i närområdet. Det finns därmed en risk att den stationsnära marken används till ändamål som gör det svårt att i längden uppnå eftersträvd täthet. Därför är det viktigt att en kommande fördjupad översiktsplan hanterar genomförandefrågor och etapputbyggnader, särskilt i de stationsnära lägena.

## Gottsunda/Ultuna

Stadsnoden består av två tyngdpunkter, Gottsunda centrum och området runt SLU i Ultuna. **Inriktning:** Gottsunda Allé och Ultuna Allé är centrala gator för att knyta ihop de båda centrala punkterna i stadsnoden. Särskild hänsyn ska tas för att stråket längs alléerna ges en utformning och innehåll som binder samman de båda tyngdpunkterna.



### STADSELSNOD

Stadsdelsnoder är centrala platser för service och mötesplatser för invånare och verksamheter i en eller flera angränsande stadsdelar. Här finns också bostäder och arbetsplatser och besöksintensiva funktioner. De kan också ha någon enskild funktion, exempelvis handel, som sträcker sig över ett större omland (Stenhagen C). Noderna är viktiga offentliga mötesrum och strukturerande för den ”sociala infrastrukturen”.

Stadsdelsnoder bidrar till att säkra tillgänglighet till basservicefunktioner i staden. Noderna ligger i utpekade stadsstråk och genom att vara viktiga målpunkter bidrar de till att kollektivtrafiken får en strukturerande roll i stadsutvecklingen.

### Inriktning

Stadsdelsnoder ska, liksom stadsnoder, utvecklas mot en hög stadsmässighet, inlemmad i stadsväven. För att åstadkomma det krävs en tydlig struktur för stadens byggstenar, kvarter, gata och andra offentliga rum, såsom torg och parker. Men med hänsyn till platsens lokala förutsättningar. Inom varje kvarter ska en variation i uttryck och funktion eftersträvas.

Ett flerfunktionellt innehåll bidrar till att liv och aktivitet finns stora delar av dygnet. Innehållet ska bidra till och stärka det sociala livet för sin stadsdel och omgivande stadsdelar. För att utvecklas till noder med ett varierat utbud av målpunkter ska en hög täthet eftersträvas inom en radie på ca 300 meter från platsens mittpunkt, men med hänsyn till platsens lokala förutsättningar.

Stadsdelsnoder har en hög tillgänglighet och alltid en hållplats för minst en stomlinje för kollektivtrafik. De kan också utgöra bytespunkt för kollektivtrafik.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Stadsdelsnoder

- Stenhagen centrum
- Heidenstams torg
- Västertorg
- Börjetull
- Årsta centrum
- Torbjörns torg
- Torg i Ulleråker
- Torg i Rosendal



### HANDELSOMRÅDE

Boländerna är ett existerande externhandelscentrum av regional betydelse. Det är viktigt för staden som handelscentrum. Boländerna skiljer sig från stadsnoder och stadsdelsnoder både vad gäller struktur och förutsättningar för att utveckla en innerstadsstruktur. Närliggande industri med krav på säkerhetsavstånd gör området olämpligt för bostadbyggnad. Noden har en regional funktion som handelscentrum särskilt för handel som förutsätter god tillgänglighet med bil.

### Inriktning

Boländerna bör utvecklas mot en mer urban karaktär med större tydlighet i de offentliga rummen. Bostadsbyggande är inte tillåtet på grund av närliggande industri. Noden är särskilt specialiserad på handel men kan också kompletteras med andra branscher inom de förutsättningar som handeln sätter. Högre täthet bör eftersträvas och en koppling till innerstaden via ett stadsstråk längs Bolandsgatan samt längs Fyrislundsgatan är viktigt för sammanlänkning med övriga stadsväven. Noden har en hög tillgänglighet med minst 1 stomlinje och utgör framtida bytespunkt för kollektivtrafiken. Det är viktigt att en sådan plats utvecklas med hög täthet, besöksintensiva funktioner och hög tillgänglighet till och från närområdet. En utveckling mot mer grönyta i området ska eftersträvas. (Se Bolandsprogrammet, KS 2014.)

## Handelsområde

- Boländerna



### BYTESPUNKT FÖR KOLLEKTIVTRAFIK

Bytespunkter för kollektivtrafik ska säkerställa effektiva byten mellan olika busslinjer. Bytes- och knutpunkter för kollektivtrafik är i de allra flesta fall lokaliserade till stadsnoder och stadsdelsnoder. Det finns dock några platser där en bytespunkt för kollektivtrafik är nödvändig för dess funktionalitet även utanför dessa noder. Två lägen är angivna på plankartan: vid Flogsta och vid Ekonomikum (Luthagsesplanaden /Kyrkogårdsgatan).

### Inriktning

Tillräcklig mark ska säkerställas för att rymma de funktioner som en effektiv och attraktiv kollektivtrafikknutpunkt kräver.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Bytespunkt för kollektivtrafik

- Flogsta
- Ekonomikum



### STADSSTRÅK OCH STADSSTRÅK MED VERKSAMHETSMILJÖER

Från innerstaden löper gatustråk ut mot olika stadsdelar. Några av dessa har delar som redan idag har en innerstadskaraktär med täthet och variation och med ett innehåll av såväl bostäder som arbetsplatser. Stadsstråk består av två delar som är beroende av varandra. För det första ett gaturum och offentliga rum, för det andra, i de allra flesta fall, bebyggda kvarter på ömse sidor om gatan. Stadsstråken strukturerar staden i syfte att främja gång, cykel och kollektivtrafik som naturliga och attraktiva sätt att förflytta sig på. I samtliga stadsstråk skapas förutsättningar för stomlinjer med turtät och snabb kollektivtrafik.

### Generell inriktning

Stadsstråken ska utvecklas till livfulla gator med variation av funktioner såsom boende och arbetsplatser mellan och, så långt möjligt, inom varje kvarter. De ska ha inslag av platsbildningar som inbjuder till aktivitet och i övrigt hög kvalitet i de offentliga rummen. Stadsstråk ska bidra till att utveckla en attraktiv levande stad och gaturum som är trevliga och behagliga för människor att röra sig och vistas i, ett aktivt stadsliv ska eftersträvas tvärs över och längs med gatan. Entréer till lokaler, arbetsplatser och bostäder ska orienteras mot gatan. För att stadsstråken ska få en strukturerande roll med många boende, verksamma och besöksfunktioner ska en hög exploateringsgrad eftersträvas inom en bredd av cirka 200 meter på ömse sidor om gatans mitt. Gaturummen ska säkra en hög framkomlighet för kollektivtrafik. Det innebär att egna körfält för kollektivtrafik ska eftersträvas. Där egna körfält inte är möjligt på grund av befintligt gaturums bredd, ska kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Det innebär att angöringsparkering i de allra flesta fall inte är möjligt, och bör säkras på annat sätt, till exempel längs tvärgator.

Utveckling i vissa av stråken beror på om Uppsala stad utvecklas i enkärnig eller flerkärnig riktning (Se Från sju strukturscenarier till två strukturbilder). Stråken som utpekats som stadsstråk ska dock under alla omständigheter utvecklas med flexibilitet och beredskap för att ha möjlighet att kunna utvecklas till stadsstråk i framtiden. Där stråken ingår i Större utvecklingsområde (länk) så gäller att de behöver utredas om utvecklingsområdet beslutas att utvecklas.

### Inriktning för stadsstråk med verksamhetsmiljöer

I stadsstråk med verksamhetsmiljöer ska lokaler för olika typer av verksamheter säkerställas i samtliga bottenvåningar, samt i övriga placeringar där så är möjligt så att miljön sammantaget blir attraktiv för etableringar. Verksamhetsmiljöerna ska vidare underbygga aktiviteter och stadsliv i stråken. I undantagsfall kan kravet på verksamheter i bottenvåningen frångås. I stadsstråk med verksamhetsmiljöer är angöringsparkering i de flesta fall särskilt viktigt. Om plats för egna körfält för kollektivtrafik inte kan samordnas med angöringsparkering ska angöringsparkering säkerställas på annat sätt, exempelvis längs tvärgator eller i parkeringshus.

### Inriktning för stadsstråk (utan tillägget - med verksamhetsmiljöer)

I övriga stadsstråk ska lokaler i bottenvåningarna, eller i övriga placeringar, säkras i goda lägen.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Stadsstråk med och utan verksamhetsmiljöer

- Stenhagsstråket
- Börjestråket
- Svartbäcksstråket
- Nybystråket
- Gränbystråket
- Vaksalastråket
- Salabacksstråket
- Bolandsstråket
- Fyrislundstråket
- Sävjastråket
- Ultunastråket
- Gottsundastråket
- Eriksbergsstråket

Särskild inriktning för vissa stråk

### **Stenhagsstråket**

Där stråket passerar naturreservat är endast en ensidig stadsutveckling möjlig.

### **Bolandsstråket**

Längs vissa delar av stråket är bostäder inte möjliga på grund av skyddsavstånd till störande verksamheter. Inriktningen i dessa delar är fortsatt att stråket bör utvecklas mot en stadsmässig tät karaktär men baserat på verksamheter.

### **Fyrislundstråket**

En utveckling av Fyrislundstråket i delen söder om Kungsängsleden enligt den generella inriktningen beskriven ovan ligger tidsmässigt sannolikt i den senare delen av planperioden.

### **Sävjastråket**

Hur Sävjastråket utvecklas är beroende av huruvida Uppsala stad utvecklas till en enkärnig eller en flerkärnig stad (se Från sju strukturscenarier till strukturbilder).

### **Ultunastråket**

Hur Ultunastråket utvecklas är beroende av huruvida Uppsala stad utvecklas till en enkärnig eller en flerkärnig stad (se Från sju strukturscenarier till strukturbilder). En utveckling i riktning mot stadsmässighet och hög exploatering är inte möjligt där stråket passerar Fyrisån och Åriket. Det är därför viktigt att utformningen av en länk tvärs de delarna bidrar till att knyta samman staden på bägge sidor på ett annat sätt än genom bebyggelse.



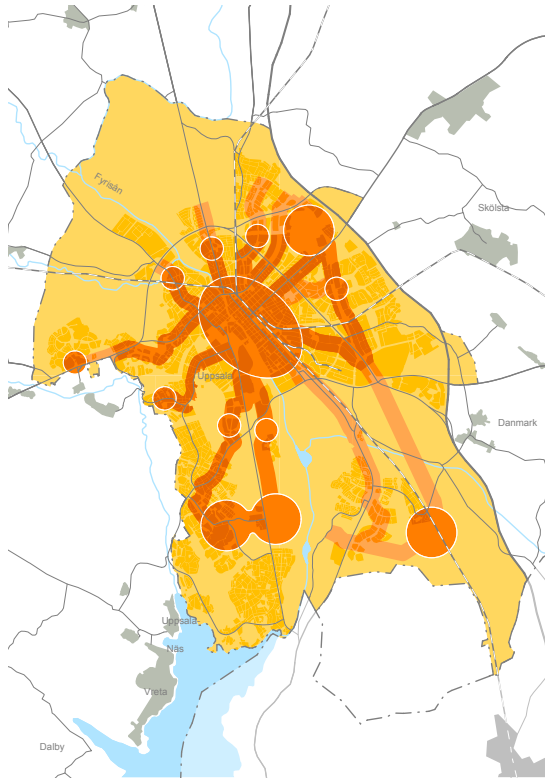


## Gottsundastråket

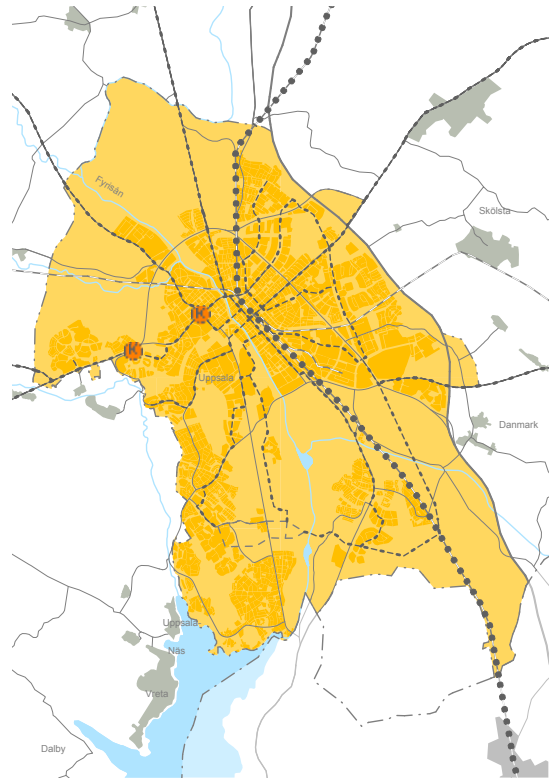
Hur Gottsundastråket utvecklas är beroende av huruvida Uppsala stad utvecklas till en enkärnig eller en flerkärnig stad (se Från sju strukturscenarier till strukturbilder).

## Eriksbergsstråket

Där stråket passerar naturreservat Stadsskogen är endast ensidig stadsutveckling möjlig.



Stadsväven med noder och stråk



Långsiktiga stomlinjesträckningar för kollektivtrafik





## STÖRRE UTVECKLINGSOMRÅDE

Större utvecklingsområden är områden inom stadsväven som på skilda sätt kan spela en större roll stadens bebyggelseutveckling.

### Inriktning

I flera avseenden går det inte att idag ta ställning till när eller hur det kan vara aktuellt att välkomna en bebyggelseexpansion. Förutsättningarna för respektive område framgår i texten nedan. Flera av områdenas utveckling beror på om Uppsala stad utvecklas i enkärnig eller flerkärnig riktning (Se Från sju strukturscevarier till två strukturbilder).

Områdena som berörs är:

- Södra staden
- Sydöstra stadsdelarna
- Herrhagsskogen och delar av Stabbygderna
- Gränby-Österleden
- Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

Inriktning för specifika större utvecklingsområden

### Södra staden

Hanteras i kommande FÖP. Möjliggör ca 25 000 bostäder.

### Sydöstra stadsdelarna

En fördjupad översiktsplan bör upprättas som förberedelse för en omfattande stadsexpansion under planperioden. Stadsexpansionen kan innehålla uppemot 10 000 nya bostäder och stora utrymmen för verksamhetsmiljöer, och en etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) strax söder om Bergsbrunna (Se Stadsnod). Den goda regionala tillgängligheten med koppling till såväl E4 som järnväg och till Uppsalas innerstad och övriga kärnbildningar ger förutsättningar för kärnbildning även runt en ny station, med hög täthet och för verksamhetsetableringar av skilda slag.

Det finns flera osäkerheter som måste utredas inom ramen för en fördjupad översiktsplan. Området berörs av riksintressen för kulturmiljö i väster och öster, vilket ställer särskilda krav. Trafikförbindelser mellan E4, ny tågstation och väg 255 bör belysas. Likaså trafikförbindelser mellan ny tågstation och Fyrislund, samt inbördes kopplingar mellan befintliga och tillkommande bebyggelsemiljöer. Utöver detta bör den fördjupade översiktsplanen bevaka möjligheten att på lång sikt foga samman utvecklingsområdet med Uppsala stad via slätten norr om Sävjaån (se utvecklingsområde Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna).

Det är endast aktuellt att expandera ut på slättlandet öster om järnvägen efter det att statsmakterna tagit beslut om att etablera en ny tågstation. För att säkerställa möjligheten till tätt stadsbyggande i lämpliga lägen ska inte området söder om befintliga stadsdelarna Sävja och Bergsbrunna och pågående planläggningar bebyggas före positivt beslut om ny tågstation har lämnats. På Nántuna-sidan av järnvägen bör man tillämpa motsvarande försiktighet, särskilt i partierna söder om reservatet för ny kollektivtrafiklänk samt i reservatets närområde norrut. Innan en fördjupad översiktsplan upprättats ska stadsbyggande och andra åtgärder i området ta hänsyn till de grova strukturer för nya trafikkopplingar som syns i översiktsplanens plankarta.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Herrhagsskogen och delar av Stabbygärderna

Området ligger väster om Bärbyleden och bör tas i anspråk för stadsutveckling först när ett genomförande av ny järnväg till Enköping fått en stabil tidsplan, alternativt i ett läge när andra alternativ saknas för stads-expansion. Oavsett vilket, så behöver strukturfrågorna lösas i sin helhet för området.

Ett reservat för ny järnväg löper genom området. Ett ianspråktagande av området kräver ställningstagande till om det är rimligt att utveckla stadsbebyggelse på båda sidor om en sådan järnväg. Dessutom kräver det ett klagörande om påverkan på trafikkopplingarna mot de södra stadsdelarna och eventuella behov av åtgärder i trafiksystemet.

## Gränby – Österleden

Området kan bidra till utveckling av en mer diversifierad stadsnod i Gränby. Noden kan innehålla ett bredare utbud av näringslivsmiljöer många nya bostäder och fortsatt utveckling av idrotts- och rekreationsfunktioner (För mer utförlig inriktning för noden se Stadsnod). Kopplingar till ett nytt verksamhetsområde nordost om E4 behöver utvecklas, liksom över Österleden. En förutsättning är att turtäta och snabba kollektivtrafikförbindelser (stomlinjer) kan etableras via såväl Råbyvägen som Vaksalagatan mot innerstaden och Gottsunda-Ultuna. Helst ska detta även etableras via Fyrislundsgatan ner till en ny tågstation vid Bergsbrunna (Uppsala Södra). Om bostadsutbyggnad kommer först måste utrymme reserveras för verksamheter i tillräcklig omfattning på ett sätt som bäddar för att goda etableringsmiljöer för näringsverksamheter kan åstadkommas senare.

## Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

Området utgörs av värdefull jordbruksmark och värdefullt landskap som formerar karaktären av stad på slätten och dessutom en viktig inflygningskil för streckfåglar mot årike Fyris. Marken har också ett gott läge för att kunna inlemmas i stadsväven genom mer intensiv markanvändning och genom att det sammanlänkar olika stadsområden. Primär markanvändning kan vara verksamhetsmark närmast Boländerna och Kungsängens gård, samt kommersiell odling, stadsodling och gröna idrotts- och rekreationsytor på övrig mark för att bevara en öppen karaktär i delar av området. En cykel- och kollektivtrafiklänk mellan Gnistarondellen och Uppsala södra kan ge mycket god tillgänglighet mellan de sydöstra och östra stadsdelarna. Norra delen av området bör inte tas i anspråk för bebyggelse innan angränsande åkermark i nordväst har exploaterats. Om ytterligare delar av området ska bebyggas får avgöras i fördjupningsstudier. Detta blir först aktuellt i samband med ett positivt beslut om ny tågstation Bergsbrunna (Uppsala södra).



**PARK- OCH NATURLÄNK**



**PARK- OCH NATURLÄNK MED HUVUDAVRINNINGSSTRÅK**

Park och naturlänk är viktiga gröna sociala och i många fall även ekologiska huvudstrukturer som knyter ihop befintliga och framtida park- och naturområden i och kring staden. De utgör alltså, tillsammans med Å-stråk, viktiga länkar mellan park- och naturområden. Flera av länkarna följer viktiga befintliga rörelsestråk som till exempel Gula stigen och Linnéstigar. De har också potential för utveckling av ekosystemtjänster, det vill säga tjänster som naturen gratis tillhandahåller åt oss människor. Några av länkarna är viktiga avrinningsstråk, det vill säga lågstråk i park- eller naturmark som avbördar markvatten och dagvatten från större bebyggelseområden. Stråken ökar säkerheten mot översvämningar, sänker hastigheten på vattnet och bidrar till rening av dagvatten. Avrinningsstråken har även potential för utveckling av såväl rekreativa som ekologiska kvaliteter. Länkarna har särskilt stor betydelse i de delar av staden där det finns ont om skog och naturområden. För närmare information om ekologiska och sociala värden och deras potential längs länkarna se aktuella planeringsunderlag.



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## Övergripande inriktning

Längs Park- och naturlänkar ska större och mindre grönområden tas tillvara långsiktigt, utvecklas och sammankopplas med tillgängliga och trygga rörelsestråk. Där det finns behov och förutsättningar för det ska även ekologiska samband stärkas och ekosystemtjänster utvecklas och nyttjas. Längs de länkar som även utgör viktigt dagvattenstråk ska plats för dagvattenhantering reserveras.

### Inriktning för Park- och naturlänk med huvudavrinningsstråk

Huvudavrinningsstråk inom Park- och naturlänk ska reserveras och utvecklas för fördröjning och rening av dagvatten i öppna system. Dagvattenanläggningar ska anläggas på ett sätt som ger även rekreativa och ekologiska kvaliteter.

### Inriktning för specifika park- och naturlänkar

**Mälarstranden:** Bevarat och utvecklat rörelsestråk längs Mälarstranden mellan Flottsund och Vårdsätreviken. Rörelsestråk, målpunkter, aktivitets- och vistelsevärden, bland annat bad, utvecklas. Stråk utvecklas också vidare ned mot Hammarskog vid Dalbyviken.

**Gula stigen:** Rekreativstråk, i huvudsak genom park och natur, från stadens centrum till Skarholmen. Stråkets nuvarande bredd bör upprätthållas genom skogspartier, såsom Kronparken och Sunnerstaskogen. Livsmiljöer och spridningssamband för gammeltall säkerställs och tillgängligheten utvecklas inom ramen för utvecklingen av Södra staden. Gula stigen länkar via Vårdsätra skog och Gottsundagipen vidare till Hågadalen.

**Bäcklösadiket:** Park- och dagvattenstråk utvecklas inom ramen för utbyggnaden av Södra Staden. Våtmarker med rekreativa kvaliteter utvecklas nära Fyrisån. Dessa kan även förstärka Årike Fyris värde för bl.a. häckande och rastande fågel.

**Stadsskogen- Ultunaåsen:** Livsmiljöer och spridningssamband för bland annat gammeltall säkerställs och rörelsestråk utvecklas inom ramen för utvecklingen av Södra staden.

**Lunsenlänken:** Ett sammanhängande grönstråk utvecklas mellan Årike Fyris och Lunsen, via Kuggebro, Bergsbrunna och Stordammen-området. Ytterligare ett par tvärgående stråk utvecklas mellan Åriket och Lunsen, ett via Sävja stadsdelspark. Stråket länkar i förlängningen samman Lunsen med Hågadalen, via Årike Fyris och Stadsskogen.

**Östra stadsrandstråket:** Ett sammanhängande grönstråk utvecklas i den östra stadsranden, från Gamla Uppsala och på sikt ända ner till Bergsbrunna framtida stationsläge.

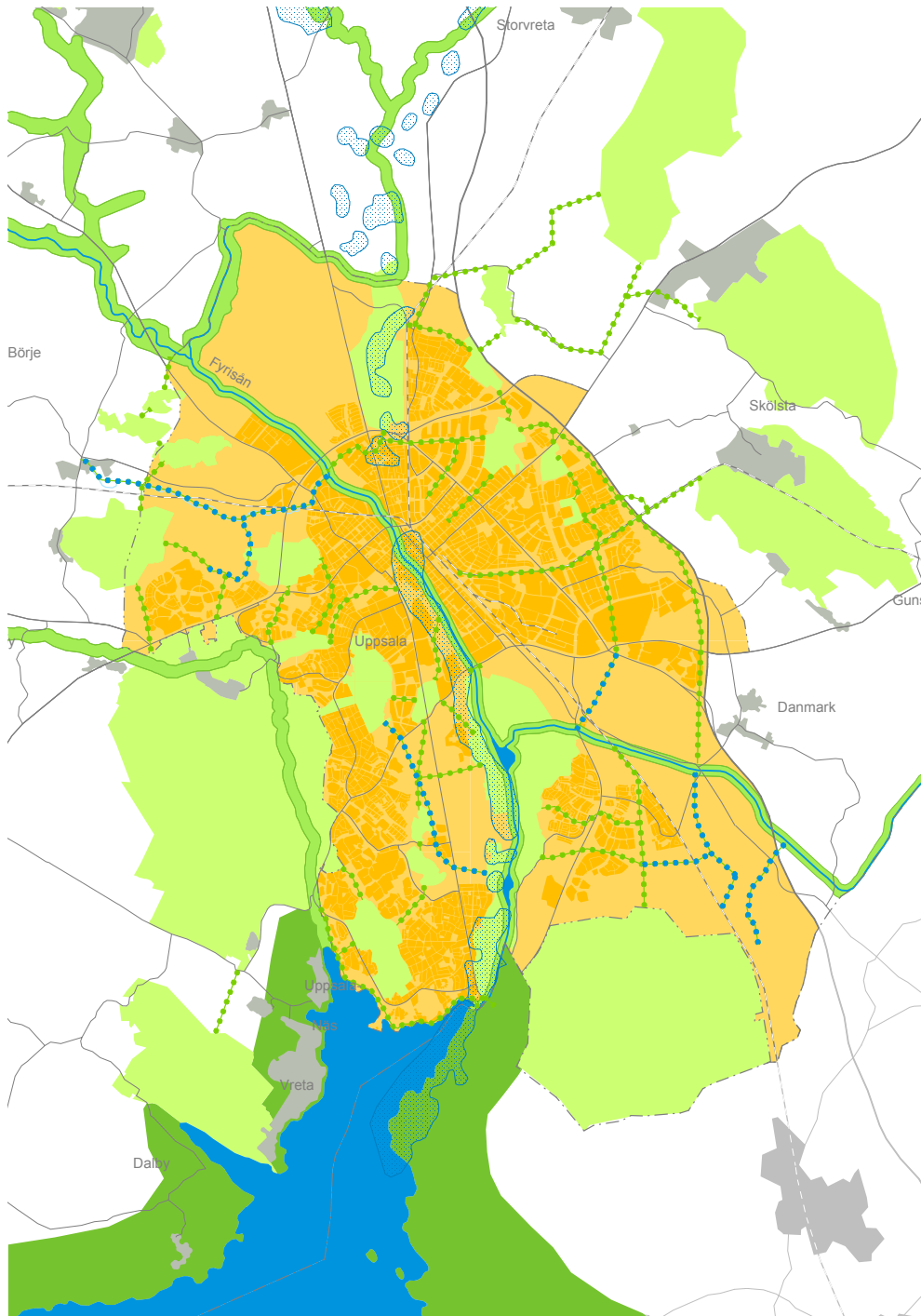
**Fyrislundstråket:** Dagvattenstråk med potential för utveckling av även rekreativa och ekologiska värden. Flera befintliga parker ligger i stråket, bl.a. Årstaparken och Boktryckarparken.



**Länkar i stadens nordöstra delar:** Stadens norra och östra delar har brist på skog så det är viktigt att bibehålla och utveckla länkar ut mot Råby park, och Jälla/Storskogen samt Veyxaskogen. Von Bahrska häcken är viktig i skogsfattig del av staden och knyter ihop Gamla Uppsalastråket med Gränbyparken, med länk via Kapellgärdesparken mot innerstaden. Länk från Gränbyparken knyter också an mot innerstaden.

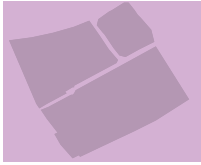
**Länkar i stadens nordvästra delar:** Sammanhängande rörelsestråk längs Librobäcken. Från bäcken länkas söderut via Stabby-Hällby och Herrhagsskogen vidare mot Hågadalen och norrut mot Hässelby park, Hässelby hage och vidare mot Fyrisån. Hågadalen länkas mot innerstaden via Ekebydalen, Arosparken och gamla kyrkogården.



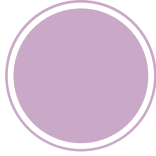


Stadsväven med det gröna och blå





## VERKSAMHETSOMRÅDE



## VERKSAMHETSOMRÅDE UNGEFÄRLIGT LÄGE

Verksamhetsområden är miljöer avsedda exklusivt för störande och störningståliga verksamheter. Detta för att vissa verksamheter (exempelvis processindustri, flygplats) måste ha skyddsavstånd till störningskänsliga funktioner som bostäder, skolor med mera. De stora ytorna som pekas ut inkluderar denna zon av skyddsavstånd. Den zonen lämpar sig för verksamheter som inte kräver vidlyftiga skyddsavstånd och som är störningståliga. Skyddsavstånd till befintliga verksamheter är inkluderat inom verksamhetsområdets gränser på plankartan.

Lokalisering och storlek på dessa verksamhetsområden avgörs av dagens situation och tidigare ställningstaganden, bedömd efterfrågan till 2050 och inriktningen att kunna erbjuda en mångfald av verksamhetsmiljöer som sammantaget kan matcha denna efterfrågan. Det finns en bredd avseende tillgänglighet för gods, personal och besökare, skyltlägen, storlek, verksamhetsinnehåll, förväntat tomtpris och utbud av stödverksamheter etc. Många av verksamhetsområdena ligger i anslutning till större transportleder eller transportnoder och har därför gott transportläge och/eller ligger i bullriga miljöer som inte lämpar sig för bostäder eller annan störningskänslig verksamhet.

### Generell inriktning

Nya verksamhetsområden ska utformas med en flexibilitet i tomtindelning och transportnät för att kunna möta skilda verksamhetsbehov. I mer centrala områden prioriteras hög täthet i byggd miljö och sysselsättningsinnehåll. De bör också ges en flexibel struktur som ger möjlighet till senare omvandling till mer blandad stadsmiljö. Inslaget av grönt är särskilt viktigt på den allmänna platsmarken, och på tomter där stora delar av tomtmarken hårdgörs bland annat så att inte värmeöar skapas.

### Inriktning för specifika verksamhetsområden

**Boländerna:** Äldre verksamhetsområde vars centrala del innehåller industriverksamheter med stora skyddsavstånd. Områdets centralitet är hög och förändringar i riktning mot tätare bebyggelsemiljöer och högre sysselsättningsintensitet välkomnas. För Boländerna finns ett godkänt planprogram med djupare vägledning. För inriktning för Främre Boländerna – se innerstad.

**Fyrislund:** Mycket stort verksamhetsområde som inkluderar Business park och de mer sentida östra delarna som fortfarande är under etablering. Utvidgning föreslås på slätten öster om E4 norr om Kumla trafikplats, med hänsyn till läge och möjligheten att knyta an direkt till befintlig infrastruktur. Här krävs noggrann anpassning till landskapet och stadens möte med detta (stadsbrynet). Planläggning bör föregås av en bredare analys. En möjlig utveckling är också norrut mot Rörby, på västra sidan E4. Särskild programutredning behöver göras för att finna lämplig avgränsning mot blandstadsmiljöer i norr. Det finns stora möjligheter till förtätning i området. För Östra Fyrislund finns godkänt planprogram med djupare vägledning.

**Librobäck-Husbyborg:** Expanderande verksamhetsområde som ligger i bullerzonen från Uppsala flygplats och skjutfält vid Årna. Mötet mellan staden och det öppna landskapet kräver väl gestaltad stadsbrynzon. Planläggning kan ske efter programstudier, där bland annat trafikstrukturen klarläggs.



TILLBAKA TILL KARTAN

**Nordöstra stadsgränsen:** Området begränsas av E4, väg 288 och vägkopplingen dem emellan. Läget och möjligheten att knyta an till befintlig infrastruktur motiverar anspråktagandet av jordbruksmark i detta läge. Mötet mellan staden och slätten kräver noggrann gestaltning av stadsbrynet. Anpassning behöver ske till landskapet och siktlinjerna från Vaksala kyrka. Området är av riksintresse för kulturmiljövården. Planläggning kan ske efter programstudier.

**Ärna:** Här finns Uppsala Garnison med Uppsala flygplats, som är av riksintresse för såväl försvarsflyg som civilflyg. Med hänvisning till områdets höga centralitet är det önskvärt att öka intensiteten i markanvändningen med ytterligare verksamheter som inte är störningskänsliga. För civil verksamhet av större omfattning krävs sannolikt planläggning.

### **Inriktning för områden markerade som punkter på plankartan**

Ett skyddsavstånd till befintliga verksamheter är inte inkluderat för de verksamhetsområden som är illustrerade med en punkt istället för en yta. Dessa är begränsade områden som ibland kan bestå av ett enda företag, men där ytterligare etableringar bedöms vara rimliga. Några av dessa områden är markområden där det idag inte finns verksamheter, men som genom sitt läge i det övergripande transportsystemet är lämpliga som verksamhetsområden.

**Hovgården:** Här finns avfallshantering och Rörkens motorsportanläggning. Expansion kan ske med annan miljöstörande och/eller störningstålig verksamhet. En fördjupning av översiktsplanen från 1994 stödjer denna inriktning.

**Fullerö:** Ett omfattande markområde är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta. Här finns det en möjlig koppling till såväl E4 som ostkustbanan för godshantering.

**Uppsala Södra:** Ett markområde söder om tillkommande station kan vara lämpligt som verksamhetsmiljö med möjlig koppling till såväl E4 som ostkustbanan för godshantering. Närmare precisering får ske i fördjupat översiktsplanarbetet för sydöstra stadsdelarna.

**Bläckhornet:** Mindre område med blandade verksamheter. Det finns vissa expansionsmöjligheter. Ligger inom FÖP Funbo, som ger djupare vägledning.

**Västra stadsgränsen:** Befintlig verksamhetstomt. Begränsad expansion för ytterligare verksamheter kan vara möjlig. Hög kvalitet i gestaltningen krävs här vid stadsbrynet, där också landskapet utanför är känsligt och av riksintresse för kulturmiljövården. Planläggning krävs.

**Vaksala-Eke:** Sammanhållen småföretagsmiljö där viss expansion bör vara möjlig. Anpassning behöver ske till landskapet, som är av riksintresse för kulturmiljövården. Planläggning kan ske efter programstudier.

**Forsamotet:** Området kring E4:ans trafikplats i höjd med Björklinge och Vattholma. Kan vara intressant för trafikantservice eller logistikverksamhet, exempelvis. Utbredning och funktionellt innehåll får klargöras vid planläggning. Initialt kan enstaka mindre verksamhet prövas direkt med bygglovsförfarande.

**Öster om Vänge:** Platsens läge är endast ungefärligt. Kan på längre sikt vara intressant att utveckla som verksamhetsområde, eventuellt med koppling till Dalabanan. Kräver programutredning, som antingen kan göras separat eller som del i en fördjupad översiktsplan för Vänge.

**Läby Österby, Grän, Vedyxa:** Detta är stadsnära bergtäkter och/eller platser för masshantering som är viktiga för stadens flöden av ballastmaterial. Expansion med annan typ av miljöstörande verksamhet kan vara möjlig i anslutning. Mindre expansion bör kunna prövas utan planläggning.



**TILLBAKA TILL KARTAN**



## STADENS OMLAND

Området omfattar de närmaste landskapen utanför stadsväven där det råder särskilt starkt bebyggelsestryck på grund av just närheten till staden.

### Generell inriktning

Syftet med att avgränsa ett omland runt staden är att säkra utvecklingsmöjligheterna för landsbygdsnäringarna<sup>1</sup>, att inte bygga bort möjligheterna att i framtiden expandera staden på ett ekonomiskt och miljömässigt effektivt sätt samt att värna vissa rekreations- och landskapsvärden. Till landskapsvärdena hör en tydlig gräns mellan staden och det omgivande landskapet. Sammantaget innebär detta att ny bostadsbebyggelse endast bör tillkomma i begränsad omfattning under planperioden.

### Beskrivning och inriktningar för de olika landskapen



#### UPPSALASLÄTTEN

Storskaligt slättlandskap norr och öster om Uppsala stad. Uppsalaslättens typiska karaktär är vidsträckta vyer åt flera väderstreck och stora arealer högproduktiv åkermark. Slätten avgränsas med en tydlig övergång mot mer kuperade bryn- och skogsområden i öster och övergår successivt till ett uppbrutet och mer kuperat odlingslandskap i väster. Många av bergs- och moränholmarna liksom brynen mot skogslandskapet i öster är bebyggda med såväl äldre som mer sentida bostadsbebyggelse. I stadens närområde i öster och nordost finns på slätten inslag även av företagsetableringar för verksamheter. Uppsalaslätten har stor betydelse för jordbruksproduktion, upplevelsevärden och för att behålla Uppsalas karaktär av ”staden på slätten” inklusive viktiga siktlinjer. Merparten av Uppsalaslätten utgör riksintresse för kulturmiljövården.

#### Inriktning

Jordbruksmarken ska värnas och ingrepp som försvårar fortsatt brukande ska undvikas. Bebyggelse och andra anläggningar utan koppling till lantbruket, annat mark- och vattenbruk eller redan befintlig annan landsbygdsnäring ska undvikas. Det gäller även berg- och moränkullarna i slättlandskapet. Bebyggelse/anläggningar som ändå tillkommer ska anpassas till skala och utformning för att inte påtagligt framträda.



#### DALGÅNGSLANDSKAPET

Landskapet sydväst om staden, ner mot Mälaren. Området är en mycket gammal kulturbygd. Det utgörs av ett flackt, småbrutet och mycket öppet odlingslandskap, som genomkorsas av flera dalgångar med vattendrag som mynnar i Mälaren. Landskapet är varierat med stort inslag av betesmarker och lövträd. Gränsen mot Mälaren är till stora delar kuperad och med släta hållar som stupar direkt ned i vattnet. Bebyggelsen utgörs av ensamgårdar och mindre byar i gamla gårdslägen från järnåldern med betespräglad mark och gårdsgravfält i närheten. Äldre kyrkor är placerade på strategiska platser i närheten av Mälaren. Dalgångslandskapet har, utöver stor betydelse för jordbruket och kulturmiljövården, stora upplevelsevärden och betydelse för friluftsliv.

<sup>1</sup> Landsbygdsnäring: Areella näringar samt verksamheter som är ytkrävande och/eller kräver speciella anläggningar/lokaler och/eller innebär brukande av mark/vatten och som svårigen kan lokaliseras i staden, tätorterna eller i särskilda verksamhetsområden.

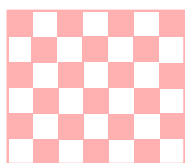


TILLBAKA TILL KARTAN

Nyare bebyggelse finns främst i dalstråken längs det allmänna vägnätet och vid de äldre bybildningarna. Läget är förhållandevis ogynnsamt vad gäller tillgänglighet till större målpunkter i staden och kapaciteten i stadens biltrafiksystem.

### **Inriktning**

Fortsatta utvecklingsmöjligheter för landsbygdsnäringar värnas. God jordbruksmark fredas från exploatering för annat än landsbygdsnäring. Tillkomst av ny bebyggelse för annan näringsverksamhet bejakas där det är förenligt med trafiksystemet och de lokala förutsättningarna: platsbundna natur- och kulturmiljövärden inklusive landskapsbild, vatten- och avlopp med mera. Ny bostadsbebyggelse bör endast undantagsvis tillkomma och då som kompletteringar – men inte utvidgningar – av befintliga bebyggelsegrupper om det kan ske med hänsyn till de lokala förutsättningarna enligt ovan.



### **SMÅBRUTET LANDSKAP**

Böljande odlingslandskap väster om staden, kring Vänge och upp mot Jumkil. Landskapet består av flacka odlingsmarker uppbrutna av höjder med skog eller betesmarker. Det skiljer sig från slättlandskapet genom sin småbrutenhet och mindre öppna karaktär. De västra områdena utgörs mer uttalat av flacka odlingsmarker uppbrutna av kuperade skogsklädda moränhöjder med barrblandskog. Det småbrutna landskapet har utöver stora produktionsvärden för lantbruket även stora upplevelsevärden och betydelse för friluftsliv. Bebyggelsen är främst koncentrerad till de större dalstråken längs det allmänna vägnätet och de äldre bybildningarna, men närmast staden även i andra lägen. Kapaciteten i stadens trafiksystem är mindre god när det gäller att ta hand om biltrafik från detta västliga landskap.

### **Inriktning**

Fortsatta utvecklingsmöjligheter för landsbygdsnäringar värnas. God jordbruksmark fredas från exploatering för annat än landsbygdsnäring. Tillkomst av ny bebyggelse för annan näringsverksamhet bejakas där det är förenligt med trafiksystemet och de lokala förutsättningarna: platsbundna natur- och kulturmiljövärden inklusive landskapsbild, vatten- och avlopp med mera. Ny bostadsbebyggelse bör endast tillkomma som enstaka kompletteringar av befintliga bebyggelsegrupper om det kan ske med hänsyn till de lokala förutsättningarna enligt ovan.



### **SKOGLANDSKAPET**

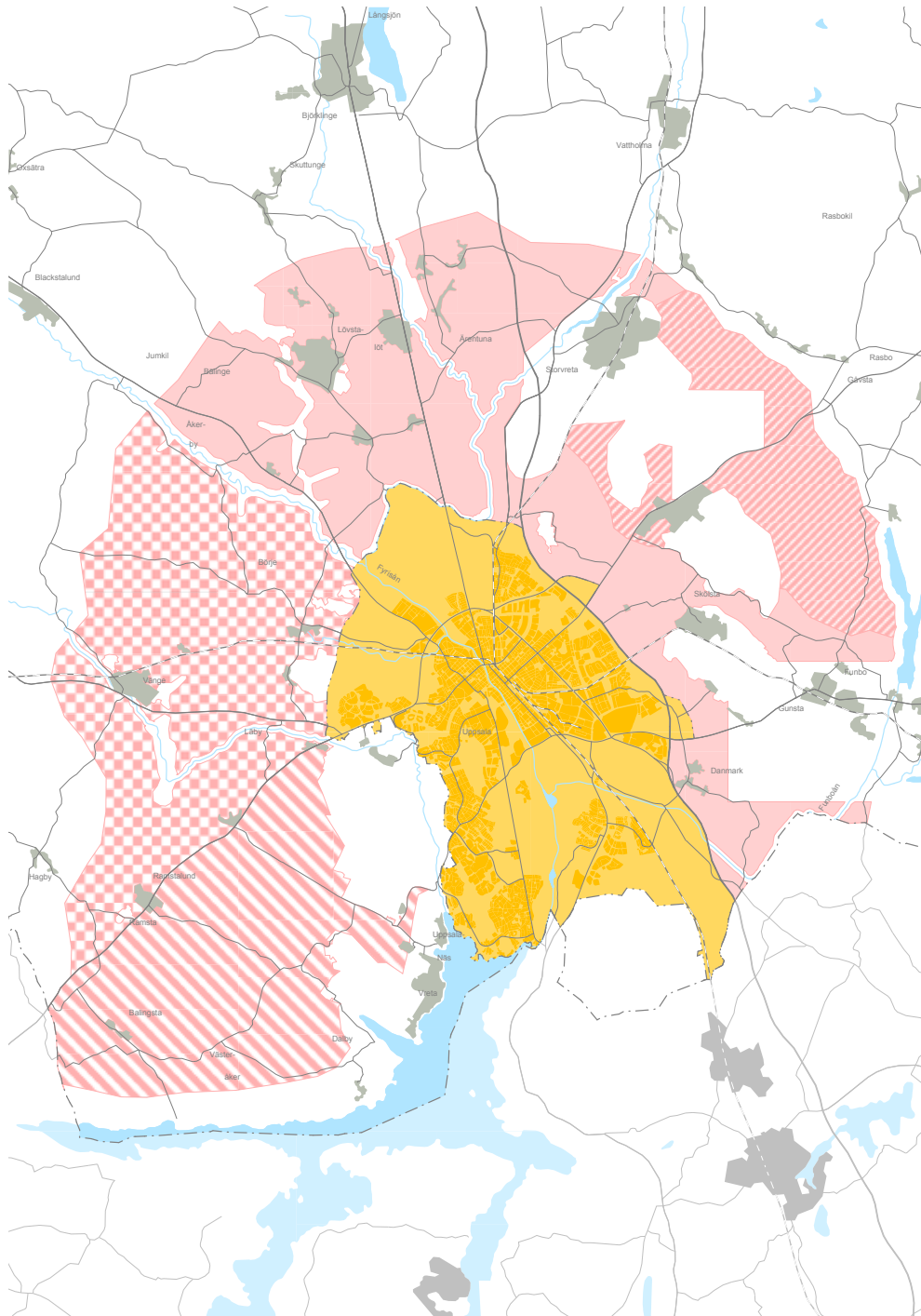
Skogslandskap öster om staden mellan Storvreta och Funbo. Området är en, av små odlingar uppsplittrad, storskog inpå Uppsalaslätten. Större delen av skogsområdet används för produktionsskogsbruk. I norr finns höga naturvärden. Det långa skogsbrynet mot Uppsalaslätten präglas av ett stort antal gårdar och herrgårdar. Bebyggelse finns i övrigt främst i skogens brynzoner och längs Östhammarsvägen. Skogslandskapet har utöver stora produktionsvärden för lantbruket även stora naturvärden och upplevelsevärden med betydelse för friluftsliv och närrekreation.

### **Inriktning**

Brynen mot slättlandskapet, i synnerhet mot Uppsalaslätten, som har natur- och rekreativvärden bör inte ytterligare bebyggas. Eventuella bostadsbebyggelsestillskott området, ska lokaliseras i samlad form.



**TILLBAKA TILL KARTAN**



Stadens omland



## TÄTORTERNA OCH LANDSBYGDERNA



### LANDSBYGDER

Landsbygderna utgör merparten av kommunens yta och innefattar flera bygder och bygdedelar med många småorter och byar, skilda landskapskaraktärer och en arealmässig dominans av jord- och skogsbruksnäringarna. Till skillnad från landskapen i stadens omland är bebyggelsestrycket här mindre tydligt på grund av längre avstånd till Uppsala stad och andra större arbetsplatskoncentrationer. Landsbygdernas roller har förändrats över tid. Strukturuomvandlingen av de areella näringarna, teknisk utveckling och den relativa närheten till Uppsala stad och hela stockholmsregionen är faktorer som förändrat villkoren för både människor och företag. Sammantaget har det stärkt förutsättningarna för bosättning och utkomst på landsbygderna. Att bo och leva i landsbygdsmiljö är möjligt även för den som arbetar i staden. Det innebär att det för många landsbygdsbor krävs mycket resande för att klara vardagen. Landsbygderna präglas av ett kulturlandskap som under tusentals år byggts upp och brukats. Jord- och skogsbrukets betydelse för råvaru- och energiproduktion kommer sannolikt att öka, liksom för så kallade ekosystemtjänster. Samtidigt växer landsbygdsnäringar fram som innefattar nya former av mark- och vattenbruk och som till del använder landskapet för upplevelser, pedagogik, rekreation med mera. Sammantaget har landsbygderna potential för att öka sin betydelse såväl för kommunens och regionens egen försörjning av ovanstående som för att vidareutveckla och skapa nya exportvaror och -tjänster.

### Inriktning

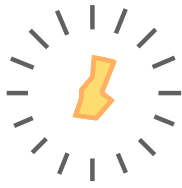
Fortsatta utvecklingsmöjligheter för landsbygdsnäringar värnas. God jordbruksmark fredas från exploatering för annat än landsbygdsnäring<sup>2</sup>. Tillkomst av ny bebyggelse för annan näringsverksamhet samt för bostäder bejakas där det är förenligt med de lokala förutsättningarna: platsbundna natur- och kulturmiljövärden inklusive landskapsbild, vatten- och avlopp med mera. Initiativ för nybyggnation som förbättrar eller tillför nya funktioner till bygden eller kommunen, tydligt stöttar lokal service, bidrar till starkt bygdegemenskap och bäddar för lågt bilberoende välkomnas särskilt.

---

<sup>2</sup> Landsbygdsnäring: Areella näringar samt verksamheter som är ytkrävande och/eller kräver speciella anläggningar/lokaler och/eller innebär brukande av mark/vatten och som svårigen kan lokaliseras i staden, tätorterna eller i särskilda verksamhetsområden.



TILLBAKA TILL KARTAN



## PRIORITERAD TÄTORT

Tätorterna och landsbygderna erbjuder tillsammans med staden ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer. Tätorternas överblickbara sociala sammanhang, en förhållandevis småskalig bebyggelse, tillgång till basservice, inre små avstånd, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter är viktiga för orternas attraktivitet. De prioriterade tätorterna är stödjepunkter för basservice för de egna invånarna och för omgivande landsbygder och ibland andra orter. Här finns ett visst utbud av lokala arbetstillfällen och möjligheter till verksamhetsetablering. Lokala arbetstillfällen bidrar även med underlag till service och är viktigt för det lokala "samhällskittet". Flertalet av tätorterna är dock starkt beroende av goda pendlingsmöjligheter till Uppsala stad eller till stora arbetsplatskoncentrationer i andra kommuner. De prioriterade tätorterna ligger väl till i det regionala kollektivtrafiksystemet, med god turtäthet.

Tätorterna har sammantaget haft en positiv befolkningsutveckling sedan mitten på 00-talet. Det underlättar möjligheten att upprätthålla service. Även om landsbygdsbefolkningen också ökat måste basservicen i allt högre grad förlita sig till befolkningsunderlaget inne i själva tätorten, eftersom många landsbygdsbor i högre grad nyttjar den service som finns i staden om man ändå dagligen arbetspendlar dit. Närbelägen service är ändå viktig för landsbygden. Tätorternas funktioner som besöksmål för kommuninvånare och andra mer långväga besökare är sammantaget svagt utvecklade, men undantag finns – exempelvis Storvretas skidanläggning med konstsnö.

### Generell inriktning för de prioriterade tätorterna

En fortsatt befolkningstillväxt välkomnas i flertalet av tätorterna, i en takt och till nivåer som underbygger god kommunalekonomi. Basservice och andra grundläggande funktioner ska finnas i och i anslutning till orten. Det innebär i flertalet fall att det på några års sikt minst ska finnas barnomsorg och skola upp till klass 3, återvinningsstation, pendelparkering, god kollektivtrafik (minst 15 minuters-trafik i högtrafiktid, trafikering under hela trafikdygnet och låg restidskvot<sup>3</sup> i förhållande till bil) mot Uppsala, ytor för lek, motion och rekreation, brandförsvaret inom 20 minuter, biblioteksservice, god mobiltäckning, möjlighet till bredbandsanslutning, gatubelysning, samlingslokaler. Det bör också finnas idrottsutrymmen samt någon form av platsbunden tillgänglighet till kommersiell service. Plan- och tomtberedskap för bostäder bör alltid finnas i varje prioriterad tätort om inte kapacitetstaket är nått för teknisk- eller social infrastruktur. Utrymme för verksamhetsetableringar bör också finnas. Dessa ambitioner innebär inte att det i samtliga fall är kommunens ansvar att säkerställa dessa funktioner. Kollektivtrafikeringen ombesörjs exempelvis av landstinget, bredband av privata aktörer, många idrottsplatser drivs i föreningsregi.

Eftersom tätorterna och deras närområden ligger väl till i kollektivtrafiksystemet är de också lämpliga platser för lokalisering av vissa besöksfunktioner av betydelse för andra delar av kommunen och regionen. De kan exempelvis fungera som portfunktioner till rekreativa natur- och kulturmiljöer eller till ytkrävande specialanläggningar för sport- och idrott.

Förtätning och funktionsblandning i tätorternas centrala delar och invid kollektivtrafikhållplats välkom-

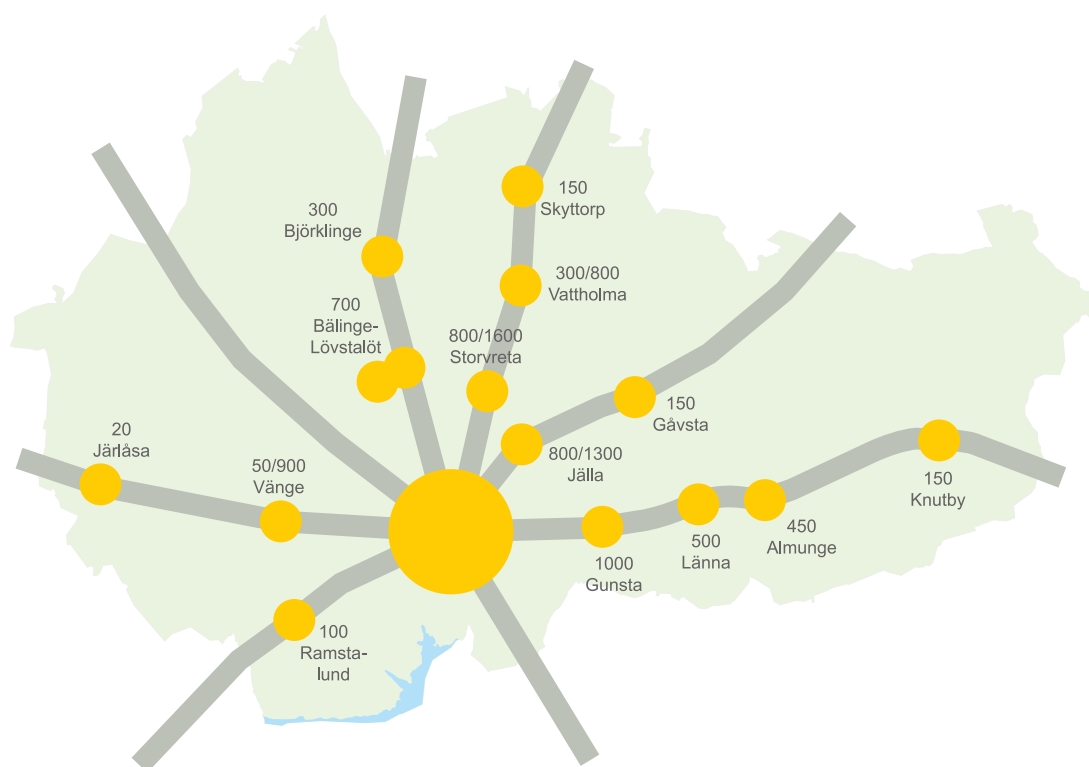
<sup>3</sup> Förklaring restidskvot: Kollektivtrafikrestiden i relation till bilrestiden. Låg restidskvot innebär att kollektivtrafiken tidsmässigt ligger nära motsvarande resa med bil.



TILLBAKA TILL KARTAN

nas. I dessa delområden finns också oftast de bästa förutsättningarna för tillkomsten av andra bostäder än småhus med äganderätt. Det är angeläget att tätorternas utveckling går i riktning mot ökad blandning av boendeformer och bostadstyper för att möjliggöra bosättning för alla människor i skilda skeden av sin levnadsbana.

Vid expansion av tätorter är det viktigt att åstadkomma så pass hög täthet att kvaliteten med närhet och överblick behålls och att nya områden får en god sammanlänkning med befintliga. Gränsen till omgivande landsbygd bör hållas tydlig. Möjligheterna till cykling inom tätorterna och deras närmaste omgivning behöver stärkas och byte mellan cykel och kollektivtrafik underlättas. Prioriterade sträckor, som ger förbättrade möjligheter att cykla mellan tätorter och in till staden, framgår av markanvändningssorten ”cykelstråk landsbygd”.



Ramsta, Vänge, Järlåsa, Bälinge, Lövstalöt, Björklinge, Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Jälla, Gävsta, Gunsta, Länna, Almunge och Knutby föreslås som i tidigare översiktsplan vara prioriterade tätorter. Siffrorna redovisar föreslagen ramberedskap för antalet nya bostäder fram till 2050 i respektive ort.



Tätort	Befolkning 2014	Befolkningsutveckling 2004–2014	Antal servicefunktioner (=jämfört med antalet i Storvreta, som har flest)	Pendling till Uppsala 2012	(Tids-)avstånd till Uppsala 2015	Besöksmål som lockar även utsocknes
<b>Stråket längs väg 55</b>						Golfanläggning, paintball MC-center
<b>Ramstalund</b>	335	13,2 %	6 (19)	69 %	Avstånd: 14,7 km Bil: 14 min Kollektivtrafik: 24 min Cykel: 49 min	
<b>Stråket längs väg 72 och Dalabanan</b>						Ekeby by, golfbana
<b>Vänge</b>	1 307	6 %	11 (19)	65 %	Avstånd: 13,5 km Bil: 14 min Kollektivtrafik: 25 min Cykel: 45 min	
<b>Järlåsa</b>	538	14 %	15 (19)	61 %	Avstånd: 26,2 km Bil: 23 min Kollektivtrafik: 32 min Cykel: 87 min	Sjöar
<b>Stråket längs väg 700</b>						Högsta fotbollsgolf
<b>Stråket längs 272</b>						Linnéstigen, Sundbro flygfält, Ekeby Boda skjutbana, motormarknad, Ulva kvarn,
<b>Lövstalöt</b>	1 357	45,9 %	4 (19)	68%	Avstånd: 14km Bil: 14 min Kollektivtrafik: 18 min Cykel: 47 min	
<b>Bällinge</b>	2 465	23 %	13 (19)	66%	Avstånd: 15,2 km Bil: 15 min Kollektivtrafik: 25 min Cykel: 50 min	Badanläggning Skidspår
<b>Björklinge</b>	3 361	6 %	18 (19)	61%	Avstånd: 20,3 km Bil: 19 min Kollektivtrafik: 26 min Cykel: 68 min	Badplats Långsjön Wiksta traktormuseum.
<b>Stråket längs väg 290 och ostkustbanan</b>						Salsta golf och Salsta slott, Fullerö, Paintbollanläggning, Tensta kyrka, Fullerö vårdshus, Vals gårde, Fullerö backar.
<b>Storvreta</b>	6 350	2,8 %	19 (19)	62%	Avstånd: 15,9 km Bil: 15 min Kollektivtrafik: 10 min Cykel: 53 min	Skidspår med skidskytte



TILLBAKA TILL KARTAN

Tätort	Befolkning 2014	Befolknings-utveckling 2004–2014	Antal servicefunktioner (=jämfört med antalet i Storvreta, som har flest)	Pendling till Uppsala 2012	(Tids-)avstånd till Uppsala 2015	Besöksmål som lockar även utsocknes
Vattholma	1453	- 1%	11 (19)	66 %	Avstånd: 24,8km Bil: 23 min Kollektivtrafik: 15 min Cykel: 83 min	Bruksmiljön, Slottsmiljö, Golfbana Biograf för ungdomar
Skyttorp	663	-2,4 %	9 (19)	58 %	Avstånd: 30,1 km Bil: 26 min Kollektivtrafik: 19 min Cykel: 100 min	Bad Maskinmuseum
<b>Stråket längs väg 288</b>						Rörken. möbelvaruhus. Hovgården, Stavby biograf
Jälla (Lind-backen)	230	(Ny tätort)	(under uppbygg-nad)		Avstånd:5,4 km Bil: 11 min Kollektivtrafik: 12 min Cykel:18 min	Gymnasieskola, ridskola
Gävsta	570	30,7 %	10 (19)	64 %	Avstånd: 18,1 km Bil: 17 min Kollektivtrafik: 29 min Cykel: 60 min	
<b>Stråket längs väg 282</b>						Lännabanans musei- järnväg Marielund (bad och konferens) Fjällnora. Burviks golfan-läggning.
Gunsta	960	90,8 %	4 (19)	62 %	Avstånd: 12,6 km Bil: 12 min Kollektivtrafik: 22 min Cykel: 42 min	Lännakatten
Länna	646	- 7 %	11 (19)	63 %	Avstånd 20,3 km Bil: 18 min Kollektivtrafik 32 min Cykel: 68 min	Lännakatten, Vårdshus i Bruksmiljön, olika badmiljöer
Almunge	893	10,9 %	18 (19)	45 %	Avstånd 26,2 km Bil: 24 min Kollektivtrafik:38 min Cykel: 87 min	Lännakatten, sporthall, golfbanor
Knutby	688	- 0,3 %	18 (19)	25 %	Avstånd: 41,8 km Bil: 37 min Kollektivtrafik: 55 min Cykel: 139 min	Fyrväpplingen (fiske) Badplats

### Beskrivning och inriktning för de olika tätorterna

Här följer korta beskrivningar av de föreslagna prioriterade tätorterna, med förslag till inriktning för den fysiska utvecklingen. Ortsförändringarna i den gällande översiktsplanen pekade ut lämpliga områden för ny bebyggelse samt utredningsområden för ny bebyggelse. Dessa bör omprövas. Samrådet är ett tillfälle att påbörja en ny sådan diskussion. Därför finns för de flesta tätorter inte förslag till särskilda utbyggnadsriktningar eller utbyggnadsområden. För varje tätort finns förslag till ett eller flera större grönområden för rekreation av betydelse för hela tätorten, vilket framgår av plankartan. För inriktning för dessa områden se ”Park och natur”.





## Ramstalund

Ramstalund består av främst villabebyggelse några hundra meter från det gamla sockencentrumet vid Ramsta kyrka där förskola och skola är belägna. Ortens skola har ett stort upptagningsområde. Ramstalund omges av lätt kuperade landskap ganska jämt fördelat mellan odlingslandskap och skogsbygd. Kyrkan i Ramsta by har en väl synlig plats i landskapet. Eftersom bebyggelsen på orten till stor del omges av åker är ett område vid skolan viktig närlatur. Det finns kapacitet i VA-systemet för 100 nya bostäder i Ramstalund. För ytterligare tillväxt behövs investeringar i överföringsledningar för VA till Uppsala stad, vilket kräver ytterligare ca 2000 småhus i stråket ut mot Ramstalund för att finansiera investeringen. **Inriktning:** Orten bör kunna rymma upp till 100 nya bostäder under planperioden om det kan göras med måttliga investeringar i förskola och skola. Utbyggnad bör ske på samma sida av väg 55 som den befintliga orten är belägen. Möjligheten att ordna ytterligare mark för verksamheter invid väg 55 bör bevakas. Kommunen äger inte mark som är lämplig för någon omfattande bebyggelseexpansion.

## Vänge

Vänge är huvudsakligen uppbyggt kring järnvägen. Bebyggelsen består mestadels av småhus. Större delar har tillkommit från 1960-talet och framåt. I orten ligger också en medeltida kyrka med nyrenässansstruktur som tillsammans med prästgården och före detta skolan utgör ett väl sammanhängande sockencentrum. Vänges serviceutbud är mellangott sett i förhållande till andra tätorter. Tidsavståndet till staden är gott med Stenhagens centrum som närmsta servicenod. Vänge är omges av slättlandskap och har därför brist på närbelägen skog. Öster om tätorten finns ett större skogsområde och i nordväst finns en obebudd liten ”skogsö. Den är en viktig resurs för rekreation men också för ortens karaktär. Vängeåns dalgång ned mot Ekeby f.d. sjö har också stor potential att utvecklas som friluftsområde. Teknisk kapacitet i VA-systemet finns för 50 nya bostäder. För ytterligare tillskott krävs överledning av VA till staden, vilket i sin tur kräver 800 nya bostäder för att finansiera investeringen. **Inriktning:** Vänge kan på sikt få pendeltågstrafik med Upptåget. Sannolikt krävs kapacitetshöjande investeringar för att åstadkomma tillräcklig turtäthet för att tågtrafiken ska kunna ta över stora andelar resande mot Uppsala stad. När förutsättningarna för en sådan trafikering klargjorts och det finns en stabil tidsplan kan det bli aktuellt att förbereda Vänge för en större utbyggnad. Minst ca 850 nya bostäder behövs för att finansiera en nödvändig utbyggnad av VA-systemet. Strukturstudier behövs kring utbyggnadsinriktning, grönstruktur, trafikföring inklusive planskildheter med järnvägen samt lämplig plats för tågstopp med kringfunktioner. Tills vidare kan Vänge växa inom befintlig struktur och kapacitet med ca 50 bostäder. Det finns kommunal mark att använda för ändamålet.

## Järlåsa

Järlåsa samhälle uppkom som stationsort och har sedan 1920-talet vuxit i relativt jämn och lugn takt. Det har gjort att Järlåsa har god blandning av bebyggelse från olika åldrar. Järlåsa utvecklades till en stationsort i samband med att torven från mossarna kunde användas i en torvströfabrik som lades ned 1938. Järlåsa kan karaktäriseras av närheten till skogsmarkerna men domineras också av industribyggnaderna i centrum. Till skillnad från många andra orter ligger kyrkomiljön en bit ifrån Järlåsa tätort. Järlåsa har i förhållande till sin storlek gott om service. I närheten av samhället finns flera fritidshusområden, såsom Kvicksätra/Borgarbo, Skyttstennäs, Friberga/Balsbo och Ribbingebäck vilka över tid omvandlats mer och mer till permanentboende. Skogen vid motionsspåret är en tillgång. I övrigt finns det gott om friluftsmarker i hela Järlåsabygden. Järlåsa har haft en viss bostadsutbyggnad de senaste åren och planläggning pågår för omvandling av mejeriet till bostäder. Färskvattentillgångarna är mycket begränsade och förutsättningarna för ytterligare en vattentäkt är dålig, vilket innebär att ungefär 20 nya bostäder kan byggas med de förutsättningar som finns idag. För att kunna finansiera överledning av VA till Uppsala stad krävs en utbyggnad med minst 2700 villor. **Inriktning:** En större utbyggnad av Järlåsa samhälle bedöms inte vara möjlig under planperioden, om inte förutsättningarna förändras mycket. Med investeringar i Dalabanen kan tätare



pendeltågstrafik på sikt bli möjlig. Handlingsfrihet bör därför hållas för att möjliggöra till tågstopp centralt i samhället. Tillsvidare får Järlåsa utvecklas inom ramen för vad färskvattentillgångarna klarar av. Ny styckebebyggelse utanför tätorten kan i rätt lägen ge värdefulla tillskott till ortens serviceunderlag. Men även runt tätorten är VA-förutsättningarna ofta svaga. Kommunen äger inte mark som är lämplig för ny bebyggelse.

### **Bälinge och Lövstalöt**

Bebyggelsen i Bälinge tillkom kring kyrkomiljön efter andra världskriget. Samhället utvecklades till en villaförort till Uppsala på 1960- och 1970-talen. Typiskt för Bälinge är låg bebyggelse med mycket grönt mellan husen och ett välutvecklat gång- och cykelvägnät inom orten. Även Lövstalöt har i huvudsak vuxit fram som villaförort, på grund av det goda läget för pendling mot Uppsala invid före detta E4. Här skedde också en utbyggnad under 1900-talets senare del. Båda orterna har haft en förhållandevis omfattande bostadsutbyggnad de senaste 10 åren. Både Bälinge och Lövstalöt är orter på slätten med begränsad tillgång till närbelägen skog, vilket innebär att Högstaåsen, motionsspåren och skogsmarkerna upp mot Kiplingeberg är viktiga för närrekreation. Bälinge har ett medelgott serviceutbud medan Lövstalöt har väldigt få servicefunktioner. Teknisk kapacitet i VA-systemet finns för ytterligare ca 700 bostäder. **Inriktning:** Det finns inga självklara expansionsriktningar eller förtätningmöjligheter i orterna som kan ta emot ca 700 bostäder sammantaget. För att bedöma möjligheten till ytterligare utbyggnader behövs programstudier som tar ett helhetsgrepp på båda orterna. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse.

### **Björklinge**

Björklinge har sitt ursprung i ett medeltida sockencentrum. Villabebyggelsen i Björklinge har växt fram främst från 1950-talet, men det var i slutet av 1960- och under 1970-talet som den stora utbyggnaden skedde. Det som gör Björklinge unikt är att samhällsbyggnaden började redan i slutet av 1800-talet med industrietablering, skola, fattighus, backstugor och världshus. Riksvägen har också haft stor påverkan på Björklinges utveckling. Kulturmiljön i Björklingeområdet är delvis av riksintresse. Björklinge–Långsjön är en populär badsjö som har gjort området attraktivt för sommarstugotomter. Ett stort antal byggdes under 1940- och 1950-talet. Prästgårdsskogen och Björklinge friluftsområde med bad är stora tillgångar för rekreation, liksom Höggebysskogen, som är det närmaste större skogsområdet där tillgängligheten kan utvecklas. Orten har förhållandevis gott om service. Teknisk kapacitet i VA-systemet finns för ytterligare ca 300 bostäder. **Inriktning:** Orten bedöms kunna rymma upp till 300 nya bostäder inom planperioden. Det finns potential för bebyggelseutveckling genom förtätningar på central mark. De kommunala planer som finns för friluftslivet invid och på Långsjön bör ses över, utvecklas och konkretiseras. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse.

### **Storvreta**

**Inriktning:** Strategin för orten finns i en särskild fördjupning av översiktsplanen (2012) som fortsätter att gälla och därför inte upprepas här, förutom ett förslag till korrigerande av strategin: Stationsläget är inte aktuellt att flytta på kommunens initiativ under planperioden. Markreservatet för en eventuell senare flytt bör dock behållas och långsiktig lösning av annan användning bör därför undvikas. Tillväxtpotentialen är 800–1600 bostäder samt ett omfattande område för verksamheter, bland annat ytkrävande och miljöstörande anläggningar. Genomförandet bedöms pågå under längre tid. Kommunen äger en del av marken som är tänkt för ny bebyggelse.



## Vattholma

Vattholma har en lång och intressant historia med kyrkomiljö från medeltiden, en järnbruksmiljö med anor från 1500-talet och en slottsmiljö med bevarad huvudbyggnad från 1670-talet. Järnväg och stationshus (rivet) tillkom på 1870-talet. Bostadsbebyggelsen har sedan byggts ut i etapper från 1940-talet och framåt. Vattholmas långa och varierade byggnadshistoria har skapat en mångfald av byggnader och miljöer som tillsammans ger unika förutsättningar att bygga vidare på. Samtidigt innebär dess kvaliteter i vissa delar även ökade krav på såväl placering som gestaltning av nya bebyggelsemiljöer och strukturer. Serviceutbudet är förhållandevis svagt. Vattholma har ett gott tidsavstånd till Uppsala stad genom upptåget. Skogen öster om landsvägen och park- och naturmiljöerna kring ån och åsen är viktiga tillgångar för orten och har potential för utveckling av rekreativa kvaliteter. Vattholma har VA-kapacitet för 300 nya bostäder. För ytterligare expansion behövs ett nytt avloppsreningsverk och minst 500 fler bostäder. **Inriktning:** En bebyggelseexpansion bör i första hand ske i stationsnära lägen och inom befintlig VA-kapacitet, dvs med maximalt 300 bostäder. Potentiell utbyggnadsmark finns i direkt anslutning till stationsområdet. Området har ett känsligt läge i landskapet som är av riksintresse för kulturmiljövården och eventuell ny bebyggelse behöver därför prövas i förhållande till dessa värden. Om expansionsmöjligheter ges i goda lägen bör på längre sikt övervägas investeringar i högre VA-kapacitet innebärande totalt sett en expansion med minst 800 bostäder under planperioden. Kommunen äger en del mark som eventuell kan vara möjlig för bebyggelseutveckling.

## Skyttorp

Skyttorp tillkom som en följd av att järnvägen drogs fram mellan Uppsala och Gävle på 1870-talet. Vid det gamla Skytt-torpet under Salsta byggdes en banvaktarstuga och senare lastplats och stationshus 1898. Under 1900-talet utvecklades snickerirörelsesom kom att sätta en stark prägel på orten. Bostäder byggdes i takt med industriernas utveckling i tre delområden, norr om Vikstavägen, på Åsby backar österut till Fyrisån samt söder om snickerifabrikens mark närmast öster om järnvägen. Sedan industrin lagt ner har ytterligare en del villabebyggelse tillkommit. En stor fördel för samhället är läget vid stationen som ger ovanligt goda pendlingsmöjligheter. Dessutom ger angränsande skogsområden god tillgång till närfriluftsmarker. Ortens eget serviceutbud är svagt, men tillgången till upptåget ger goda tidsavstånd till noder med mer service. Teknisk kapacitet i VA-systemet finns för 150 nya bostäder. För ytterligare tillskott krävs överledning av VA till Storvreta, vilket i sin tur kräver över 2000 nya bostäder för att finansiera investeringen och dessutom påverkar kapaciteten för Storvreta. **Inriktning:** Skyttorp kan i första hand rymma 150 nya bostäder, dvs upp till kapacitetsgränsen för VA. Lägen nära stationen bör prioriteras för ny bebyggelse/förtätning. Närmast inpå stationsområdet eftersträvas högre täthet. Det stora industriområdet invid stationen utgör på sikt potential för omvandling till en helt ny tätortsmiljö. Kommunen äger en mindre del mark i gott läge för ny bebyggelse.

## Jälla

En kärna i Jälla är gymnasieskolan, från början en lantbruksskola. Här finns också en vårdinrättning och föreningsverksamhet, bland annat en ponnyklubb, samt tills nyligen ett begränsat antal hushåll. I Lindbacken norr om Jälla pågår nu utbyggnad med över 800 bostäder och förskola/skola. Orten är välbelägen med relativt kort resväg in till staden och har gott om stora sammanhängande skogsområden för rekreation i direkt anslutning; i norr Jälla–Storsskogen och i söder Örlösan. **Inriktning:** Om orten ska expandera ännu mer behövs en samlad strategi för bland annat inre sammanhang och basservice. Även sambanden med verksamhetsområdet vid Hovgården och Rörken bör studeras. Läget kan vara attraktivt för ytterligare verksamhetsetableringar. Sammantaget bör en ytterligare utbyggnad innefatta minst ca 500 bostäder för att finansiera ny VA-kapacitet. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för större utbyggnader.



## Gåvsta

Gåvsta är ett gammalt sockencentrum i Rasbo. En större bostadsexpansion skedde i början av 1970-talet då det tillkom två större villaområden. Under 1990- och 2000-talet tillkom ytterligare småhusområden. Orten är till stora delar omgiven av slättlandskap, varför hagmarks och skogsområdet från kyrkan och söderut är en viktig tillgång för rekreation. Gåvsta har svagt till medelgott serviceutbud som är viktigt för hela Rasbobygden. Orten har egen VA-försörjning som klarar en utbyggnad med ytterligare ca 150 bostäder. Ytterligare tillväxt kräver överledning till Uppsala stad, vilket i sin tur kräver en utbyggnad med ytterligare drygt 2200 bostäder. **Inriktning:** Orten bedöms kunna rymma upp till 150 nya bostäder inom planperioden. Kommunen äger mark som lämpar sig för ny bebyggelse.

## Gunsta

**Inriktning:** Strategin för orten finns i en fördjupad översiktsplan för Funboområdet (2011) som fortsätter att gälla och därför inte upprepas här. Tillväxtpotentialen är över 1000 bostäder och genomförandet bedöms pågå under minst ett decennium. Kommunen äger en hel del av marken som är tänkt för utbyggnad, liksom flera privata aktörer.

## Länna

Länna är en långsträckt ort som vuxit ut från den ursprungliga bruksmiljön längs väg 282 och Lännabanan. Länna har en lång och rik brukshistoria som än idag sätter sin prägel på samhället även om en större del av bostadsbebyggelsen är från de senaste 60 åren. De nyare bostadsområdena ligger glesare och mellan de bergiga partierna som huvudsakligen är orörda. Länna har god tillgång till högkvalitativa rekreationsvärden i form av sjönära vacker natur, bad, motionsspår, vandringsleder (bl.a. Upplandsleden) och närhet till Fjällnora friluftsområde. Lännakattens trafikering sommartid med stopp vid Länna station lockar, tillsammans med bruksmiljön med värdshus och rekreations- och badmöjligheter vid Lötsjön, till besök. Serviceutbudet är medelgott. Efter en längre tid av byggstopp på grund av bristande VA-kapacitet kommer en sammankoppling med stadens VA-nät att från 2017 medge utbyggnad med ca 500 bostäder. **Inriktning:** Orten bedöms kunna rymma upp till 500 nya bostäder under planperioden. Lännas långsträckta karaktär och trafikförhållandena på väg 282 gör att större utbyggnader av trafikskäl är lämpligare invid ortens västra delar. Många ortsnära markområden har bevarandevärden för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö. Planläggning pågår för närvarande i centrala delar av orten, liksom utredning av framtida skollokalisering. I samband med dessa processer bör det – tillsammans med ortens invånare, markägare med flera intressenter – belysas vad som är ytterligare lämpliga expansionsområden. Kommunen äger en del mark som kan vara lämplig sig för ny bebyggelse.

## Almunge

Almunge centralbygd har en tämligen spridd bebyggelse. Den har sin utgångspunkt i framför allt kyrkomiljön med anor från 1200-talet och stationsmiljön som tillkom efter dragningen av järnvägen på 1880-talet. Dessutom ligger där flera äldre torp-, by- och herrgårdsmiljöer i ett varierat landskap med höga natur- och kulturvärden. Almunge har god tillgång på friluftsmark i omgivningarna. Upplandsleden passerar i närheten och det stora naturreservatet Tjäderleksmossen ligger relativt nära tätorten. Orten är välförsörjd med service och har därför betydelse inte bara för omgivande landsbygd utan också för tätorterna Länna och Knutby. Genom väg 273 finns en koppling till arbetsmarknaden vid Arlanda. Pendlingen till Uppsala är därför blygsammare än för andra orter på ungefär samma avstånd till staden. Under 2017 beräknas överföringsledningarna för VA till staden vara i drift, vilket tillåter en utbyggnad med ca 450 bostäder. **Inriktning:** orten bör kunna rymma upp till 450 nya bostäder inom planperioden. Almunges spridda struktur beror bland annat på att mellanliggande områden har komplicerade markförhållanden, höga natur- och kulturvärden samt fornlämningar. Vid utbyggnad av dessa enklaver eller etablering av nya är det viktigt att se till

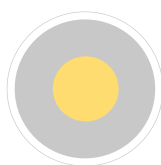


TILLBAKA TILL KARTAN

att sambanden inom orten med trygga gång- och cykelstråk förstärks. Kommunen äger en del mark som eventuellt lämpar sig för ny bebyggelse av större omfattning.

## Knutby

Knutby, som bildats vid en vägkorsning med handelsboden intill kyrka och skola, är liksom Gunsta av sent datum. Småhusexpansion skedde främst på 1960- och 1970-talen. Villabebyggelsen domineras framför allt av envåningshus, dels i skogsmark och dels i åkermark, vilket ger ett relativt omväxlande intryck av tätorten. Knutby har gott om natur för rekreation inpå knuten och många fina marker i närheten, bland annat Åsbyåsen ut mot Hosjön (Stort naturområde på plankartan) och de vackra betesmarkerna kring Knutby prästgård (se riksintressebilagan). Upplandsleden passerar igenom orten. Serviceutbudet är gott och betjämnar även en stor omgivande landsbygd. Knutby är den tätort som är minst beroende av arbetsmarknaden i Uppsala stad, endast en fjärdedel av de arbetande pendlar in till Uppsala. Arbetsmarknaderna vid Arlanda och i Norrtälje kommun är viktiga för orten. Knutby har eget VA-system med kapacitet för ytterligare ca 150 bostäder. **Inriktning:** Orten bör kunna rymma 150 nya bostäder under planperioden. Markerna kring Hosjön kan göras mer tillgängliga för friluftslivet. Kommunen äger inte mark som lämpar sig för ny bebyggelse.



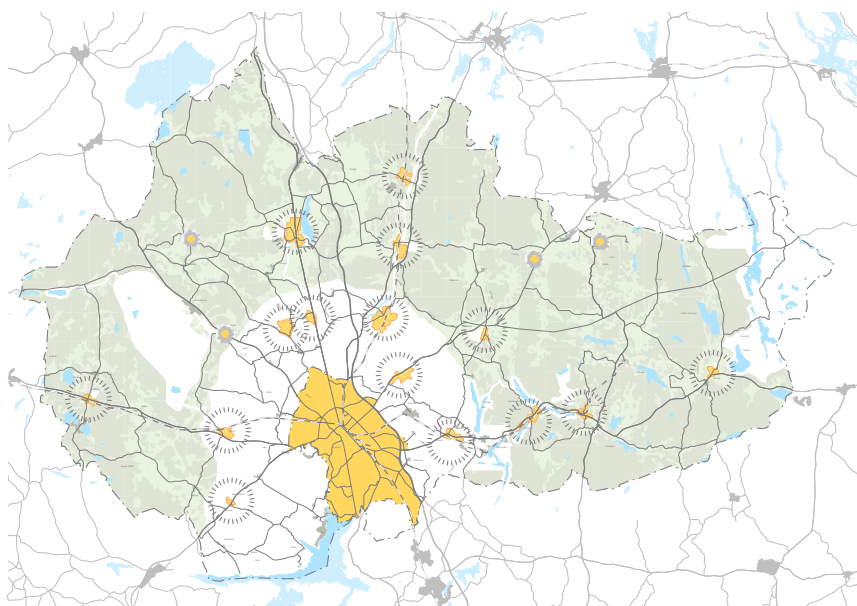
### SERVICENOD

En servicenod är en plats med viss samhällsservice och andra funktioner som har betydelse för en omliggande landsbygd som saknar god tillgänglighet till en prioriterad tätort. Platserna som föreslås för detta är Stavby, Tuna, Åkerlänna och Jumkil. Funktioner som finns är exempelvis förskola, skola, kyrka, idrottsplats, bygdegård.

Den kommunalt finansierade servicen (barnomsorg och skola) är för sin fortlevnad beroende av att tillräckligt söktryck finns.

### Inriktning

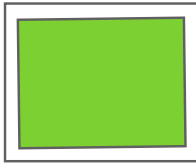
På platserna välkomnas ytterligare servicefunktioner/målpunkter, om de också är lämpliga i förhållande till lokala förutsättningar som markbeskaffenhet, VA etcetera.



Tätorter och landsbygder



TILLBAKA TILL KARTAN



### LÅGSTRÅLANDE ZON

I Uppsala kommun har sedan 2006 års översiktplan en del av Vällenområdet markerats som "lågstrålande zon". Detta område är förhållandevis opåverkat av exploateringar, har få invånare och det finns få eller inga master för tele-/radiokommunikation. Radiovägar används huvudsakligen för att överföra ljud, bild eller text trådlöst, exempelvis från en TV-sändare till en TV-antenn eller mellan en mobiltelefon och en basstation. Området markerades efter initiativ från medborgare som upplever en överkänslighet för elektromagnetisk strålning. Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer dock att exponeringen från basstationer inte orsakar några skadliga hälsoeffekter och inte innebär några risker från strålskyddssynpunkt.

### Inriktning

Kommunens strävan är att inom detta område fortsatt begränsa den elektromagnetiska strålningen från större anläggningar samt även att upprätthålla skyddsavstånd från vissa bostäder för att bidra till stabilitet för det enskilda hushållet. Master med antenner för tele-/radiotrafik får inte etableras inom anvisad "lågstrålande zon". I lågstrålande zoner ska försiktighetsprincipen å ena sidan alltid beaktas vid lokalisering, för att hålla nere risken för att människors hälsa kan påverkas negativt. Å andra sidan finns inte stöd från centrala myndigheter som vare sig styrker ett behov av mast- och antennfria zoner eller i praktiken gör dem möjliga att säkerställa. Detta gör att kommunen överväger att låta denna zon hädanefter ha samma inriktning för mark- och vattenanvändning och lokaliseringar som det omgivande Vällenområdet, som utgör Stort naturområde.



**TILLBAKA** TILL KARTAN

## DET GRÖNA OCH BLÅ

### PARK OCH NATUR

Park och natur utgör stora parker och naturområden i eller kring staden och tätorterna som har rekreativ betydelse för hela staden, för flera stadsdelar eller för en hel tätort. De är viktiga resurser för den växande befolkningen och utgör i många fall även viktiga livsmiljöer och spridningssamband för arter av växter och djur. Sju Linéstigar och Gula stigen passerar igenom flera av områdena. Park och natur i urbana miljöer erbjuder även många andra ekosystemtjänster, utöver rekreation och upplevelser. Grönytor och annan grönska kan bland annat rena luft och skapa luftväxling, bromsa och omhänderta dagvatten, minska erosion, minska effekter av värmeböljor och bidra med pollinerande och skadedjursreglerande tjänster. Park och natur i urban miljö erbjuder också möjligheter till information om arter, naturmiljöer och ekologiska samband för alla invånare.

Utöver de stora Park och natur-områden som visas på plankartan finns i den mindre skalan många mindre grönområden inom stad och tätorter. Sådana mindre områden är ofta viktiga för närboende, skolor och förskolor samt i många fall för ovan nämnda spridningssamband. En del av dessa återfinns inom eller längs Park- och naturlänk eller Å-stråk. Några av de områdena som på kartan redovisas som Park och natur har formella skydd. Några utgör, helt eller delvis, kommunalt förvaltade friluftsområden eller parker. Övriga utgör tätortsnära skogs- och jordbruksmarker med potential för utveckling av rekreativa kvaliteter.

### Inriktning

Områden som är **befintliga naturreservat** eller ingår i EU:s nätverk för skyddade områden, så kallade **Natura 2000-områden**, (områdena 1–5 på kartan nedan) är i sin helhet skyddade, sköts och utvecklas i enlighet med gällande skötsel- eller bevarandeplaner. För områdena 3–5 se även riksintressebilagan.

Områden som är oskyddade men utgör **kommunalt förvaltade friluftsområden** (områdena 6–10, mindre del av 11 samt 12–14) bevaras och utvecklas med inriktning på rekreation och biologisk mångfald. För områdena 6–8 se även Planerade naturreservat. **Parkerna** (områdena 15–19) bevaras och utvecklas med fler parkkvaliteter.

**Övriga områden:** Områdena reserveras och utvecklas som allmänt tillgänglig park eller natur under planperioden och värnas därför från tillkommande privatiserande bebyggelse och anläggningar. Områdena ska skyddas från ändrad markanvändning som skadar rekreationsvärdena, försämrar den allemansrättsligt grundade tillgängligheten för allmänheten eller försvårar utveckling av kvaliteter och tillgänglighet för friluftslivet. I sådana områden som innehåller enstaka bostadsbebyggelse kan enstaka bostadshus eventuellt tillkomma i direkt anslutning till befintlig bebyggelse, under förutsättning att de inte skadar natur- eller friluftsvärden eller försvårar utveckling av kvaliteter och tillgänglighet för friluftslivet. I övrigt nyttjas områdena tills vidare inom ramen för pågående markanvändning (jord- och skogsbruk). Kommunen kan vid behov överväga att aktivt arbeta för att säkerställa och utveckla områdenas natur- och friluftsvärden.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Kompletterande inriktning för områdena 9, 20, 21 samt del av 22

För nedanstående områden bör långsiktigt skydd övervägas i närtid:

**Kronparken** (område 9): Mycket gammalt skogsbestånd med unika upplevelsevärden och biologiska kvaliteter. Detta är ett kärnområde för livsmiljöer och spridningssamband av gammal tall och organismer knutna till dessa miljöer, som är unikt i ett nationellt perspektiv. **Inriktning:** De delar av Kronparken som ligger norr om Kungsängsleden/Vårdsåtravägen skyddas långsiktigt, som naturreservat eller på annat sätt. Ekologiska spridningssamband för gammal tall mot Stadsskogen, Kronåsen och Ultunaåsen bevaras inom ramen för stadsutvecklingen.

**Råby park** (område 20): Närmaste skogsområde för stadens nordöstra delar, där det råder brist på närbelägen skog. Väl tillgängligt genom stig (Linnéstig) över åkermarken. **Inriktning:** Bevaras obebyggt och utvecklas i närtid som friluftsområde. Skyddas långsiktigt som naturreservat eller på annat sätt.

**Västra Herrhagsskogen** (område 21): Viktig rekreationsskog för de nordvästra stadsdelarna som kommer att få ännu större betydelse vid en eventuell utbyggnad norr om Stenhagen. Skogen har också inslag av nyckelbiotoper, bl.a. värdefull kalkbarrskog vilket är en skogstyp som utgör ansvarsmiljö för länet. **Inriktning:** Området utvecklas i närtid till ett friluftsområde. Biologiska värdekärnor bör skyddas från avverkning, reservatsbildning kan bli aktuell.

**Hässelby hage** (del av område 22): Hässelby hage är ett biologiskt och vetenskapshistoriskt värdefullt naturområde. **Inriktning:** Kommunalt naturreservat kan bli aktuellt för Hässelby hage och Linnéstig bör på sikt läggas om till att passera här.

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1. Hågadalen–Nåsten                   | 21. Västra Herrhagsskogen  |
| 2. Stadsskogen                        | 22. Hässelby hage m.m. (3 objekt)                                |
| 3. Norra Lunsen                       | 23. Örlösan mellan Lunda och Halmboda                            |
| 4. Bäcklösa                           | 24. Ramstalund   |
| 5. Tjäderleksmossen (Almunge)         | 25. Vänge (3 objekt)   |
| 6. Årike Fyris                        | 26. Järlåsa motionsspår  |
| 7. Hammarskog                         | 27. Bälinge (2 objekt)   |
| 8. Fjällnora                          | 28. Lövstalöt (där del av området, Högstaåsen, är naturreservat) |
| 9. Kronparken                         | 29. Björklinge (2 objekt utöver Björklinge friluftsområde)       |
| 10. Storskogen (delvis naturreservat) | 30. Storvreta å-rum  |
| 11. Vedyxaskogen                      | 31. Vattholma (3 objekt)   |
| 12. Gamla Uppsala-stråket             | 32. Skyttorp (2 objekt)  |
| 13. Stabby–Hällby                     | 33. Gåvsta   |
| 14. Björklinge friluftsområde         | 34. Gunsta (närnatur enligt FÖP)                                 |
| 15. Lerdammsparken                    | 35. Gammelskog i Länna   |
| 16. Gränbyparken                      | 36. Almunge motionsspår  |
| 17. Vaksala kyrkmarker                | 37. Knutby motionsspår   |
| 18. Årstaparken                       |  |
| 19. Ekebydalen                        |  |
| 20. Råby park                         |  |







## PLANERAT NATURRESERVAT

Här behandlas områden som planeras ges ett långsiktigt formellt skydd; främst som naturreservat, de flesta i närtid, några längre fram. De av de nedan listade områdena som är betydelsefulla för tätortsnära friluftsliv (d.v.s. alla objekt utom Örnsättra) utgör även Park och natur på plankartan.

### Övergripande inriktning

Till dess gränserna är närmare utredda och beslut eventuellt tagna får ingen typ av intrång ske. Kommunen, Länsstyrelsen eller Skogstyrelsen arbetar aktivt för att områdenas värden bevaras i avvaktan på beslut.

### Kompletterande beskrivning och inriktning för respektive område

**Årike Fyris:** Unikt landskapsrum längs åsen och ån. Betraktas och förvaltas som kommunalt friluftsområde, även om större delen av marken ägs av SLU. Är idag skyddat med äldre landskapsbildsforordnande. Två Linnéstigar passerar igenom området. **Inriktning:** Skyddas som naturreservat. Gränsen är inte beslutad, kan komma att justeras. Tillgängligheten till och inom området, i synnerhet öster om Fyrisån, förbättras genom utveckling av målpunkter och rörelsestråk, bland annat broar över åarna. (Illustreras nu på plankartan med samrådsgränsen från 2010.)

**Fjällnora:** Stort kommunalt friluftsområde med betydelse för hela Uppsala. Utgörs av biologiskt värdefull skog och jordbruksmarker med gårdscentrum. Välutvecklat för friluftsliv med bl.a. bad, servering, stugor, camping, spår och leder. En skötselplan är framtagen för naturmarkerna i samarbete med Upplandsstiftelsen och med stöd av statligt bidrag (LONA). **Inriktning:** Fortsatt förvaltning och utveckling av det kommunala friluftsområdet med inriktning på biologisk mångfald och rekreation. Området planeras att skyddas som naturreservat framöver, enligt fördjupad översiktsplan för Funbo. Gränsen för reservatet är ännu oklar. Den gräns som anges på kartan är föreslagen av Länsstyrelsen. Om kommunen ska ta ansvar för reservatsbildningen kan gränsen komma att justeras till att bara omfatta den kommunala marken.

**Hammarskog:** Kommunalt större friluftsområde för hela Uppsala med bl.a. skog, jordbruksmark, vatten, bad och våtmarker samt Herrgårds- och torpmiljöer. Stor potential för utveckling av fler vistelsevärden. **Inriktning:** Skyddas som kommunalt naturreservat i närtid och vidareutvecklas för friluftsliv. Gränsen är inte beslutad, kan komma att justeras. (Illustreras nu på plankartan med kommunens fastighetsinnehav)

**Örnsättra:** Utgörs av naturskogsartad barrskog kring skogsback längs Linnéstigen i Jumkil vid Örnsättra. Ligger inom Stort naturområde i objektet Ulleråkers allmänning–Fibyområdet. **Inriktning:** Reservatsbildning påbörjad av kommunen i samarbete med Upplandsstiftelsen, beräknas klart i närtid.

**Funbosjön med omgivning:** Stort område bestående av Funbosjön, delvis med omgivande marker. Sjön utgör Natura 2000-område och Frötunaviken utgör riksintresse för naturvården. För närmare beskrivning av dessa delar se riksintressebilagan. I synnerhet de södra delarna av området är en stor tillgång för den växande orten Funbo–Gunsta. **Inriktning:** För riksintresse och Natura 2000-objekten se riksintressebilagan. För planerat naturreservat: Länsstyrelsen har ansvaret för planerad reservatsbildning, vilken inte är aktuell i närtid.



TILLBAKA TILL KARTAN

Länsstyrelsen har kommit långt i arbetet med nedan listade objekt. För närmare beskrivning av objekten hänvisas till Länsstyrelsen. **Inriktning:** Statliga naturreservatsbeslut förväntas i närtid.

- Lindsjön
- Andalsglupen
- Stora branden
- Sänkkärret
- Hocksbogruppen
- Högstaåsen (utvidgning)
- Edshammarskogen (N resp S)
- Örby
- Forsvreten
- Bokaren
- Älvgärde



#### **STORT NATUROMRÅDE**

Stora naturområden är större sammanhängande och av exploatering delvis opåverkade landskapsområden med höga befintliga eller potentiella natur- och rekreationsvärdensvärden.

#### **Övergripande inriktning**

Utifrån sitt innehåll och sin omfattning bedöms de som unika i relation till sin omgivning. De är eller kan utifrån sina ingående värden utvecklas till exklusiva rekreativa och turistiska utflyktsmål.

#### **Inriktning för specifika stora naturområden**

##### **Ulleråkers allmänning – Fibyområdet**

Ulleråkers allmänning med omgivningar är både biologiskt och hydrologiskt ett av Upplands mest varierade och unika skogsområden. Området har en omväxlande hydrologi som skapat Sveriges största glupområde, en uppländsk våtmarkstyp. Även många andra våtmarkstyper och källor förekommer frekvent. Skogen är rik och omväxlande med inslag av lundartad ädellövskog och gammelskog. Styggkärret, Fäbodmossen och Fiby urskog är skyddade som naturreservat, samt utpekade som riksintressen och natura 2000-områden. De är mycket populära utflyktsmål för allmänheten. **Inriktning:** Områdets stora opåverkade karaktär ska bevaras. Området ska i stora drag värnas från tillkommande privatiserande eller avskärmande bebyggelse och anläggningar. Mindre kompletteringar i anslutning till befintlig bebyggelse kan ske under förutsättning att den stora opåverkade karaktären inte skadas. Området utgör en stor resurs för biologisk mångfald och friluftsliv och kan utvecklas ytterligare som besöksmål för natur- och kulturturism.

##### **Vällen – Hosjöområdet**

Inom Vällen–Hosjöområdet, i gränstrakterna mellan Uppsala, Östhammar och Norrtälje kommuner, ryms en osedvanligt hög koncentration av högt klassade naturområden med skyddsvärda arter. Området utgör en viktig resurs för biologisk mångfald och friluftsliv och i vissa delar även för kulturmiljövärden där bland annat bruksmiljöer ingår. Naturvärdena är många och varierade, men i stora drag kopplade till värdefulla sjöar, våtmarker och en rik mångfald av skogar, exempelvis äldre naturskog, ädellövskog och örtrika granskogar. Områdets stora sammanhängande ytor, relativt opåverkade karaktär och ostörda läge bidrar till dess bevarandevärde. Det är ett stort och mycket värdefullt rekreationsområde för kommunin-



**TILLBAKA** TILL KARTAN

vånarna och även regionalt, särskilt attraktivt för vandring, naturupplevelser, paddling, bad och fiske. I området nära Knutby ingår sportfiskeområdet Fyrväplingen och Hosjön, med mellanliggande skogslandskap. Genom området passerar Upplandsleden och kommunalt förvaltade badplatser finns i Vällen och i Hosjön. Vällensområdet och Hosjön med omgivningar utgör riksintressen för naturvården. Inom området finns sju naturreservat och alla sjöarna har utvidgat strandskydd. **Inriktning:** Områdets stora opåverkade karaktär ska bevaras. Området ska i stora drag värnas från tillkommande privatiserande eller avskärmande bebyggelse och anläggningar. Mindre kompletteringar i anslutning till befintlig bebyggelse kan ske under förutsättning att den stora opåverkade karaktären inte skadas. Området kan utvecklas som besöksmål för natur- och kulturturism. För riktlinjer för riksintressena Vällensområdet respektive Hosjön, se riksintresselagan. För inriktning för den långsträlade zonen inom området, se Lågsträlade zonen.

### Ekoln med strandområden

Området är del av riksintresset för turism och friluftsliv "Mälaren med öar och stränder" enligt miljöbalkens kapitel 4. Inom området ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Sådan exploatering tillåts endast om det kan ske utan att områdets natur- och kulturvärden påtagligt skadas. Bestämmelserna innebär dock inte någon restriktion för utvecklingen av tätorter och det lokala näringslivet (MB 4:1–2). Delen från Vårdsättraviken till Vreta dominerar av bebyggelse. De obebyggda delarna här är därför särskilt betydelsefulla. Hela strandremsan från Vreta till kommungränsen mot Enköpings kommun har stort värde för friluftslivet. Här finns höga naturvärden i form av attraktiv flora och fauna, fina utsiktslägen ut mot Ekoln och badmöjligheter. Tillgängligheten till stranden för friluftslivet är på många platser låg från landsidan på grund av fritidshustomter, branter eller igenvuxen skog, varför de tillgängliga strandpartierna är mycket viktiga att värna. Utifrån ett turistiskt perspektiv är Wiks slott centrum i området. Miljön här är även av riksintresse för kulturmiljövården. Bebyggelsestrycket i området är mycket starkt. Särskilt Vreta har över tid vuxit genom omvandling och ny bebyggelse så att det utgör en egen tätort. För ytterligare utveckling av denna tätort skulle krävas stora infrastrukturinvesteringar. **Inriktning:** Inom området ligger fokus på att bevara och utveckla befintliga natur- och kulturvärden för friluftsliv och turism samt att bevara och förbättra tillgängligheten till stranden, från både sjö- och landsidan. Tillkomst av ny bebyggelse för näringsverksamhet bejakas där det är förenligt med ovanstående och andra lokala förutsättningar som vatten- och avlopp med mera, samt med trafiksystemet. Ingen ytterligare bostadsbebyggelse bör tillkomma i Vreta eller Bodarna. På övriga platser kan bostadsbebyggelse undantagsvis tillkomma genom klyvning av befintliga tomter eller tillskott till befintliga bebyggelsegrupper utan att deras yta ökar.

### Å-STRÅK

Åstråk är de stråk längs med sjöar och vattendrag som är särskilt viktiga för att skydda känsliga vatten eller som har stor potential för att utvecklas till rekreativa rörelsestråk. Ofta finns båda syftena. Stränder med vattenkontakt är viktigt för människors upplevelser och biologisk mångfald samt skapar naturliga rörelsestråk för både människor och djur. Naturmark längs vatten skapar förutsättningar för sådana rörelsestråk och skyddar vattenkvaliteten både i vattendraget och i nedströms i mottagande vattenområden. Vattenkvaliteten i Åstråken påverkas av förutsättningarna inom avrinningsområdet. Jordbruk, tillförsel från avlopp och förorenat dagvatten bidrar med gödande ämnen och föroreningar. Vid tät bebyggelse i omgivningarna har stråken också viktiga funktioner som buffert mot översvämningar och recipient för dagvatten. Inriktningen för respektive stråk gäller även för de Särskilt värdefulla vatten som ingår i stråken.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Övergripande inriktning

Åstråken och ingående Särskilt värdefulla vatten värnas från byggnationer och anläggningar samt andra åtgärder som riskerar att avskärma eller påverka vatten- och strandmiljöerna negativt. Stråkens rekreativa värden tas tillvara och utvecklas långsiktigt där så är möjligt, bl.a. genom att tillgängligheten utvecklas längs med, till och över stråken, där dessa utgör barriärer. Stråken värnas från all typ av negativ påverkan på vattenmiljön och vattenkvaliteten och zoner med skyddande naturmark bevaras eller utvecklas där så är möjligt.

## Inriktning för specifika å-stråk

### Fyrisån med biflöden

Fyrisån rinner genom Upplandsslätten från Dannemorasjön till Ekoln och dess avrinningsområde motsvarar en stor andel av kommunens yta. Ån är en typisk slättlandså, och belastas av hårt dikad och rationellt nyttjad åkermark. Det bidrar till övergödning och ökningen av humusämnen i vattnet (brunifiering). Större biflöden är Vendelån, Björklingeån, Jumkilsån, Samnan, Librobäcken, och Sävjaån. Fyrisån och merparten av dess biflöden har måttlig ekologisk status och uppnår f.n. inte god kemisk status. Del av Fyrisån samt Jumkilsån och Siggeforasjön har särskilda kvaliteter och är utpekade som Särskilt värdefulla vatten. Fyrisån rinner igenom centrala Uppsala där den utgör en betydelsefull del av stadsmiljön, och ett attraktivt åstråk genom staden. Dess vatten filtreras norr om staden genom åsen för att bli dricksvatten åt tätorten. Ån är därför mycket betydelsefull, för Uppsalas karaktär och upplevelse och som naturresurs, för bland annat vattenförsörjning och som mottagare av dagvatten och renat spillvatten. Delar av ån, bland annat i staden och vid Ulva, är tillgängliga för allmänhetens fiske. Ån och delar av dess strandmiljöer är också mycket viktiga för landskapsfiskens asp och för häckande och rastande fågel. **Inriktning:** Fyrisån med biflöden, i hela sin sträckning, värnas från all typ av negativ påverkan på vattenkvalitet och ekologisk funktion. Årnas ekologiska status förbättras genom fortsatt arbete med fria vandringsvägar för fisk samt ökade insatser för bl.a. rening och fördröjning av dagvatten. Genom och kring staden (bland annat i Åstråket, i Årike Fyris och upp mot Ulva), längs Librobäcken och i och kring tätorterna Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Björklinge och Lövsalöt eftersträvas att utveckla större tillgänglighet till vattnet genom nya vistelseytor och rörelsestråk. Vid lokalisering och utformning av sådana ytor och stråk ska hänsyn tas till störningskänsliga arter (t.ex. utter och störningskänslig fågel). Den rörelsebarriär som ån och dess biflöde Sävjaån utgör bl.a. i Årike Fyris ska överbryggas genom flera gång- och cykelbroar. Se vidare inriktning för Årike Fyris under Föreslaget naturreservat. För Jumkilsån och Sävjaån–Funbosjön se även riksintressebilagan.

### Sjöstråket Almunge – Funbo

Det tätortsnära sjörika landskapet mellan Funbo och Almunge är sällsynt ur ett uppsalaperspektiv. Det innehåller exklusiva rekreativvärden för närbelägna orter som är värt att bevara och utveckla. Stråket utgörs av Långsjöarna i Almunge och Länna, Lötsjön, Trehörningen och Ramsen samt mellanliggande småsjöar och vattendrag fram till inflödena i Funbosjön respektive Funboån. Vattensystemet ingår i Fyrisåns avrinningsområde. Sjöarna med omgivningarna utgör en stor tillgång för tätorterna och boende längs sträckan mellan Funbo och Almunge. Trehörningen har särskilt stor betydelse för det växande Marielund och för friluftsområdet Fjällnora, med stort fokus på skridsko, bad och fiske. Längs de östra delarna av stråket löper Upplandsleden. Fjällnora är även tillgängligt genom vandringleder från Länna. Trehörningen, med en av kommunens populäraste badplatser, är idag hårt belastad av enskilda avlopp. Almunge Långsjön har måttlig, och Funbosjön otillfredställande, ekologisk status och båda sjöarna uppnår ej god kemisk status. **Inriktning:** Stränderna värnas och tillgängliggörs i samband med utbyggnader i omgivningarna och med högst prioritet nära tätorter och andra större utbyggnadsområden, exempelvis Marielund. Genom VA-anlutning från staden förväntas vattenkvaliteten förbättras, inte minst för Trehörningen. För Sävjaån–Funbosjön se även riksintressebilagan.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Fibyån – Vängeån – Hågaån

Vattendraget rinner, huvudsakligen genom jordbruksmark, från Fibysjön till Vårdsättraviken där det mynnar i Mälaren. Fibyån/Vängeån övergår, vid den sänkta Ekeby sjön, till Hågaån. Vattnet är starkt belastat av gödande ämnen och vattenföringen är emellanåt mycket låg, exempelvis i Hågaån under sommaren. Hågaån har måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Utvecklad tillgänglighet finns idag främst i naturreservaten Hågadalen–Nåsten i söder och Fiby urskog i väster. Mellanliggande jordbrukslandskap erbjuder idag ett mycket begränsat rörelseutrymme för friluftsliv och växt- och djurliv. **Inriktning:** Vattenkvaliteten bör förbättras genom att skapa skyddszoner som samtidigt kan förbättra tillgängligheten till ån, samt att anlägga våtmarker i lågpunkter. Ekeby sjö har potential att utvecklas till en målpunkt för Vänge tätort (ingår i område markerat som Park och natur) och tillgängligheten längs Vängeån bör förbättras.



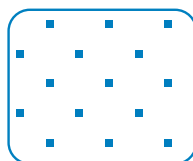
### SÄRSKILT VÄRDEFULLT VATTEN

Särskilt värdefulla vatten är vattenområden som är särskilt viktiga på grund av sin vattenkvalitet, för friluftslivet eller för kommunens vattenförsörjning. Dessa vattenområden är:

1. Mälaren
2. Tämnaren
3. Sävjaån–Funbosjön
4. Björklinge–Långsjön
5. Trehörningen
6. Jumkilsån och Siggeforasjön
7. Fyrisån mellan Ulva kvarn och Ekoln
8. Fyrväpplingen

### Inriktning

Dessa vattenområden ska särskilt prioriteras i kommunens planerings- och åtgärdsarbete. Arbetet ska syfta till att bland annat minska tillförseln av näringsämnen och miljögifter för att god ekologisk och kemisk vattenstatus ska uppnås. För beskrivning och riktlinjer för objekten 1–4 se riksintressebilagan. För beskrivning och inriktning för objekten 5–7 se Å-stråk och för beskrivning och inriktning för objekt 8 se Stort naturområde.



### ÅSENS GRUNDVATTEN

Uppsalaåsen löper, mer eller mindre sammanhängande, genom Uppsala kommun i nord-sydlig riktning. Den bildar, tillsammans med Fyrisån och Björklingeån, ett stort Y i landskapet. Den västra skänkeln utgörs av den mäktiga huvudåsen som löper förbi Björklinge och den östra utgörs av den mindre Vattholmaåsen. Den är relativt välbevarad tack vare de talrika fornlämningarna på dess krön. Den nordligaste delen av huvudåsen har de mäktigaste åspartierna, med välutbildade stentorg och strandlinjer, främst i riksintresset Vikstaåsen. Åsen är ett viktigt karaktärsmärke för Uppsala och är mycket betydelsefull, bland annat som naturresurs och för vår natur- och kulturhistoria. Den transporterar och bildar grundvatten genom att rena vatten som

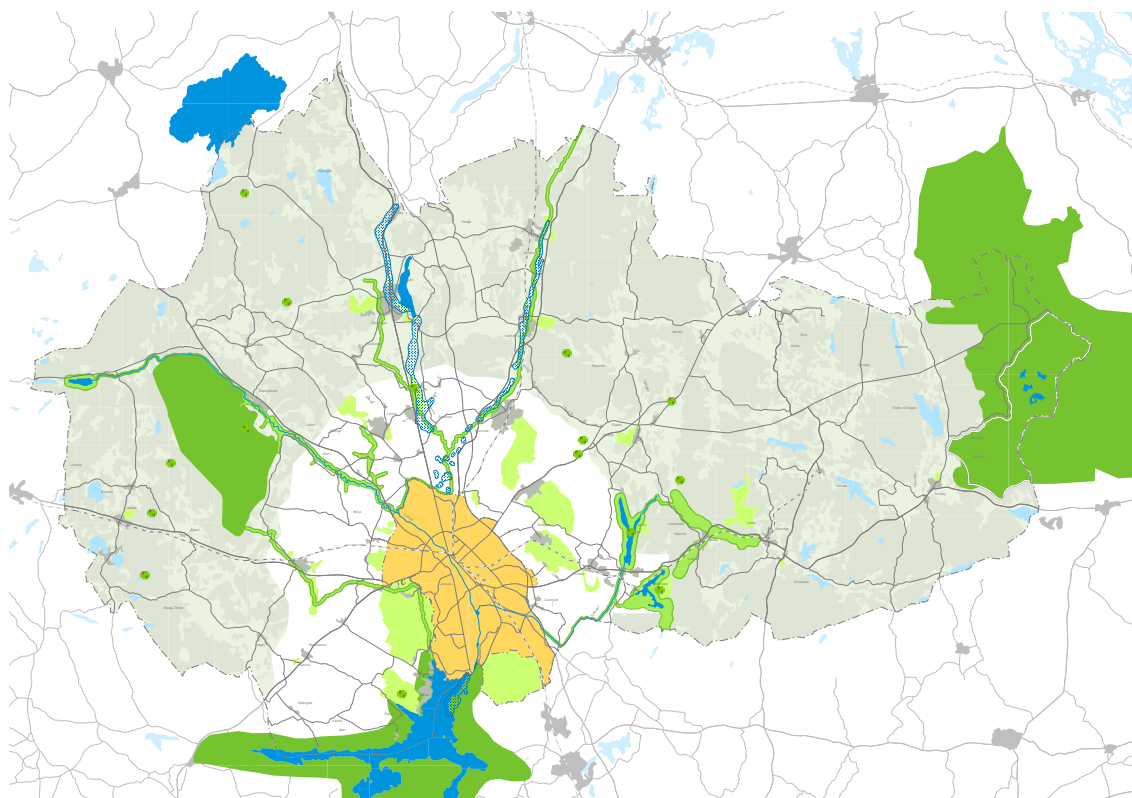


TILLBAKA TILL KARTAN

filtreras genom åsmaterialet, och är därmed en livlina för hela Uppland. Som linjär struktur har den även en stor friluftspotential, där ett historiskt rörelsestråk än idag kan leda människor vidare ut i landskapet. I Uppsala tätort vilar våra viktigaste monument och kulturskatter tryggt och majestätiskt längs åsens krön; Slottet, domkyrkan och Gamla Uppsala högar. Den höga och genomsläppliga rullstensåsen hyser också naturtyper och arter som är sällsynta i det omgivande flacka slättlandskapet. Stora delar av åsen skyddas som vattenskyddsområde.

### Inriktning

Åsen skyddas i sin helhet från all typ av negativ påverkan på grundvattenkvaliteterna. Ingen ny grustäkt tillåts och befintliga täkter efterbehandlas på ett sätt som gynnar natur- och friluftsvärden och skyddar vattenresursen. Nyexploatering på känsliga delar av åsen sker i begränsad omfattning och risk för förorening av dricksvattnet minimeras genom tekniska lösningar, lokal dagvattenrening och stor försiktighet av dem som bor och verkar inom området. Se vidare inriktningar för Gamla Uppsala-stråket och Årike Fyris under Park och närnatur, för Kronåsen under Grön länk och för Högstaåsen under Tätortsnära natur.



Det gröna och blå



## TRANSPORTINFRASTRUKTUR

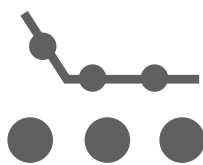
### CYKELSTRÅK PÅ LANDSBYGDEN



Avstånden för arbets- och skolpendling med cykel förlängs alltmer och gång- och cykelvägar längs det radiella, statliga vägnätet förbinder därför staden med de närmaste tätorterna på ett avstånd av 15–20 kilometer från resecentrum. Där cykelstråk inte pekats ut finns alternativa cykelvägar.

#### Inriktning

Gång- och cykelvägar längs det radiella statliga vägnätet ska vara separata från motorfordonstrafik. Gång- och cykelvägar ska finnas inom rimliga cykelavstånd för arbets- och skolpendling. Det innebär normalt till tätorter inom 15–20 km från Uppsala resecentrum. Cykelstråken ska planeras utifrån ett dörr-till-dörrperspektiv och därmed bidra till att länka samman busshållplatser med tätorter och andra målpunkter. Om det är en rimlig lösning kan delar av en statlig väg separeras för gång- och cykel.



### KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK (VÄG OCH JÄRNVÄG)

Kollektivtrafikstråken visar den prioriterade kollektivtrafiken utanför staden. Här går en tät och snabb kollektivtrafik som möjliggör alla typer av resande. På lämpliga platser och i anslutning till större hållplatser finns pendlarparkeringar för såväl bil som för cykel.

#### Inriktning

I de kollektivtrafikstråk som ligger längs statlig väg ska bussens framkomlighet prioriteras så att en konkurrenskraftig restidskvot gentemot bil uppnås till viktiga målpunkter. Större hållplatser med anslutande pendlarparkeringar för bil och cykel bör utformas för att stärka ett dörr-till-dörrperspektiv men också för att möjliggöra en behaglig väntan på buss. Anläggandet av större hållplatser ska så långt möjligt stärka möjligheterna att cykla och gå till hållplatsen.

### BROLÄNK (BRORESERVAT)



Generell inriktning

Handlingsfrihet ska hållas för den typ av brolänk som beskrivs under respektive rubrik nedan. Det innebär att exempelvis byggnation av hus eller anläggningar, som riskerar att försvåra senare åtgärder, inte ska tillåtas.

#### Bro i Kungsängsesplanadens förlängning

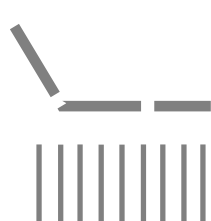
En ny förbindelse i detta läge ökar tillgängligheten mellan det växande Kungsängen och södra staden. På så sätt bidrar det till att Kungsängen kan utvecklas till en stadsdel med större andel verksamheter eftersom tillgängligheten ökar. Den möjliggör också en ökad framkomlighet för kollektivtrafik på Islandsbron och för kollektivtrafiken i stort i innerstaden, särskilt till och från resecentrum. En Esplanadbro ska bidra till att säkra en god framkomlighet för kollektivtrafiken samt öka tillgängligheten mellan olika delar av innerstaden samt till södra staden. Utformningen av bron ska säkerställa möjligheter för stadsliv, samt att den inte uppfattas som en genlänk i det övergripande gatunätet för staden.



TILLBAKA TILL KARTAN

## Ultunalänk

En förbindelse i detta läge ska bidra till att koppla ihop stadens södra och sydöstra delar med varandra och med ett framtida stationsläge vid Bergsbrunna (Uppsala södra). Med den omfattande stadsomvandling som föreslås i programarbetet för Södra staden är länken en förutsättning för tillgängligheten i de södra delarna av staden, för tillgängligheten regionalt och särskilt till och från Stockholmsregionen. Länken går genom ett mycket känsligt område med höga natur- och kulturvärden. Länken ska göra det möjligt för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik, på ett sätt som minimerar intrånget i natur- och kulturmiljöerna. Utvecklad kollektivtrafik av typ light rail eller spårtaxi gör det möjligt att använda förhållandevis lätta, alternativa brokonstruktioner.



### VÄGRESERVAT

#### Generell inriktning

Inom vägreservat ska handlingsfrihet hållas för den typ av vägåtgärder som beskrivs under respektive rubrik nedan. Det innebär att exempelvis byggnation av hus eller anläggningar som riskerar försvåra senare vägåtgärder inte ska tillåtas.

#### Inriktning för specifika vägreservat

**Uppsala södra-E4: an:** En kraftig utbyggnad av Sävja och sydöstra staden tillsammans med en utbyggnad av södra staden ger ett behov av att säkra handlingsfrihet för väglänk mellan E4 och väg 255 och vidare kopplat till det stadsstråk som förbinder sydöstra staden med Ultuna–Gottsunda. Ett vägreservat är schablonmässigt inritat. Ett eventuellt behov av och i så fall mer exakt läge för en väg bör utredas i en fördjupad översiktsplan över sydöstra staden.

**Vägreservat sydöstra staden:** Med ett stationsläge i Uppsala södra (Bergsbrunna) följer en större samhällsbyggnad i området. Den behöver utredas i en fördjupad översiktsplan, se större utvecklingsområden och stadsnoder. För att försäkra en god tillgänglighet till ett nytt stationsläge för befintliga delar av sydöstra staden samt mellan befintliga och nya delar av densamma krävs ett gent huvudgatunät. För att säkerställa handlingsfrihet bör vägreservat pekats ut tills en fördjupad översiktsplan fastsätter ett övergripande gatunät.

**Väg 282:** Planerade utbyggnader av stråket fram till Almunge ger ett behov att säkra framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig fordonstrafik. En förstudie och kompletterande förstudie finns från 2008 respektive 2011. Dessa bör uppdateras efter nytillkomna förutsättningar såsom till exempel pågående och kommande program- och detaljplanearbeten. För att säkerställa en framkomlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik bör kommande uppdatering av förstudier tydligt visa hur infrastruktur, trafikering och övrigt byggande bör samspela.

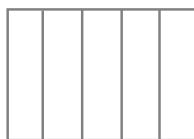
**Väg 55:** Vägen är hårt trafikerad och en ombyggnad gagnar trafiksäkerhet och framkomlighet. Förstudier finns men dessa är inaktuella och behöver uppdateras i en åtgärdsvalsstudie. En systemstudie är initierad för hur person- och godstransporter kan effektiviseras på kort och lång sikt i öst-västlig riktning norr om Mälaren. Flera sträckor är möjliga, Uppsala-Enköping är en och systemstudien ska klargöra vilken sträckning som är mest lämplig. Det påverkar avgränsningen och inriktningen för kommande åtgärdsvalsstudie. Antingen genomförs en åtgärdsvalsstudie som behandlar transporter längs väg 55, eller görs en transportslagsövergripande åtgärdsvalsstudie där även spårburen trafik hanteras. Vägen är viktig såväl ur ett lokalt som ur ett regionalt perspektiv. Många människor bor, och verksamheter är lokaliserade, längs vägen. Vid ombyggnad ska åtgärder göras som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det innebär bland annat väl belägna hållplatser med hög standard, pendlarparkeringar för såväl bil som cykel vid strategiska



TILLBAKA TILL KARTAN



platser samt god tillgänglighet för oskyddade trafikanter till och från hållplats. En ombyggd väg ska också säkerställa tillgängligheten till andra målpunkter längs vägen för oskyddade trafikanter. Se vidare under järnvägsreservat ”ny järnväg Uppsala–Enköping”.



## JÄRNVÄGSRESERVAT

### Generell inriktning

Inom järnvägsreservat ska handlingsfrihet hållas för den typ av vägätgärder som beskrivs under respektive rubrik nedan. Det innebär att exempelvis byggnation av hus eller anläggningar som riskerar försvåra senare vägätgärder inte ska tillåtas.

**Ostkustbanan:** Reservatet ska möjliggöra en utbyggnad av Ostkustbanan söderut från Uppsala C till fyra spår, samt till en station i Uppsala södra (Bergsbrunna). Inom Uppsala kommun möjliggör reservatet två ytterligare spår i huvudsak öster om nuvarande spår. Inom Trafikverket pågår under 2015–2016 uppdatering av det arbete med precisering av riksintresset som påbörjades under 2010. De två kvarvarande enkelspårssträckorna mellan Uppsala och Gävle, i Gamla Uppsala och Skutskär, byggs nu ut till dubbelspår. Utbyggnaden möjliggör ett stationsläge i Gamla Uppsala. Därmed bedöms kapaciteten på denna sträcka vara tillgodosedd. För norra infarten, Uppsala C till där Dalabanan viker av, kvarstår reservat för ett tredje spår samt planfri koppling till Dalabanan. Järnvägsreservatet ska säkra en tillräcklig kapacitet på banan för en trafikering som möter kommande resandebestånd samt integrerar Uppsala med Stockholmsregionen. Ett ianspråktaget reservat skapar förutsättningar för Uppsala stad att utvecklas till en nordlig nod i Stockholmsregionen samtidigt som det säkrar tågtrafiken norrut i landet.

**Dalabanan:** Reservatet ska säkerställa en utbyggnad av Dalabanan samt stationer för resandeutbyte vid Börjetull, i Vänge och i Järlåsa. Reservatet ska möjliggöra en utvecklad pendeltågstrafik mellan Uppsala och Sala med nya uppehåll och en konkurrenskraftig tidtabell. Det innebär dubbelspår eller partiella dubbelspår. Handlingsfrihet för ett stationsläge vid Börjetull bör finnas kvar som en möjlighet att hantera kapacitetsbrister i Uppsala C. En åtgärdsvalsstudie för tillgängligheten mellan Vänge och Uppsala pågår under 2015 och ska klargöra förutsättningarna och anspråken på en konkurrenskraftig kollektivtrafik för sträckan Vänge–Uppsala med hänsyn till hela stråket Uppsala–Sala.

**Ny järnväg Uppsala–Enköping:** Reservatet ska säkerställa utrymme för en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping. Reservatet ska möjliggöra effektivare förbindelser i östlig, västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt Stockholm–Mälarenperspektiv finns ett flertal möjliga sträckningar för detta ändamål och där Uppsala–Enköping är en. En systemstudie pågår under 2015 med intressenter från regioner och kommuner norr om Mälaren. Den ska klarlägga vilken alternativ sträckning som är mest lämplig. Reservatet ska ge handlingsfrihet för utveckling på lång sikt. För utveckling i ett närmare tidsperspektiv, se också vägreservat för väg 55. Med en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping bör det följa en trafikering som säkerställer storregionala transporter mellan de större städerna och mål- och bytespunkterna i Stockholm–Mälarenregionen, Arlanda och norra Storstockholm. Med betydligt snabbare persontransporter bidrar järnvägen till att vidga de funktionella arbetsmarknaderna och stärka en flerkärnig utveckling i Stockholm–Mälarenregionen. Samtidigt ges kollektivtrafiken konkurrenskraft stärkas gentemot bilen. Det innebär att reservat för nya stationslägen (Stenhagen, Skärfelten/Ramsta) utgår.

**Lännabanan:** Reservatet ska möjliggöra snabbspårsväg/lätt järnväg mellan Uppsala C och Bärby/Gunsta. Reservatet har därmed förkortats gentemot gällande översiktsplan, där Lännabanan var utpekad ända fram till Almunge. Längs reservatet är avsikten att hålla öppet för åtgärder som möjliggör framtida linjetrafik efter planperioden. Fortsättning österut till fram mot Länna kan vara en möjlighet, men då i gemensam korridor med väg 282 (Se vägreservat väg 282).



TILLBAKA TILL KARTAN



### **STATIONSRESERVAT**

Stationslägen vid Bergsbrunna (ostkustbanan), i Börjetull, Vänge och Järlåsa längs Dalabanan är markerade som reservat. Förutsättningar för ett tåguppehåll i Vänge utreds under 2015. Ytterligare stationslägen på Dalabanan, med uppehåll för pendeltåg med en konkurrenskraftig tidtabell, kräver sannolikt större kapacitetshöjande åtgärder på Dalabanan och kan bli aktuellt under senare delen av planperioden.

#### **Inriktning**

Handlingsfrihet bör behållas för att etablera stationer med tåguppehåll vid Bergsbrunna, i Börjetull, Vänge och Järlåsa. Handlingsfrihet för ett nytt stationsläge bör behållas på den plats som är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta.



### **LOGISTIKPUNKT TÅG OCH JÄRNVÄGSDEPÅ**

Mark för omlastningsterminal för gods till och från järnväg finns markerat vid verksamhetsområdena söder om Storvreta samt söder om Bergsbrunna. Platserna kombineras med möjliga platser för järnvägsdepåer. Omlastningsplats och plats för uppställning av järnvägsfordon finns också vid existerande bangård i Boländerna.

#### **Inriktning**

Tillräcklig yta för ovanstående behov ska reserveras. För läget vid Storvreta bör mark också säkras för järnvägsdepå för höghastighetsjärnväg.



### **TRAFIKPLATS E4**

Långsiktigt reservat för en trafikplats behövs bland annat för att ha kvar handlingsfriheten att hantera ökade tillgänglighetsbehov på grund av större befolkning och sysselsättning inom staden.

#### **Inriktning**

Kommande planering får tydliggöra behov av trafikplats och i så fall omfattning av trafikplats.



### **FLYGPLATS**

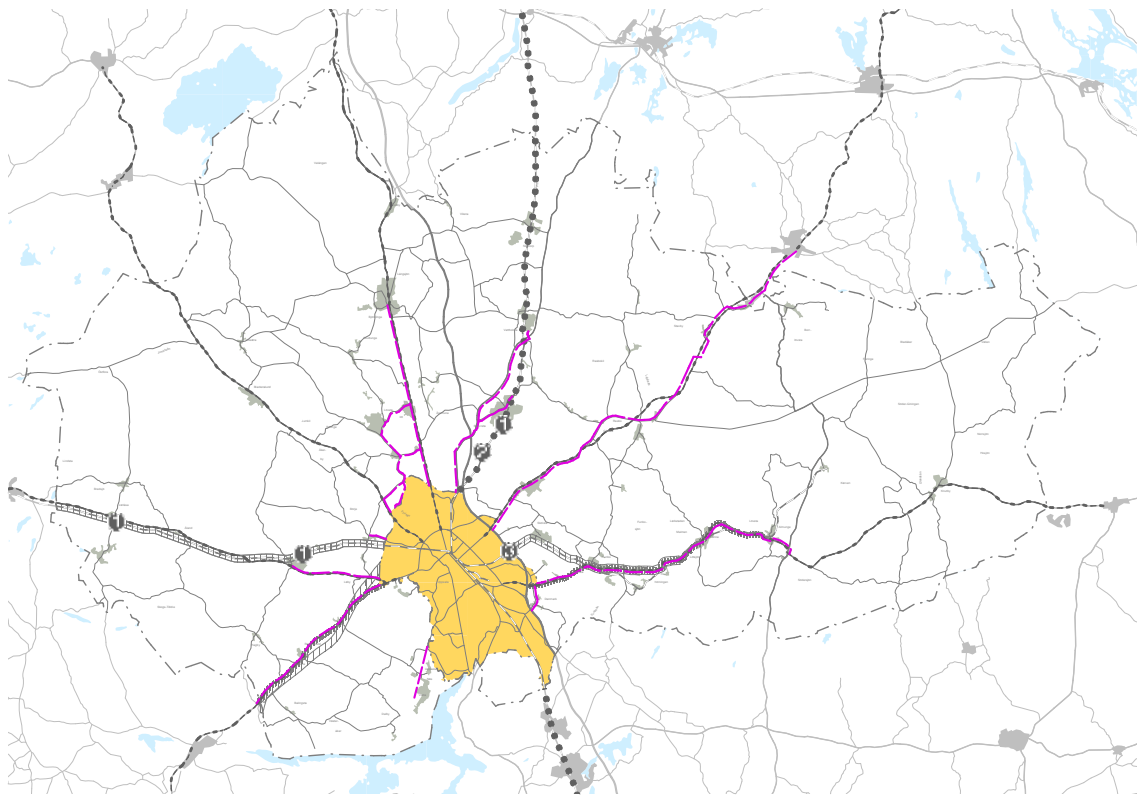
Ärna flygplats utgör riksintresse för totalförsvaret och för civil flygverksamhet. Tillstånd finns sedan 2014 att bedriva civil luftfart vid flygplatsen.

#### **Inriktning**

Kommunen ska i sin planering säkerställa att riksintresset kan bestå.



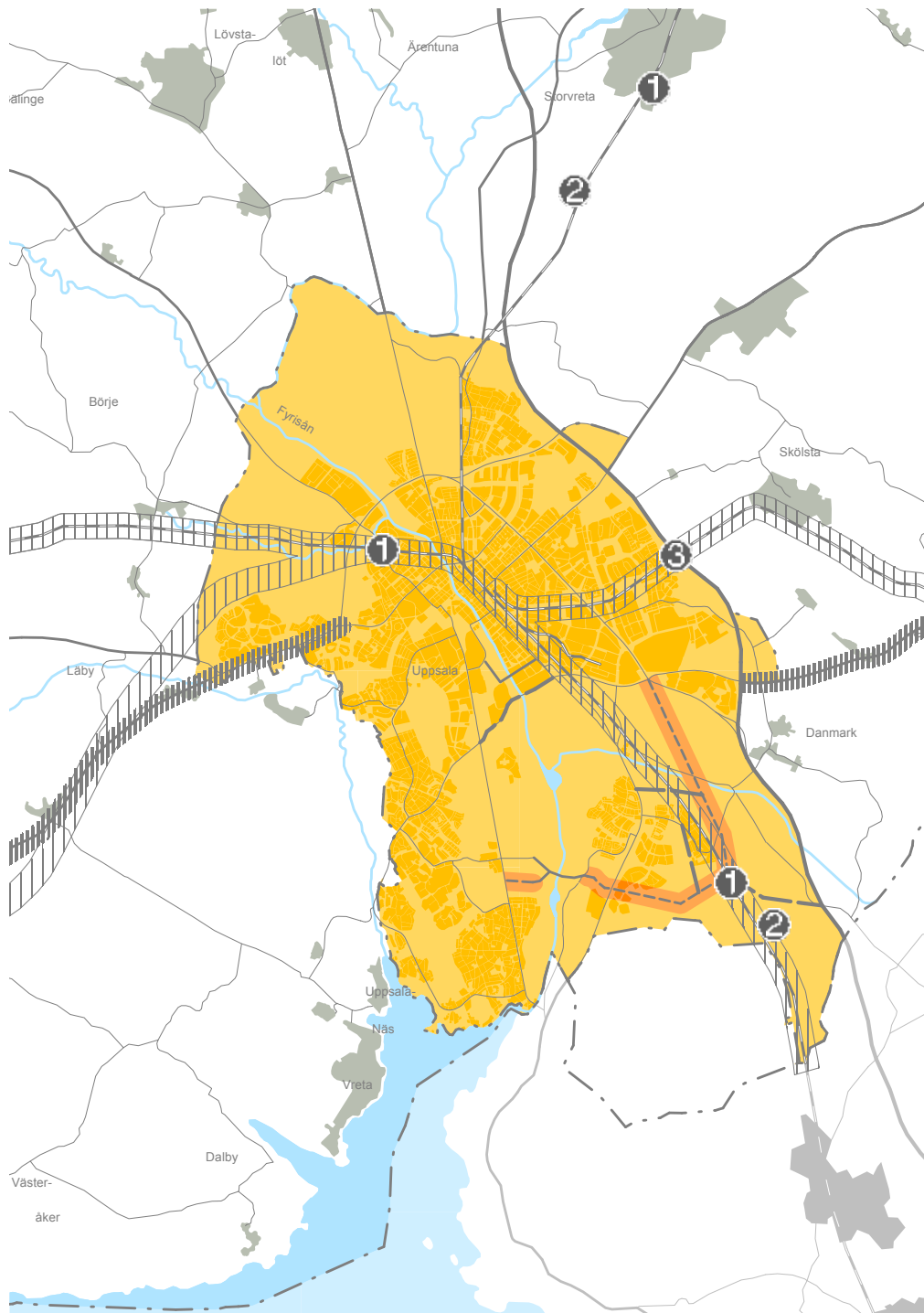
**TILLBAKA TILL KARTAN**



Transportinfrastruktur



**TILLBAKA TILL KARTAN**



Stadsvävens transportinfrastruktur inklusive stadsstråk som kräver ny transportinfrastruktur (orange områden i kartan)



## TEKNISK ANLÄGGNING

1

### ÅTERVINNINGSCENTRAL

Det finns åtta återvinningscentraler i kommunen. På dessa är det möjligt att lämna allt från grov- och elavfall till farligt avfall, textilier och återanvändbara produkter. För att möta behoven hos en växande befolkning krävs både fler återvinningscentraler och ombyggnationer av de befintliga. En kretsloppspark är en återvinningscentral med särskilt fokus på återanvändning. **Inriktning:** Tre nya återvinningscentraler säkras i staden, placerade i Gränby, Fyrislund och Gottsunda. Återvinningscentralen i Gränby utvecklas till en kretsloppspark. Återvinningscentralerna i Fyrislund och Gottsunda utvecklas med flexibilitet för att kunna utvecklas till kretsloppspark om efterfrågan finns.

2

### NY VATTENTÄKT

För stadens expansion behövs ytterligare vattentäkter. Lämpliga områden för nya vattentäkter ligger norr om Uppsala vid Svista och Fullerö där kommunen förvärvat mark för detta ändamål. **Inriktning:** Nya vattentäkter i Svista och Fullerö säkras.

3

### VATTENVERK

Idag finns det två vattenverk i Uppsala kommun: Bäcklösa och Gränby. Här behandlas vatten som distribueras inom Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens dricksvattensystem. **Inriktning:** Expansion av Gränby vattenverk säkras för kommunens fortsatta utveckling. Ett nytt vattenverk planeras och ska lokaliseras på lämplig plats mellan vattentäkterna och staden.

4

### RENINGSVERK

Spillvatten från Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens spillvattensystem behandlas i reningsverket vid Kungsängen. Det finns tillräcklig kapacitet i reningsverket för att möta kommunens utveckling. Reningsverket är placerat i stadens lågpunkt dit alla stadens spillvattenledningar leder. Vid en ny lokalisering av reningsverket är det därför oundvikligt att omfattande anläggningar i form av pumpstationer, bassänger och höglödesrening måste ligga inom nuvarande fastighet. Det är stor risk att det uppstår svårlösta konflikter med en verksamhet som inte går att flytta utan enorma kostnader om bostäder tillåts alltför nära reningsverket. **Inriktning:** Kungsängsverkets strategiska lokalisering säkras i kommunens framtida utveckling. Bostäder tillåts därför inte i nära anslutning till den. Plats för nytt eller kompletterande reningsverk ska utredas med inriktningen att klara kapacitetsbehoven, möjliggöra synergier med andra system och hålla nere konflikter med annan markanvändning.

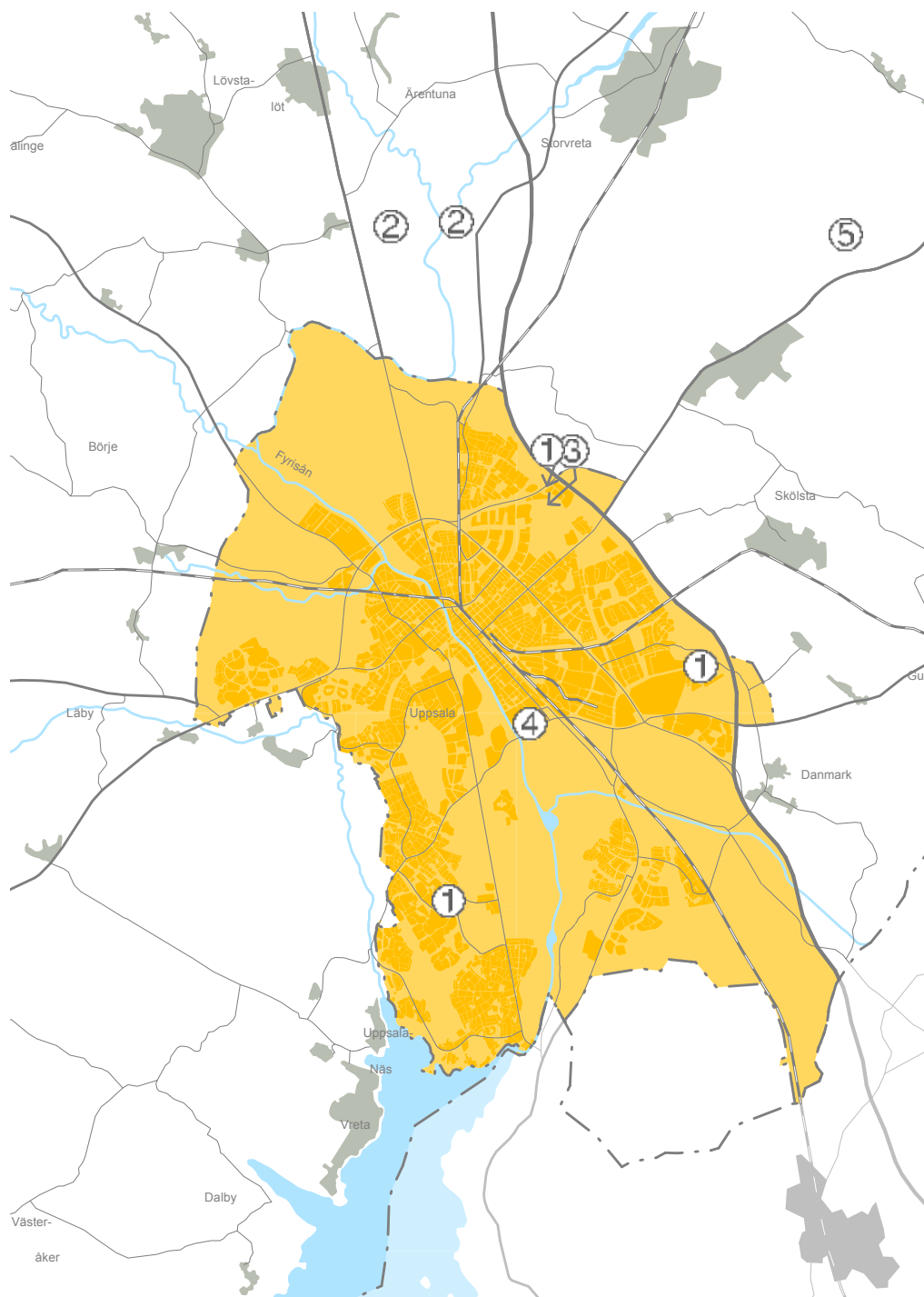
5

### AVFALLSANLÄGGNING

Uppsalas avfallsanläggning är strategiskt lokaliserad vid Hovgården. Lokaliseringen är sannolikt den enda möjliga i kommunen. Det finns en stor risk att det uppstår mycket svårlösta konflikter mellan bostäder och den verksamhet som bedrivs inom fastigheten om bostäder tillåts alltför nära avfallsanläggningen. **Inriktning:** Hovgårdens strategiska lokalisering säkras i kommunens framtida utveckling. Bostäder tillåts inte i nära anslutning till den.



TILLBAKA TILL KARTAN



Teknisk försörjning



### MEDSKICK FRÅN HÅLLBARHETSBEDÖMNINGEN

- Planen har som tydligt mål att rikta förändringstrycket in mot staden och på så sätt hindra en utspridning av bebyggelsen. Detta är bra eftersom sådan utspridd bebyggelse är dyr, svår att försörja med samhällsservice och har påverkan på till exempel landskapskaraktären och flera ekosystemtjänster.
- Förtätningen av staden kommer inte att kunna genomföras utan en bred förståelse bland medborgare och beslutsfattare för motiven bakom strategin, och med de avfärdade alternativa strategierna tydligt förklarade. För att förebygga eller begränsa de möjliga negativa konsekvenserna av en förtätning av bebyggelsen behövs bra beslutsunderlag. Ett förslag är att sociala konsekvensanalyser alltid görs när områden ska utvecklas.
- Social infrastruktur som skolor och möteslokaler är viktiga för att skapa bra levnadsförhållanden. Det är viktigt att sådana behov får plats tidigt i planeringen och att sista-minuten-lösningar undviks.
- Staten, landstinget och kommunen behöver vara överens om exempelvis transportsystemets utveckling. Viktiga företag behöver engageras tillsammans med kommunen så att båda partner tjänar på att vara med, och marknadens kraft behöver utnyttjas. Kommunen bör tidigt initiera och sedan upprätthålla en dialog om översiktsplanens inriktning med de viktigaste aktörerna.

### DIALOGFRÅGOR TILL SAMRÅD

Förslaget till plankarta visar hur olika områden i kommunen bör användas och utvecklas nu och på lång sikt. I planbeskrivningen finns förklaringar till vad det betyder att en plats på kartan fått en viss färg eller symbol.

- Vilka är dina/era allmänna synpunkter på plankartan och planbeskrivningen?
- Vad tycker du/ni om inriktningen och avgränsningen för hur olika platser ska utvecklas och användas?



**TILLBAKA TILL KARTAN**

## KULTURMILJÖ

Uppsala kommun är i många stycken ett unikt kulturlandskap med komplexa och täta kulturmiljöer som uttrycker sociala, politiska, ekonomiska, religiösa och kulturella förhållanden igår och idag. Det avspeglas i att Riksantikvarieämbetet har pekat ut 18 områden som riksintresse för kulturmiljövården i kommunen (se vidare i del B: Ställningstaganden till riksintressen).

Kommunen har för egen del pekat ut vissa områden som särskilt värdefulla ur ett lokalt kulturmiljöperspektiv. Inom dessa kulturmiljöområden finns på landsbygden även så kallade värdekärnor utpekade, som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll. För Uppsala stad finns ett antal miljöer utpekade som särskilt värdefulla. Dessa ställningstaganden redovisas i översiktsplan 2010 och föreslås preliminärt kvarstå, med följande modifieringar:

- Funbo kyrkomiljö: hänsynsområdet utvidgas i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Funbo (redan beslutat av kommunfullmäktige 2011)
- Lännabanan: Införlivas i sin helhet från stadsvävens gräns och till Faringe. (redan beslutat av kommunfullmäktige 2011 avseende delen genom den fördjupade översiktsplanen för Funbo)

De kommunala kulturmiljöområdena framgår av kartorna nedan. Kommunen arbetar med att ta fram ett kulturmiljöprogram med förnyade ställningstaganden.

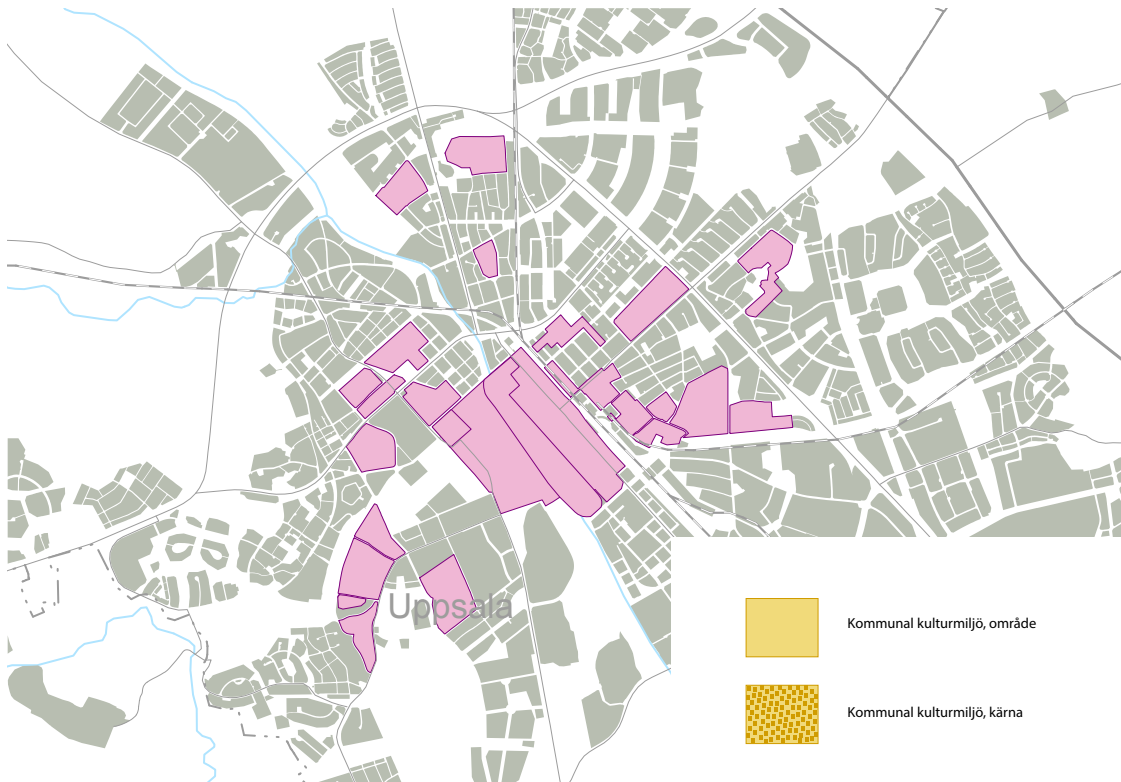
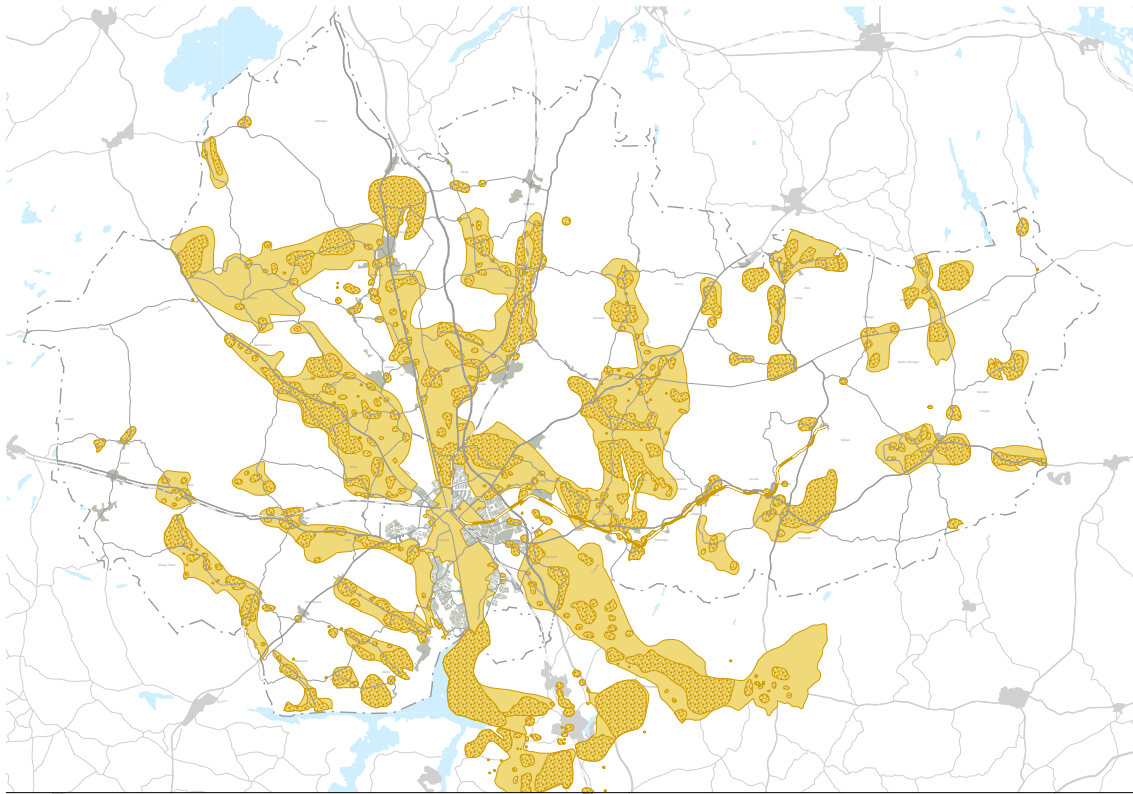
### Inriktning

Den generella inriktningen är att upprätthålla och varsamt utveckla den lokala historiska kulturmiljön och göra den tillgänglig. I samband med initiativ till väsentliga förändringar inom kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer, bör det klargöras i vilken utsträckning objekten är skyddsvärda. Inom de kommunala kulturmiljöområdenas värdekärnor bör nybebyggelse endast tillkomma i en omfattning som är lämplig med hänsyn till kulturmiljön och lokaliseras till befintliga byar eller bebyggelsemiljöer alternativt till lägen som liknar de traditionella tomtplatserna. Nya bostadshus bör inte tillkomma i enskilda gårds- eller torpmiljöer av stort kulturhistoriskt värde.




**TILLBAKA TILL KARTAN**





Kommunala kulturmiljöområden

-  Kommunalt kulturmiljöområde
-  Kommunalt kulturmiljöområde, kärna
-  Lennanbanan
-  Värdefulla bebyggelsemiljöer



TILLBAKA TILL KARTAN

## HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Samlad bedömning – Hur väl bidrar översiktsplanen till hållbar utveckling?

Sammantaget är bedömningen att planen med de principer och inriktningar som anges lägger en god grund för att Uppsala fram till 2050 ska kunna röra sig betydligt mot de mål som satts upp för planeringen och att den därför kommer att kunna bidra till hållbar utveckling. Det dominerande skälet till denna bedömning är att den process som lett fram till samrådsförslaget har präglats av ett stort antal omtag och avstämningar såväl internt som externt, och att planen därför präglas av ett konsekvent tänk, väl i linje med dominerande tankemodeller kring hållbar utveckling i kommuner.

Planens samlade bidrag till att funktionella samband stärks och utvecklas bedöms som gott. Denna bedömning bygger på att en kombination av de styrmedel som ingått i trafikanalyserna införs, och att biltrafiken därmed inte ökar så kraftigt som befolkningstillväxt och ökad disponibel inkomst annars skulle medföra. Bedömningen bygger också på att kommande planering och beslutsfattande sker i linje med planens intentioner.

Planen har höga ambitioner när det gäller att skapa attraktiva miljöer för såväl boende som verksamma, och de inriktningar som definieras måste sägas ligga väl i linje med de ambitionerna. Dock bedöms planens samlade bidrag till skapande av attraktiva miljöer som måttligt på grund av de stora utmaningarna som förtätning och trafikökning har på rekreation, biologisk mångfald, buller, luftkvalitet och risken för påverkan på hälsan hos känsliga grupper.

Risken för negativ påverkan på existerande värden är med nödvändighet stor med den starka befolkningstillväxt som ligger framför kommunen, inte minst när det gäller förtätningens konsekvenser i den existerande bebyggelsen. Indirekt påverkar detta möjligheterna att skapa attraktiva miljöer för de boende. Det är dock positivt att planen så tydligt tar ställning mot en expansion av stadsbyggandet ut på slätten. På detta sätt behålls Uppsalas tydliga karaktär av ”staden på slätten”, samtidigt som stora värden i det omgivande landskapet kan värnas och utvecklas till gagn för ekosystem och biologisk mångfald, samt alla de Uppsalabor och besökare som nyttjar landskapet idag. När det gäller kulturmiljön är bedömningen planens ambitioner är höga och artikulerade, men att det förhållningssätt till kulturmiljö och arkitektoniska som ska prägla kommande planering och beslutsfattande ytterligare behöver tydliggöras genom hela planen, i första hand i planbeskrivningen.

Både genomförbarhet och ekonomiska konsekvenser framstår som hanterbara utmaningar, även om stor medverkan från ett antal andra aktörer (i första hand staten och landstinget) kommer att krävas för att transportsystemets funktion ska hållas hög och dess och miljöpåverkan minska i riktning mot nivåer nära noll år 2050. Frågor kring marknadens villighet att bygga i linje med planen finns, och riktade analyser kring just detta kan vara motiverade framöver.

Den stora utmaningen för Uppsala de kommande åren blir att ge planen den tyngd och naturliga plats i det kommunala beslutsfattandet som den måste ha för att målen ska kunna uppnås. Det är i efterföljande planering (fördjupade översiktsplanering, områdesprogram, detaljplaner), i bygglovsprövning, i beslut och genomförande av investeringar i infrastruktur för transporter och tekniska system, och i näringslivets investerings- och lokaliseringsbeslut som planens genomförande i praktiken kommer att ske – om summan av alla dessa steg, justeringar och tillägg till staden och kommunen i tillräcklig utsträckning ligger i linje med planens inriktningar och intentioner har kommunen stora möjligheter att röra sig mot de mål som satts upp för 2050, till gagn för såväl Uppsalaborna som världen i stort.



## ÖVERSIKTSPLANENS SAMLADE KONSEKVENSER OCH BIDRAG TILL HÅLLBAR UTVECKLING

Översiktsplanens samlade konsekvenser och bidrag till hållbar utveckling sammanfattas översiktligt i Tabell 4 nedan. Ljust rosa färg indikerar mycket positiva egenskaper, något mörkare rosa färg positiva egenskaper och den mörkaste rosa färgen (finns ej i denna tabell) begränsade eller dåliga egenskaper.

Tabell 1. Sammanfattning av översiktsplanens samlade konsekvenser och bidrag till hållbar utveckling.

	Översiktsplan 2016	Osäkerheter i bedömningen	Krav på efterföljande planering för att målen ska kunna nås
<b>Funktionella samband</b>	Planen har höga och tydliga ambitioner, och ställningstaganden och inriktningar i linje med dessa ambitioner. Strukturbilderna är utvald baserat på goda funktionella egenskaper, i första hand för transportsystemet, men dess goda egenskaper är beroende av kraftfulla styrmedel.	Kommunens rådighet över styrmedel i transportsystemet är mycket begränsade. Deltagandet på arbetsmarknadens påverkar förutsättningarna för social utveckling i linje med planen, men kommunen saknar rådighet över regler som styr arbetsmarknadens funktion.	Tydlighet och likriktning i kommunens planering och efterföljande beslut om investeringar – alla delar av kommunens organisation måste sträva mot samma mål. Tydliga besked från staten rörande kommande investeringar i Ostkustbanan och ny station i Bergsbrunna.
<b>Skapande av attraktiva miljöer</b>	Planen har goda förutsättningar att bidra till att attraktiva miljöer skapas för både invånare och verksamheter. Förtätningen ger många fördelar, men risker finns kopplade till hälsa och goda levnadsmiljöer i övrigt.	Planen har goda förutsättningar att bidra till att attraktiva miljöer skapas för både invånare och verksamheter. Förtätningen ger många fördelar, men risker finns kopplade till hälsa och goda levnadsmiljöer i övrigt. Frågetecken finns kring hur väl efterföljande planering klarar att följa planens intentioner. Marknadsförutsättningarna för att skapa de tätastadsmiljöerna som eftersträvas är svåra att bedöma.	Framtagande av breda beslutsunderlag i planering och investeringsbeslut, med riktade konsekvensbedömningar som belyser frågor och perspektiv som annars riskerar att förbises.
<b>Påverkan på existerande värden</b>	Planen har tydliga förhållningssätt till skydd och utveckling av existerande värden. Men risken för negativ påverkan är med nödvändighet stor med den starka befolkningstillväxt som ligger framför kommunen. Det blir betydande lokal påverkan vid stadsnoder samt i sydöstra staden (Bergsbrunna/Sävja)	Frågetecken finns kring hur väl efterföljande planering klarar att följa planens intentioner. Den exakta utformningen av enskilda byggnader, kvarter och områden kommer att avgöra omfattningen av den negativa påverkan.	Tydlighet och likriktning i kommunens planering och efterföljande beslut om investeringar – alla delar av kommunens organisation måste sträva mot samma mål.
<b>Ekonomiska konsekvenser</b>	Planens ekonomiska konsekvenser i termer av kommunala kostnader är måttliga eller höga, beroende på vilken av strukturbilderna som dominerar den fysiska strukturen.	Stora osäkerheter föreligger kring möjligheten att skapa exploateringsintäkter, samt kostnadsfördelningen mellan olika aktörer för en eventuell utveckling av ett stationsläge i Bergsbrunna.	Stor vikt behöver fästas vid de inriktningar som planen har. Enskilda vägvalsbeslut och ställningstaganden av strukturerande karaktär behöver bedömas ekonomiskt och kopplas till möjliga utfall i termer av exploateringsintäkter och driftskostnader.
<b>Genomförbarhet</b>	Planens genomförbarhet ligger är osäker eller god, beroende på valet av strukturbild. Enkärnig struktur framstår som en mer robust strategi än Flerkärnig, ur ett genomförandeperspektiv.	Osäkerheter finns kring kommunens förmåga att få staten, landstinget och marknadens aktörer att besluta och investera i linje med planens mål och intentioner.	Tydlighet kring planens mål, ställningstaganden och inriktningar i kommunens kommunikation med andra aktörer, så att alla centrala aktörer får möjlighet anpassa sina beslut till planen.



TILLBAKA TILL KARTAN

#### DIALOGFRÅGOR TILL SAMRÅD

Förslaget till ny översiktsplan strävar efter att bidra till en hållbar utveckling. Därför har vi gjort en hållbarhetsbedömning.

- Håller du/ni med om bedömningen? Saknas något?



**TILLBAKA** TILL KARTAN

## GENOMFÖRANDE

Översiktsplanen kommunicerar kommunens viljeinriktning och fungerar som vägledning för efterföljande beslut och handlingsinriktningar. Planen ger både kommunen och andra aktörer möjlighet att prioritera de viktigaste frågorna för den långsiktiga utvecklingen

Kommunen har det yttersta ansvaret för bebyggelseutvecklingen och den fysiska samhällsplaneringen. Kommunen har dock inte ensam rådighet över genomförandet av översiktsplanens inriktning. Det är många som måste medverka och samverka för att översiktsplanens intentioner ska kunna förverkligas.

Sammanfattningsvis kan översiktsplanering påverka samhällsutvecklingen på olika sätt:

För det första fattar olika myndigheter beslut med stöd av översiktsplanen. Exempelvis ger översiktsplanen vägledning för efterföljande beslut om detaljplanläggning och bygglov enligt plan- och bygglagen.

För det andra vidtar kommunen egna aktiva åtgärder i enlighet med översiktsplanens intentioner. Det handlar om att underlätta för att rätt saker inträffar vid rätt tidpunkt och på rätt plats utifrån ett helhetsperspektiv. Ett exempel är en genomtänkt markpolitik, det vill säga markförvärv och -försäljningar samt markförvaltning och markutveckling som stärker förutsättningarna för att klara både tillväxttrycket och kvaliteter i den byggda miljön.

För det tredje handlar det om kommunikation och samverkan. En konsekvent och transparent kommunikation av översiktsplanens intentioner, motiv och riktlinjer bidrar till att nå de uppsatta målen. På så sätt påverkas olika aktörer, exempelvis exploatörer och markägare, att ta egna initiativ i enlighet med planens intentioner. Det är kommunens ansvar att driva och samordna förverkligandet av översiktsplanen. Det innebär dock inte att kommunen ensamt har ansvaret för genomförandet. Byggd miljö tillkommer huvudsakligen genom privata investeringar. Även offentliga aktörer så som landstinget, våra båda universitet och trafikverket har en stor direkt påverkan på samhällsbyggandet. Därför behövs samverkan mellan berörda aktörer inom många olika områden.

För det fjärde handlar det om systematisk uppföljning, det vill säga återkoppling om kommunala beslut, andra viktiga aktörers agerande samt hur den byggda miljön med mera faktiskt förändras. Genom en utvecklad uppföljning kan översiktsplanen hållas aktuell och rätt åtgärder vidtas inom ramen för kommunens löpande mål- och budgetprocess.

Genomförandeavsnittet kommer att utvecklas och fördjupas till nästa version av planförslaget (den så kallade utställningen), bland annat med utgångspunkt från de remissvar som kommer in under samrådet på avsnittet Mål för Uppsalas långsiktiga utveckling. Fokus kommer att ligga på de tre sistnämnda påverkansfunktionerna, det vill säga hur kommunen och andra aktörer – var för sig och tillsammans – kan arbeta proaktivt för att nå den önskade utvecklingen. Då behöver nyckelfrågor och ansvar klargöras, med betoning på principiella frågor. Mer kortsiktiga åtaganden och prioriteringar tas upp för separata beslut i kommunfullmäktige i samband med att översiktsplanen antas och därefter löpande i mål- och budgetprocessen.

Det behövs också riktlinjer för vilka generella exploateringsvillkor som ska gälla, som underlag för genomförandeavtal mellan kommun och exploatör i samband med detaljplanläggning. Det handlar bland annat om principer för marköverlåtelse och fördelning av exploateringskostnader.



Särskild uppmärksamhet behöver ägnas de kommunalekonomiska frågorna. Befolkningsökningen har under lång tid kunnat ske med begränsade kommunala investeringar i bland annat infrastruktur, men kommer nu att kräva större så kallade tröskelinvesteringar. Samtidigt kommer kommunens skattefinansierade investeringsutrymme sannolikt att vara mycket begränsat de närmaste 10-15 åren. Det innebär att alternativa finansieringskällor behöver sökas, exempelvis medfinansiering från fastighetsägare och exploatörer. Vissa större investeringar kan behöva skjutas till perioden efter 2030. Behovet ökar också av en samordnad investeringsplanering med ett tydligt etapptänkande och prioriteringar mellan utbyggnadsområden.



**TILLBAKA** TILL KARTAN

## UNDERLAGSRAPPORTER

Samrådsförslaget till ny översiktsplan bygger på många olika studier och underlag. En del av dem har sammanfattats i särskilda underlagsrapporter (se listan nedan). Dessa publiceras på kommunens webbplats. Dessa publiceras på kommunens webbplats, [www.uppsala.se](http://www.uppsala.se).

### Framtagna under översiktsplanarbetet:

- Strukturbilder för Uppsala 2050
- Trafikanalyser för Uppsala 2050
- Kapacitetsstudie kring Uppsala resecentrum - Mikrosimulering
- Samhällsekonomi Uppsala 2050
- Bostadspriser och tillgänglighet
- VA 2050 i Uppsala kommun
- Avfallshantering 2050 i Uppsala kommun
- Energisystem 2050 i Uppsala kommun
- Planering för en varmare stad
- Ekosystemtjänster i Uppsala kommun
- Lokaliseringsstrategier för social infrastruktur - omvärldsanalys
- Bebyggelsetypologi för Uppsala stad - och en metod för bedömning av förtätningspotential
- Ekologiska landskapssamband för fem habitat i och kring Uppsala stad
- Skolors och förskolors användning av närnatur
- Rätt riktning? Enkätundersökning
- Uppsalas landsbygder - nulägesbeskrivning del 1
- Utbuds- och efterfrågeanalys för verksamhetsmark och lokaler

### Från aktualitetsprövningen av översiktsplan 2010 (våren 2014), som är relevanta för översiktsplaneförslaget:

- Tillväxt Uppsala
- Matchningsanalys av utrymme för verksamheter

### Från Samrådsunderlaget till förslag till fördjupad översiktsplan för trafikförbindelse över Fyrisån (hösten 2013):

- Planförslag med miljökonsekvensbeskrivning
- Underlagsrapporter till planförslaget

### Från ÖP2010, som fortfarande kan ge vägledning i efterföljande planering:

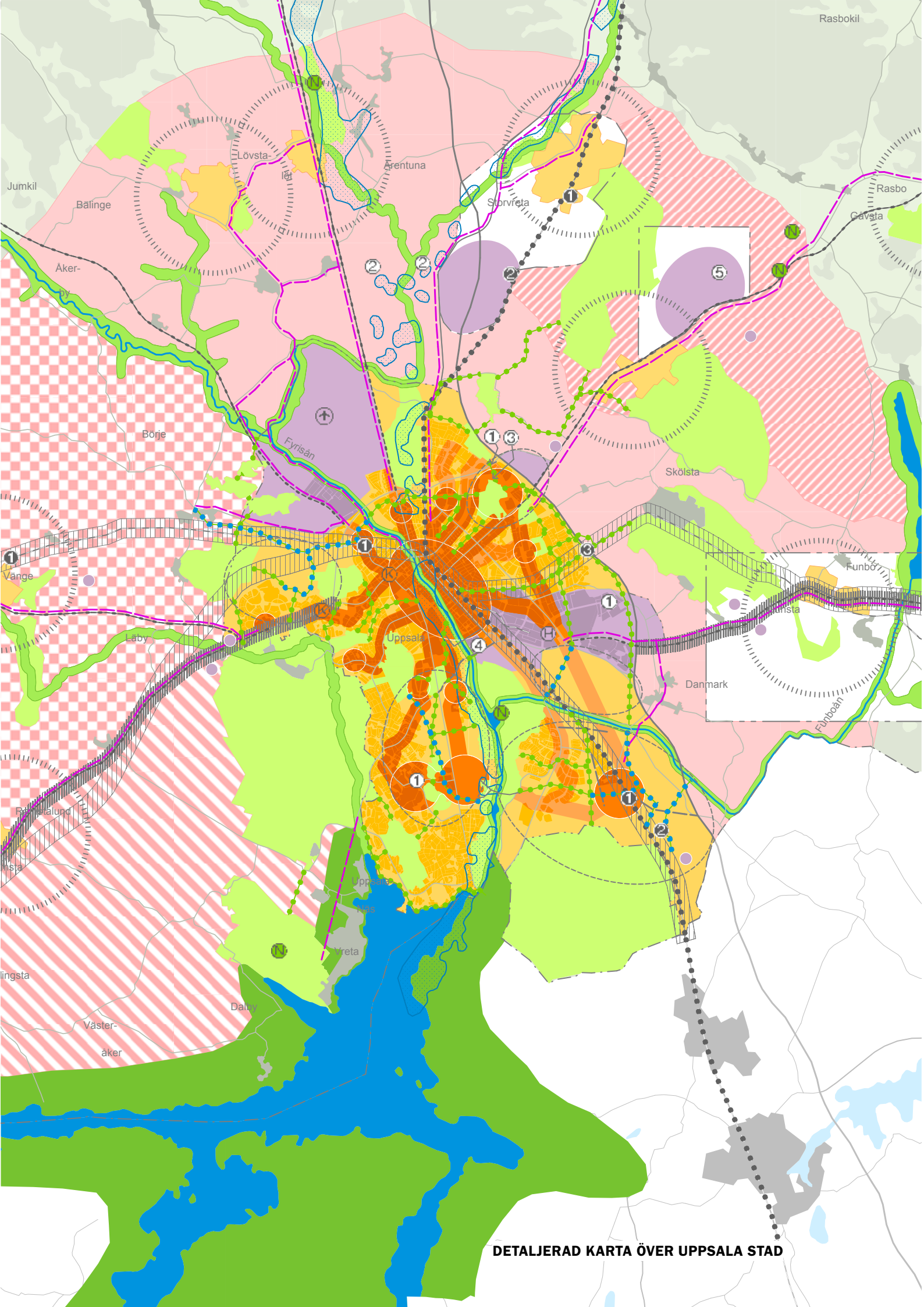
- Aroslänken, terrängstudie
- Anslutning till ostkustbanan (komplettering av ovanstående terrängstudie)



TILLBAKA TILL KARTAN







DETALJERAD KARTA ÖVER UPPSALA STAD

## Dialog under sommaren och hösten 2015 om framtidens Uppsala kommun

Uppsala kommun växer och vi vill fortsätta att vara en öppen och inspirerande kommun för människor, företag, organisationer och andra verksamheter. Till 2050 behöver vi ha beredskap för mellan 75 000 och 135 000 fler invånare jämfört med idag. Därför planerar vi nu för bostäder, gator, torg, lokaler, service, parker, grönområden och allt annat som behövs i en växande kommun. Under sommaren och hösten för vi dialog om översiktsplanen, innerstadsstrategin samt planerna för Södra staden och Ulleråker.

En del av kommunens planer blir verklighet redan inom några år, andra visar färdriktningen på längre sikt. Ta tillfället att lämna dina synpunkter.

Samråd om förslag till ny översiktsplan och innerstadsstrategi pågår till 15 november 2015.

### Vill du veta mer och vill du påverka?

På Uppsala kommuns webbplats [uppsala.se/engageradig](http:// uppsala.se/engageradig) kan du lämna dina synpunkter via ett webbformulär senast 15 november 2015.

Vi ser gärna att du lämnar synpunkter via webben, men det går också bra att skicka e-post till [oversiktsplan@uppsala.se](mailto:oversiktsplan@uppsala.se) eller brev till Uppsala kommun, 753 75 Uppsala.

### Kontaktpersoner översiktsplanen:

Katarina Fehler  
Göran Carlén  
Helena Klintström

E-post: [oversiktsplan@uppsala.se](mailto:oversiktsplan@uppsala.se)

Telefon: 018-727 00 00



TILLBAKA TILL KARTAN