

# Förslag till översiktsplan för Uppsala kommun, utställningshandling

## Del A Huvudhandling

2016-04-28

Lay out är inte slutlig

Några figurer och kartor är preliminära.

Utsnitt från plankartan tillkommer i samband med lay out,  
Figurtexter och numrering av rubriker är underlag för lay out

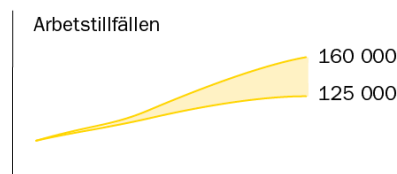
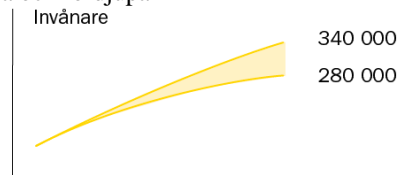
Plankartor inkl legend finns i separat bilaga (just nu)

XXX

# SAMMANFATTNING

## Vi tar tillvara möjligheterna med att vi blir fler

Uppsala är en växande kommun som rymmer en mångfald av människor, miljöer och företag i en av Europas snabbast växande regioner. Vi behöver ta vara på de många möjligheter som kommer när vi blir fler. Fler invånare kan bidra till att förbättra kvaliteten och skapa variation i den fysiska miljön. Det kan också bredda och fördjupa utbudet av service, arbetsplatser och andra verksamheter. Översiktplanen beskriver i vilken riktning kommunen bör utvecklas, nu och på lång sikt – ända fram till efter år 2050. Den visar hur kommunen kan få plats med upp till 135 000 fler invånare och uppemot 70 000 fler arbetstillfällen. Samtidigt som vi skapar en god livsmiljö för människor och företag. Vi ska också värna om och förbättrar vår miljö.



Figur 1 Kapitelsymbol utgångspunkter prel bild.

## Det här ska vi prioritera på kort och lång sikt

Uppsala ska vara en drivande kraft i världen. Då behöver vi fullt ut dra nytta av och bidra genom vårt geografiska läge, våra styrkor och vår identitet.

För att Uppsala ska vara en kommun för alla behöver vi stärka sammanhållningen mellan människor och allas delaktighet. På så sätt stärker vi tilltron till samhället.

Vi behöver arbeta för att göra vardagen enklare: ett Uppsala där närhet, kvalitet, utbud och upplevelser bidrar till de goda livet. Utvecklingen behöver bidra till livskvalitet och till att enskilda människor kan förverkliga sina drömmar.

Uppsala som en drivande kraft i världen	Uppsala är en kommun för alla
I Uppsala finns de goda livet	Uppsala som en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

Vi behöver också se över hur vi använder och förbättrar vår lokala miljö och människors hälsa och lever i balans med planetens resurser. Uppsala ska vara en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling.

Figur 2: kapitelsymbol för prioriteringar/allmänna intressen prel bild.

För att kunna dra nytta av möjligheterna när vi blir fler, samtidigt som vi förbättrar den goda livsmiljön, finns det några saker som är särskilt viktiga att prioritera i närtid:

1. **Fler bostäder** - i närtid behövs 3000 nya bostäder per år med mångfald i utbudet, i täta blandade miljöer med närhet till hållbara transporter
2. **Mer plats för ett breddat näringsliv** - 2000 fler jobb per år, minst hälften inom kunskapsintensiva näringar
3. **Fyra spår till Stockholm** - ökad kapacitet på ostkustbanan med två nya spår, och beredskap för att svara upp mot statliga investeringar
4. **Hållbara transporter** - ett moderniserat transportsystem som prioriterar kollektivtrafik, cykel och gång, antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas till 2020 likaså deras andel av alla motoriserade resor till 2030.
5. **Förstärk naturens ekosystemtjänster** - lyft fram och använd ekosystemtjänster för bättre lokalklimat, för att berika människors upplevelser och för minskad klimatpåverkan.

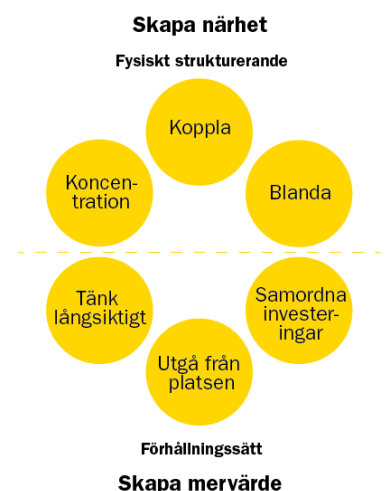
Om vi löser de här frågorna så kommer många andra utmaningar också att kunna lösas på vägen.

## Skapa närhet och mervärden

För att ta tillvara på möjligheterna med att vi blir fler behöver vi skapa närhet och mervärden när vi utvecklar kommunen. Som stöd för det har vi tagit fram principer som leder samhällsbygget i rätt riktning.

Figur 3 Kapitelsymbol för principerna prel bild.

Att skapa närhet mellan människor och allt de behöver nå i sin vardag är a och o för en god livsmiljö. I det ryms även närhet till andra människor för att inspireras och lära av och för att samarbeta och handla med. Närhet skapar vi genom att använda de fysiskt

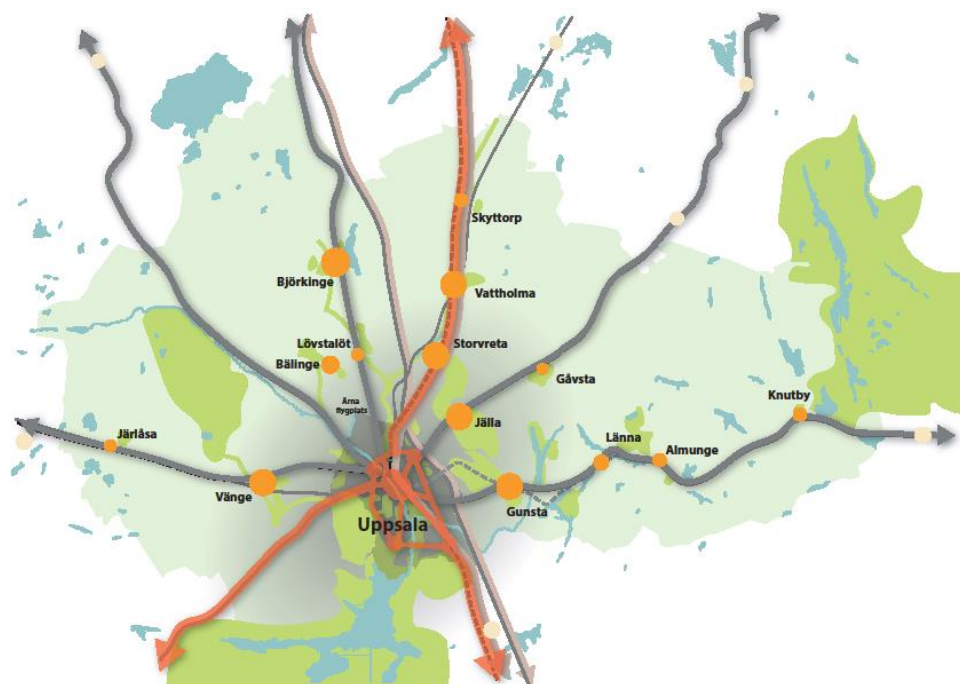


strukturerande principerna: *koncentrera*, *blanda* och *koppla samman*. Det innebär att vi ska koncentrera värden och funktioner till platser som är lätta att nå för många människor. Vi ska också koppla samman olika delar av kommunen, både fysiskt och socialt för att fler ska få nära till mer. En blandning och mångfald av bostäder, service, arbetsplatser och grönska gör att vi får nära till det vi behöver i vardagen.

När vi blir fler behöver vi också lösa fler utmaningar på samma gång, alltså skapar mervärden. På så sätt kan förändringarna bidra till att vi når flera olika mål på en gång. Mervärden skapar vi genom att *tänka långsiktigt*, *utgå från platsen* och *samordna investeringar*, principer som fungerar som förhållningssätt att luta sig mot och inspireras av. Genom att se varje insats i ett större sammanhang och tänka långsiktigt skapar vi möjligheter till mervärden både nu och i framtiden. Vi kan också undvika att göra saker som vi skulle ångra i framtiden. Mervärden skapar vi också genom att utgå från platsen och de värden som finns där, exempelvis natur- och vattenmiljöer, läget vid en knutpunkt i kollektivtrafiken eller en stark bygdegemenskap. Genom att samordna de investeringar som görs kan vi skapa synergier och mervärden, både för andra investeringar och för platsen.

## Uppsala år 2050 och därefter

Planförslaget innebär att alla delar av kommunen: staden, landsbygden och tätorterna ska kunna fortsätta att växa utifrån varje enskild plats förutsättningar. Det är långt till år 2050. Mycket kommer att hända, och många saker kommer att se annorlunda ut. Översiktsplanen hanterar denna osäkerhet genom att ge en ram för den fysiska utvecklingen. Inom ramen kan kommunens fysiska struktur utvecklas på lite olika sätt, och i olika ordning, beroende på vad som händer i omvärlden. Översiktsplanen visar den fysiska strukturen en bit in på 2050-talet, och ett möjligt huvudspår för att ta oss dit.



Figur 4 Strukturbild för kommunen år 2050+. En växande kommun med effektiva kopplingar till sin omgivning

## En femkärnig stad med sammanbindande stråk

År 2050 kan Uppsala stad ha vuxit med cirka 60 000 nya bostäder och ungefär lika många nya arbetsplatser. Staden bör växa som mest inom fyra kilometer från resecentrum och i noder och i stråk med stomlinjer för kollektivtrafik. Det gör att närheten för människor ökar både till vardagsservice och till den storregionala arbetsmarknaden. Till stråken och noderna ska vi koncentrera bostäder verksamheter och service, så att många får tillgång till dem. Den största och viktigaste noden i staden är både idag och i framtiden innerstaden. Fyra större stadsnoder med olika profil kompletterar innerstaden år 2050. I stadsdelsnoder med tät bebyggelse finns plats för lokal service. Stadsstråk kopplar samman noderna längs stomlinjenätet för kollektivtrafiken.

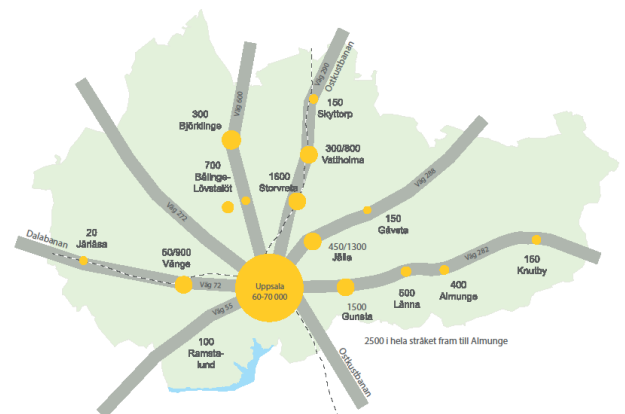


Figur 5 Strukturplan staden.

## En levande landsbygd med prioriterade tätorter

År 2050 kan sammantaget uppemot 10 000 nya bostäder ha byggts på landsbygden och i de prioriterade tätorterna. Tillsammans med staden erbjuder landsbygderna och tätorterna ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer, nu och i framtiden. Utvecklingen i tätorterna och på landsbygderna ska ge stöd till ett utbud av service. Servicen hittar vi framförallt i prioriterade tätorter och i servicenoder.

Antalet arbetsplatser på landsbygden och i de prioriterade tätorterna förväntas öka. Fram till 2050 beräknas upp till 5000 nya arbetsplatser tillkomma på landsbygden och i prioriterade tätorter. Framförallt räknar vi med fler jobb inom offentlig service och privat basservice, men också genom ökat distansarbete och småföretagande. Landsbygderna har potential att öka sin betydelse såväl för kommunens och regionens egenförsörjning som för att vidareutveckla och skapa nya exportvaror, tjänster och bostadsbebyggelse. För att det ska kunna hända behöver vi bland annat värna om landsbygdsnäringens utvecklingsmöjligheter.



Figur 6 Ramberedskap för bostadstillskott i staden och de prioriterade tätorterna.

## Integrerade och förnybara lösningar i de tekniska försörjningssystemen

Till år 2050 har de storskaliga tekniska försörjningssystemen kompletterats med mindre, lokala system. Systemen är också mer integrerade med varandra. De platser där det byggs mycket nytt och tätt är först ut och i staden ligger stadsnoderna i framkant. Ett kretsloppstänkande präglar både avfallshantering, vatten- och avloppssystem och jord- och skogsbruk år 2050.

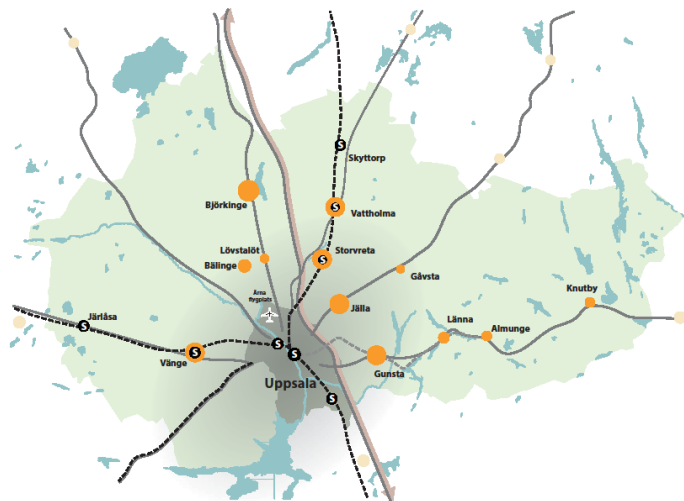
År 2050 har en småskalig energiförsörjning blivit vanlig på landsbygden. I hela kommunen används lämpliga ytor för solenergiförsörjning. Energinäten har anpassats för att bättre kunna kopplas samman både inom nätet och med andra tekniska försörjningssystem.

## Kollektivtrafik som stödjer utvecklingen av stråk och noder

År 2050 är de fyra stadsnoderna sammankopplade med varandra och med innerstaden genom snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik. Den knyter också ihop stadsnoderna med de stora verksamhetsområdena och förbinder staden med orterna. Längs större vägar på landsbygden prioriteras bussens framkomlighet. Hållplatser ska vara utformade så att det blir lätt att byta mellan olika trafikslag. År 2050 finns ett sammanhängande cykelvägnät i staden som i stort följer stadsstråken. Cykelstråk kopplar också samman de närmaste tätorterna med staden.

Nya tågstationer etableras först vid Bergsbrunna (Uppsala södra) och därefter i Börjetull och Vänge. Kapaciteten på Ostkustbanan har då ökat. Investeringar i Dalabanan har gjort det möjligt med en tätare pendeltågstrafik även västerut.

Översiktsplanen reserverar utrymme för några strategiskt viktiga trafikförbindelser. En av de viktigaste kopplar ihop de sydvästra stadsdelarna och Bergsbrunna station med spårburen kollektivtrafik, vilket avlastar resecentrum. För biltrafiksystemet reserveras utrymme främst för länkar som skapar ny tillgänglighet. Ett exempel är länken mellan Bergsbrunna och E4, som gör det möjligt att tillskapa ett verksamhetsområde för industri och logistik söder om Bergsbrunna station.



Figur 7 Strukturbild transportinfrastruktur

## En sammankopplad grönstruktur och rent vatten

År 2050 kopplas små och stora grönområden, i och omkring staden, samman med gröna stråk. När grönstrukturen hänger ihop får vi sammankopplade miljöer för rekreation. Det blir också lättare att värna biologisk mångfald för växter och djur och att dra nytta av flera ekosystemtjänster.

Investeringar i grönstrukturen ska ske i takt med utvecklingen av bebyggelsen. I tätare delar av staden har grönområdena utformats för intensiv användning. Vid stadsnoderna ska större parker utvecklas, med särskilt hög kvalitet. I glesare delar och vid stadens rand finns stora naturområden och grönområden med större möjlighet till avskildhet, lugn och tysthet. Vid de prioriterade tätorterna finns grönområden för rekreation.

Till år 2050 har riktade insatser gjorts för att utveckla de regionala grönområdena. Inom kommunen finns några stora naturområden som tillsammans med Ekoln kan utvecklas till viktiga utflyktsmål med höga natur- och kulturvärden. Å- och sjösystemen har utvecklats till rekreationsstråk. Uppsalaåsen har skyddats från negativ påverkan, eftersom den är en så viktig grundvattenresurs.

Figur 8 Grön-blå strukturen i kommunen.



## **Så här förhåller sig kommunen till statliga intressen**

Stora delar av Uppsala kommuns yta och nästan hela innerstaden har värden som klassificerats som intressanta ur ett nationellt perspektiv. Det handlar om så kallade riksintressen för bland annat kulturmiljövården, naturvården och totalförsvaret. Gränsdragningar och beskrivande texter om riksintressen kom till främst på 80-talet och har sedan successivt uppdaterats. Uppsala kommun, särskilt staden, har sedan 80-talet vuxit kraftigt, utåt, inåt och uppåt och den utvecklingen kommer att fortsätta. Planförslaget tydliggör kommunens syn på riksintressen och ger stöd för avvägningar gentemot dessa.

Läs mer om detta i planförslagets del B. ([länk](#))

[Figur 9 Framsidan av statliga intressen](#)

## **Så här ser vi till att utvecklingen går i rätt riktning**

För att säkra att översiktsplanen beaktar miljöaspekter ska det alltid göras en miljöbedömning av hela översiktsplanen. Vi har kompletterat den här översiktplanen med en bredare hållbarhetsbedömning där vi också sett över planens sociala och ekonomiska aspekter. Under arbetet med planen har vi successivt stämt av hur innehållet bidrar till en hållbar utveckling.

Ambitionen med arbetssättet har varit att åstadkomma en översiktsplan som svarar upp mot de utmaningar och möjligheter som framtiden för med sig. Enligt hållbarhetsbedömningen sätter planen tydligt människan i centrum, och målbilden för 2050 är i linje med den nationella politiken och internationella överenskommelser för hållbar utveckling. En slutsats från bedömningen är att efterföljande planering tydligt behöver utgå från och fördjupa översiktsplanens inriktningar och avvägningar. Som stöd bör bland annat ekonomiska analyser och sociala konsekvensanalyser göras. Det behövs kraftfulla styrmedel och andra åtgärder för att målen för transportsystemet och minskad klimatpåverkan ska kunna nås. ([länk](#))

[Figur 10 Framsidan av den samlade konsekvensbeskrivningen](#)

## **Det här har skett efter samrådet**

Förslaget till översiktsplan är en bearbetning av samrådsförslaget. Vi har utvecklat förslaget vidare med hjälp av de synpunkter vi fått, tillsammans med olika utredningar som vi gjort. Under samrådet kom det in cirka 130 yttranden med synpunkter. De har sammanfattats i en samrådsredogörelse tillsammans med kommentarer från kommunens tjänstepersoner om hur kommunen bör ställa sig till dessa förslag och synpunkter.

Läs mer i samrådsredogörelsen ([länk](#)).

[Figur 11 Framsidan av samrådsredogörelsen](#)

# FÖRORD

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

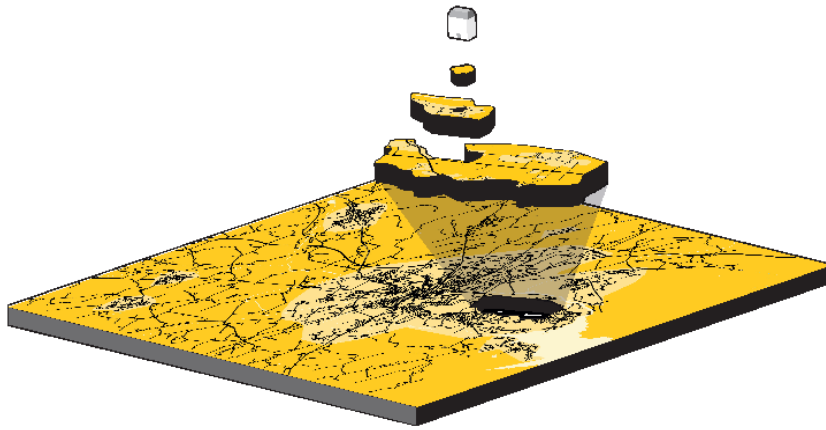
## Innehåll

SAMMANFATTNING .....	2
1. DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN.....	10
Översiktsplanen enligt lagen .....	12
Uppsala planerar för alla!.....	12
2. ÖVERSIKTPLANENS UTGÅNGSPUNKTER.....	15
2.1 Dra nytta av det goda läget .....	15
2.8 Det regionala sammanhanget 2050 .....	18
2.9 Fem viktiga frågor i närtid .....	19
3 ÖVERSIKTPLANENS PRIORITERINGAR.....	21
Uppsala är en drivande kraft i världen .....	22
Uppsala är en kommun för alla .....	23
I Uppsala finns de goda livet.....	24
Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling.....	25
4. UPPSALAPRINCIPER FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD.....	28
4.1 Så tar vi tillvara på möjligheterna: Skapa närhet och mervärden.....	28
4.2 Skapa närhet: koncentrera, blanda och koppla samman.....	29
4.3 Skapa mervärden: tänk långsiktigt, utgå från platsen och samordna investeringar.....	30
5. STRUKTURBILD 2050 <sup>+</sup> OCH STEGEN DIT .....	32
5.1 Närhet och mervärde .....	32
5.2 Steg på vägen mot 2050 .....	37
6. MARK- OCH VATTENANVÄNDNING.....	44
STADEN.....	46
PRIORITERAD TÄTORT .....	62
LANDSBYGD.....	72
VERKSAMHETSOMRÅDE.....	78
TEKNISK ANLÄGGNING .....	82
TRANSPORTINFRASTRUKTUR .....	84
NATUR, PARK OCH VATTEN.....	103
SÄRSKILDA HÄNSYN OCH INRIKTNINGAR FÖR HUSHÅLLNING OCH UTVECKLING.....	119
7. STYRDOKUMENT OCH ANDRA PLANERINGSUNDERLAG .....	125



# (1) DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

Introsida



Figur 12 Symbolfigur för Det här är en översiktsplan

# 1. DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

Här hittar du beskrivningen av vad en översiktsplan är: varför den finns, vilken roll den har och hur man ska använda den i samhällsbyggandet. Du hittar också en läsanvisning för den här översiktsplanen, och en beskrivning av vad i planen som är kommunfullmäktiges ställningstaganden. Det här kapitlet läser du för att få grundläggande kunskap om översiktsplanering och för att ta reda på var i planen du kan hitta svaret på dina frågor om Uppsalas utveckling.

## 1.1 Översiktsplanen är kommunens samlade strategi

Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark- och vattenområden och den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen visar både färdriktningen på lång sikt, och ger konkreta anvisningar som vägleder beslut här och nu.

De förtroendevalda i kommunen tar ställning till hur kommunen ska utvecklas fysiskt genom beslut om planer och bygglov. Myndigheter, företag och enskilda fattar också beslut som påverkar utvecklingen. Översiktsplanen är vägledande för sådana beslut och ska leda i en gemensam riktning.

## 1.2. Översiktsplanen visar färdriktningen på lång sikt

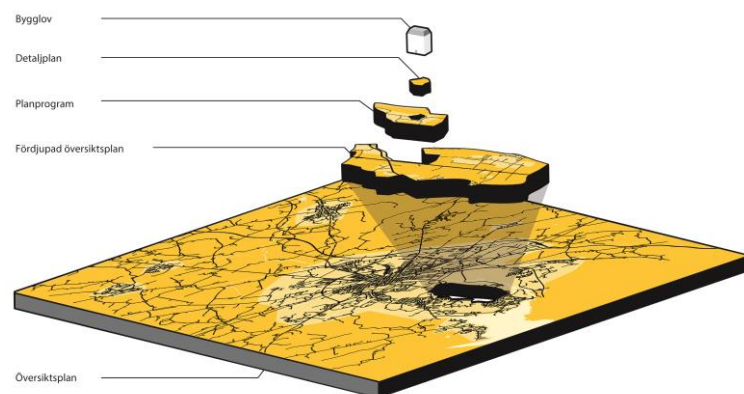
Översiktsplanen ger framförhållning på lång sikt, ofta för händelser utanför kommunens kontroll. Den ska främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö, idag och för kommande generationer. Översiktsplanen ska alltså bidra till att långsiktigt skapa bästa möjliga förutsättningar för människor, miljö, företag och organisationer.

Planperioden sträcker sig bortom år 2050. Med ett så långt tidsperspektiv är det möjligt att skapa beredskap för en hög befolkningsökning och stora investeringar. Det ger också tid till att påbörja systemförändringar som kräver nya sätt att tänka och agera, exempelvis kopplat till hur vi transporterar oss och hur vi använder energi.

## 1.3 Översiktsplanen vägleder beslut här och nu

Förutom att översiktsplanen visar oss den långsiktiga riktningen ska den underlätta beslut här och nu. Översiktsplanen vägleder bland annat om var det är lämpligt med nya bostäder och arbetsplatser, vilka gröna stråk som är särskilt viktiga, och var kollektivtrafiken behöver utvecklas. Det är inte bara kommunen som har mandat att genomföra sådana förändringar. Många förändringar sker i samarbete med andra aktörer. Det finns också många förändringar som andra offentliga och privata aktörer har mandatet att besluta och genomföra. Dessa beslut ska också vägledas av översiktsplanen.

I kommunens planprocesser översätts översiktsplanens intentioner till mer detaljerade planer. Det kan handla om fördjupade översiktsplaner, planprogram, detaljplaner och bygglov. Samtidigt med översiktsplanen tar kommunen även fram en fördjupad översiktsplan för de södra delarna av Uppsala stad (Södra staden -länk) och en strategi för Uppsalas innerstad (Innerstadsstrategin – länk).



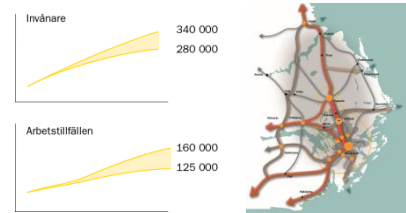
Figur 13 Från översiktplan till bygglov

Översiktsplanen påverkar och påverkas av andra styrdokument som beslutas av kommunens politiker. Det kan handla om, ofta sektorvisa, program, riktlinjer och handlingsplaner. Sist i den här delen av översiktplanen finns en lista på aktuella styrdokument och andra planeringunderlag.

## 1.4 Så läser du översiktsplanen

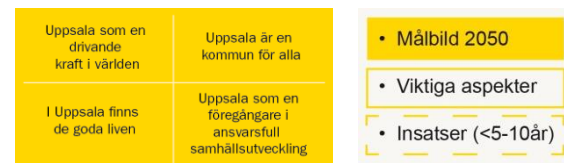
### Översiktsplanens utgångspunkter

I det här kapitlet läser du om utgångspunkterna för översiktsplanen. Här redovisas också de viktigaste frågorna att arbeta med i närtid. Läs kapitlet för att få en bild av förutsättningarna för kommunens utveckling och för att förstå bakgrunden till översiktsplanen



### Översiktsplanens prioriteringar

I det här kapitlet läser du om utgångspunkterna för översiktsplanen. Här redovisas också de viktigaste frågorna att arbeta med i närtid. Läs kapitlet för att få en bild av förutsättningarna för kommunens utveckling och för att förstå bakgrunden till översiktsplanen



### Uppsalaprinciper för samhällsbyggnad

I det här kapitlet kan du läsa om de principer som ska fungera som utgångspunkt för all efterföljande planering. Principerna har varit vägledande för utformningen av förslaget till översiktsplan.

#### Skapa närhet

Fysiskt strukturerande



Förhållingsätt

Skapa mervärde



### Strukturbild 2050 och stegen dit

Här beskrivs i text och kartbilder en önskad fysisk struktur - en fysisk framtidsbild - för Uppsala kommun någon gång efter 2050. Struktur bilden är en förenkling av den formella plankartan. I kapitlet beskrivs också stegvis hur vi kan nå den önskade strukturen, och vilka investeringar som då behövs i transportsystemen.

### Mark- och vattenanvändning

I texten och på plankartan beskrivs kommunens ställningstaganden till hur mark- och vattenområden och den fysiska miljön bör användas i ett långsiktigt perspektiv. Här kan du läsa om vad som gäller vid förändringar i staden, tätorterna och på landsbygden.



**Inriktningar för olika mark- och vattenområden**

**Särskild hänsyn för hushållning och utveckling**

- Riktlinjer för alla mark- och vattenområden

### Bilagor och underlagsrapporter

Kart- och figurförteckning  
 Ordlista  
 Underlagsrapporter  
 Lista över styrdokument och andra planeringsunderlag

**Statliga intressen**

**Samlad konsekvensbeskrivning**

**Samrådsredogörelse**

Figur 14 Läsanvisning översiktsplanen

## 1.5 Så tar kommunen fram översiktsplanen

Figur 15 ärendegången i översiktsplanen. Likt samrådshandlingens på sida 6, utställningen är nu inringad.

Den här översiktsplanen är nu ute på sin andra remissomgång, kallat utställning. Under utställningen presenterar kommunen ett mer fördjupat och färdigt förslag till ny översiktsplan, som vi omarbetat efter de synpunkter och förslag som privatpersoner, företag, organisationer, myndigheter och andra aktörer lämnade under det första samrådet. Även nu kan alla som vill lämna synpunkter på förslaget. Därefter finputsas planförslaget ytterligare, innan kommunfullmäktige antar översiktsplanen.

Även efter att kommunfullmäktige har antagit planen fortsätter arbetet. Översiktsplaneringen ska ses som en fyraårig, rullande process med årliga uppföljningar och löpande uppdateringar. När översiktsplanen inte är tillräckligt aktuell för att fungera som beslutsunderlag beslutar kommunfullmäktige att den ska revideras.

## 1.6 Lagstiftning och centrala begrepp

### Översiktsplanen enligt lagen

Målsättningen med den fysiska planeringen, enligt plan- och bygglagen (PBL), är att sträva efter en hållbar samhällsutveckling genom hushållning med mark och vatten. I översiktsplanen formulerar kommunen strategierna för en långsiktigt hållbar utveckling. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är inte bindande, utan ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen ska utformas så att innebörden och konsekvenserna av den tydligt framgår.

I översiktsplanen redogör kommunen för avsedd mark- och vattenanvändning samt hur kommunen avser att tillgodose allmänna intressen och samordna sin planering med nationella och regionala mål, planer och program. Det som ska redovisas i översiktsplanen anges i tredje kapitlets fjärde och femte paragrafer i plan- och bygglagen.

Enligt miljöbalken (kapitel 3) ska mark- och vattenområden användas för det eller de ändamål för vilka områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Företräde ska ges sådan användning som medför en från allmän synpunkt god hushållning. I översiktsplanen ska riksintressen enligt kapitel 3 och 4 i miljöbalken anges särskilt.

De myndigheter som ska tillämpa kapitel 3 och 4 i miljöbalken ska i beslutet ange om den prövade anläggningen, verksamheten eller åtgärden går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna samt med översiktsplanen (5 § Förordningen om hushållning med mark- och vattenområden m.m.).

Figur 16 Översiktsplanen enligt plan- och bygglagen och miljöbalken

### 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.

Figur 17 Diskrimineringslagen

## 1.7 Kommunfullmäktiges ställningstaganden

Översiktsplanens är vägledande för efterföljande planläggning och beslut enligt plan- och bygglagen (PBL) samt enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken (MB) och den speciallagstiftning som MB hänvisar till.

Vägledningen ges av:

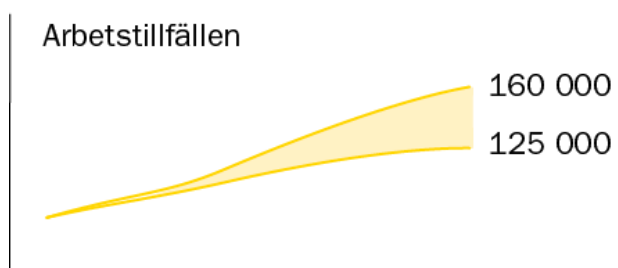
- 1) Plankartan tillsammans med kapitel 6 Mark- och vattenanvändning , genom
  - inriktningar och preciseringar för användning av olika mark- och vattenområden samt
  - avsnittet Särskilda hänsyn och inriktningar för hushållning och utveckling.
- 2) Översiktsplanens del B: Ställningstaganden till Riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse, i de delar som anger kommunens bedömning och ställningstaganden samt riktlinjer.

Kommunfullmäktiges ställningstaganden innefattar även Fem viktiga frågor i närtid (kapitel 2), översiktplanens prioriteringar (hela kapitel 3) samt Uppsalapriniciperna (kapitel 4). Dessa har väglett utformningen av plankarta , liksom den sammanfattande strukturbilden.

Slutligen tar kommunfullmäktige också ställning till de insatser som redovisas i kapitel 3 och i del B. Ställningstagandet innebär att kommunfullmäktige menar att de listade insatserna är viktiga. När och i vilken ordning sådana insatser ska göras avgörs dels genom uppdrag till ansvariga kommunala nämnder och bolag i samband med att översiktsplanen antas, dels årligen i samband med kommunens mål- och budgetprocess.

## (2) ÖVERSIKTSPLANENS UTGÅNGSPUNKTER

Introsida



Figur 18 Symbolfigur för Översiktsplanens utgångspunkter

## 2. ÖVERSIKTPLANENS UTGÅNGSPUNKTER

I det här kapitlet läser du om utgångspunkterna för översiktsplanen. Här redovisas också de viktigaste frågorna att arbeta med i närtid. Läs kapitlet för att få en bild av förutsättningarna för kommunens utveckling och för att förstå bakgrunden till översiktsplanen.

### 2.1 Dra nytta av det goda läget

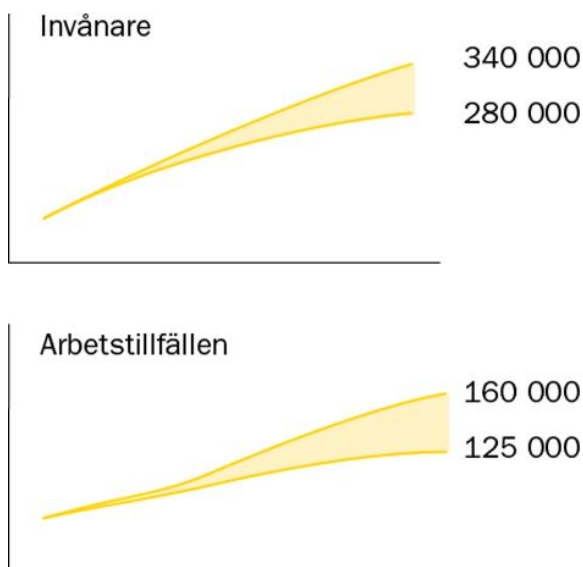
I Uppsala är idag Sveriges fjärde storstadskommun, med drygt 200 000 invånare. Uppsala är också den kommun i Sverige som har flest invånare på landsbygden. 150 000 bor i Uppsala stad, 25 000 bor i någon av de cirka 20 tätorterna och lika många på de omgivande landsbygderna. Få kommuner kan erbjuda en sådan stor variation av livsmiljöer och närhet till en starkt växande arbetsmarknad.

I Uppsala är det nära till mycket. I kommunen finns två universitet och en stark tradition av kunskap, kultur och kompetens. Utbildningsnivån är bland den högsta i landet. Här finns framstående företag, statliga verk och universitetssjukhus. Allt fler människor lockas och inspireras av såväl stadsliv som det naturnära. Även utbudet av service, upplevelser och ett aktivt föreningsliv lockar. Närhet till det människor efterfrågar, både lokalt och regionalt, gör vardagen enklare och underlättar matchningen på arbetsmarknaden. Det främjar även nytänkande, innovation och gemenskap. Uppsala är en del av Stockholm-Mälardalen, en av Europas snabbaste växande arbetsmarknadsregioner. Vi har nära till varandra och till resten av världen genom Arlanda flygplats, läget i järnvägssystemet och vår mångkulturella befolkning.

Det speciella med Uppsala är dels de historiska och naturgivna förutsättningarna med staden, tätorterna och de stora landsbygderna. Dels människorna och verksamheterna med många internationella kopplingar: företagen, forskningen, den högre utbildningen, de religiösa samfundet, kulturen, samhällsföreningar och andra organisationer. Till Uppsalas speciella tillgångar hör också den kompetens och de samarbeten som allt det här ger upphov till.

### 2.2 Ta tillvara möjligheterna med att vi blir fler

Uppsala växer och befolkningen ökar i snabb takt. Under de kommande årtiondena kommer betydligt fler människor än idag att leva och vara verksamma i Uppsala. Ökningen beror dels på att det föds många nya invånare, dels på att människor från övriga Sverige och världen flyttar hit. Till 2050 bör vi ha en beredskap för mellan 75 000 och 135 000 fler invånare och uppemot 70 000 fler arbetstillfällen. Många nya bostäder, arbetsplatser, infrastruktur med mera ska alltså få plats och kombineras på ett ändamålsenligt sätt.



Figur 19 Befolkning och arbetstillfällen fram till 2050.

God kommunalekonomisk hushållning är ett grundvillkor när vi planerar inför framtiden. Det gäller att vi inte förbrukar mer resurser än vi har. Fler Uppsalabor skapar å ena sidan goda förutsättningar för effektiv kommunal verksamhet. Å andra sidan ökar kommunens investeringsbehov med krav på hållbar finansiering.

En växande befolkning ger, för det första, förutsättningar att få balans i försörjningsbördan eftersom kommunen då antas få relativt sett fler invånare i arbetsför ålder. För det andra ger det möjligheter till skalfördelar, alltså att fler människor kan dra nytta av de investeringar som görs och använda exempelvis samma gata, bro eller park. För det tredje kan fler invånare bidra till att förbättra kvaliteten och skapa variation i den fysiska miljön, genom att både utbud och efterfrågan ökar. Det kan också bredda och fördjupa utbudet av service och andra verksamheter. För det fjärde kan stora utbyggnadsvolymer, alltså att vi bygger nytt för många människor, ge ekonomisk möjlighet att utveckla nya systemlösningar till exempel inom energi och annan teknisk försörjning, liksom för transportinfrastruktur.

### **2.3 Hushålla med resurser - använd goda lägen och redan gjorda investeringar till 2030**

Uppsala har alltså ett bra utgångsläge. Samtidigt finns det stora utmaningar. Att bejaka en fortsatt befolkningstillväxt innebär att fler människor kan ta del av kommunens och regionens möjligheter. Det för med sig kunskap, förmågor och livsdrömmar, som kan bidra till att människor utvecklas. Det innebär också stora behov av bostäder, arbetsplatser, infrastruktur och service. Stockholm-Uppsala står för en växande del av rikets befolkning, sysselsättning och inkomst. Det skapar ett stort tryck på den sociala och fysiska infrastrukturen i kommunen, och därmed på kommunens ekonomi.

Uppsala har idag, jämfört med genomsnittet i landet, en ur kommunalekonomiskt perspektiv gynnsam befolkningsstruktur. Andelen av befolkningen i yrkesverksam ålder är relativt stor. Antalet personer som är 80 år och äldre i kommunen kommer dock att fördubblas fram mot 2030, från drygt 8 000 till drygt 16 000. Ett tydligt åldreperspektiv är därför avgörande för att säkerställa en god hushållning med kommunens resurser och en god framtida livskvalitet för kommunens äldre. Vi ska använda mark i goda lägen och koordinera egna och andras investeringar för att skapa ett effektivt samutnyttjande. En god planering är en förutsättning för en hållbar kommunal ekonomi.

### **2.4 Bostadsbyggande och näringslivsutveckling behöver gå hand i hand**

Om Uppsalas befolkning ska kunna fortsätta öka så här mycket behövs både fler bostäder och ett breddat och växande näringsliv. En kommun med 340 000 invånare år 2050 behöver uppemot 70 000 nya jobb, för en lokal arbetsmarknad i balans. Minst hälften av de nya jobben behöver komma till inom så kallade kunskapsintensiva yrken inom den privata sektorn. Idag har vi ett stort underskott på sådana verksamheter i Uppsala. Fler jobb i den privata sektorn skulle gynna den kommunala ekonomin genom ökade skatteintäkter. Det skulle även stödja besöksnäringen, eftersom affärsresenärer är den största besöksgruppen.

Bostadsbyggandet ligger idag på en hög nivå, men möter inte efterfrågan. Upp till 70 000 nya bostäder behöver byggas fram till 2050. Fler uppsalabor innebär att människor med olika livsstilar och förutsättningar kommer att vilja bo i Uppsala. Därför kommer det att finnas behov av många olika slags bostäder, med olika upplåtelseformer och för livets olika skeenden. Samtidigt behöver vi utmana och hitta lösningar för att skapa inspirerande och attraktiva miljöer, för både människor och företag.

Uppsala behöver stärka sin position och bli ett starkt alternativ till huvudstaden för nationella såväl som internationella företag och organisationer som vill etablera kunskaps- och kontaktintensiv verksamhet. Det kunskapsintensiva näringslivet efterfrågar täta, urbana miljöer. Det behöver finnas mark och lokaler som har de kvaliteter som efterfrågas. Det vill säga i centrala lägen och på andra platser som är lätta att nå för många människor. Det behöver samtidigt finnas möjlighet för verksamheter att expandera och flytta till markområden med lägre prisnivå.

### **2.4 Tillgängligheten ska öka lokalt och regionalt – prioritera gång, cykel och kollektivtrafik**

Tillgänglighet handlar om att människor, företag och organisationer kan nå det de har behov av. Man ska kunna förflytta sig säkert, smidigt, bekvämt och miljövänligt. Tillgängligheten till staden och andra viktiga målpunkter



i och utanför kommunen är också en rättvisefråga. Det går bara att nå en hög tillgänglighet om man kombinerar hög närhet och ett väl dimensionerat transportsystem. Investeringar i infrastruktur måste därför gå hand i hand med utvecklingen av bebyggelsestruktur, som stödjer transportsystemets funktion – och tvärt om.

I staden, i prioriterade tätorter och längs kollektivtrafikstråken på landsbygden ska det vara möjligt att nå vardagsfunktioner (dagligvarubutiker, förskola, park och natur med mera) inom cirka 10 minuter med gång, cykel eller kollektivtrafik. En regional arbetsmarknad ska kunna nås på 60 minuter med kollektivtrafik. Det gäller även till Arlanda flygplats. Det förutsätter att människor ges goda möjligheter att förflytta sig till fots, på cykel och med kollektivtrafik, och att byten mellan transportslag fungerar smidigt. Då behövs ett utbyggt och sammanhängande system för yteffektiva och miljövänliga färdmedel. Utanför staden, de prioriterade tätorterna och kollektivtrafikstråken på landsbygden behövs andra lösningar, så som bredband och resor med bil, för att överbrygga tidsavstånden.

Kapaciteten i järnvägssystemet är en flaskhals som behöver åtgärdas. Drygt 22 000 människor pendlar dagligen i båda riktningarna mellan Uppsala och Stockholm, många med tåg. Det viktigaste är att Ostkustbann byggs ut. Det behövs även en långsiktig planberedskap för att svara upp mot statliga investeringar i spår och stationer. Ett nytt stationsläge i Bergsbrunna öppna för att bygga ytterligare bostäder och arbetsplatser och ger möjlighet att 2050 nå upp till 1,3 miljoner människor i yrkesverksam ålder inom en timme.

## **2.5 Hög förändringstakt och förmåga att lösa konflikter**

Konkurrensen om våra fysiska miljöer ökar. En snabb befolkningsökning kan innebära stora förändringar i människors lokala miljö inom ett relativt kort tidsspänn. Det kräver ett medvetet handlande så att förändringarna, till innehåll och utformning, stödjer ett inkluderande och demokratiskt lokalsamhälle. Den fysiska planeringen ska främja en samhällsutveckling som svarar upp mot behov, erfarenheter och intressen både idag och imorgon. I ett gott liv ingår att kunna påverka sin situation och delta i samhällsutvecklingen, utöver arbete, bostad, inkomst, utbildning, fritid, service med mera.

Den fysiska planeringen behöver också bidra till att stärka samhällets förmåga att lösa problem, att hantera olika intressen och att klara förändringar. Att lösa problem i ett samhälle är lika beroende av människors initiativ som de initiativ som kommer från politiker, samhällsorganisationer, föreningar och näringslivet. Hur väl samspelet mellan civilsamhället och olika myndigheter fungerar är viktigt för vilket utrymme som finns för att lösa konflikter, och hitta fungerande lösningar.

## **2.6 Lokala svar på globala utmaningar**

Välfärd även på lång sikt förutsätter en god förmåga att hantera ett allt mer globaliserat samhälle, sociala och demografiska förändringar, växande miljöproblem och en mycket snabb teknikutveckling. Därför är det viktigt med löpande trendsplanering, samarbeten och förmåga att anpassa sig till ständig förändring.

Vårt samhälle påverkas av ett antal globala utmaningar som har att göra med urbanisering, nya ekonomiska och geopolitiska tyngdpunkter och höjd levnadsstandard globalt sett. Klimatförändringarna och sociala spänniga utmanar vår handlingskraft och vårt ansvarstagande. Att säkra ekosystemens status och motståndskraft är avgörande för vår välfärd. Dagens fossildrivna tillväxt och överutnyttjande av jordens resurser är inte långsiktigt hållbar. Vår förmåga att svara på de globala utmaningarna påverkar i hög grad framtidens samhälle. Om det finns förutsättningar för nya lösningar inom resurshushållning, giftfri miljö, kretslopp och för människors hälsa har Uppsala stora chanser att lyckas väl. Särskilt om privata och offentliga aktörer kan samarbeta mot gemensamma mål. År 2030 ska Uppsala vara fossilfritt och senast år 2040 ska de samlade utsläppen vara nära noll. Senast år 2050 ska Uppsala vara klimatpositivt, det vill säga binda mer koldioxid från atmosfären än vad som släpps ut. Mark, vatten och den ekologiska infrastrukturen behöver användas på ett ut hålligt sätt. I det sammanhanget kommer landsbygden att spela en allt viktigare roll, bland annat för råvaru- och energiproduktion och för nya sätt att bruka mark- och vatten.

## **2.7 Bygg vidare på noder och stråk**

Den gällande översiktsplanen, ÖP 2010, anger att kommunen ska utvecklas utifrån ett system av noder och stråk, dels på övergripande kommunnivå, dels inom staden. Transportsystemet och bebyggelseutvecklingen ska ömsesidigt stärka varandra. Bebyggelsen ska koncentreras, istället för att spridas ut. Därigenom kan andra områden lämnas obebyggda.

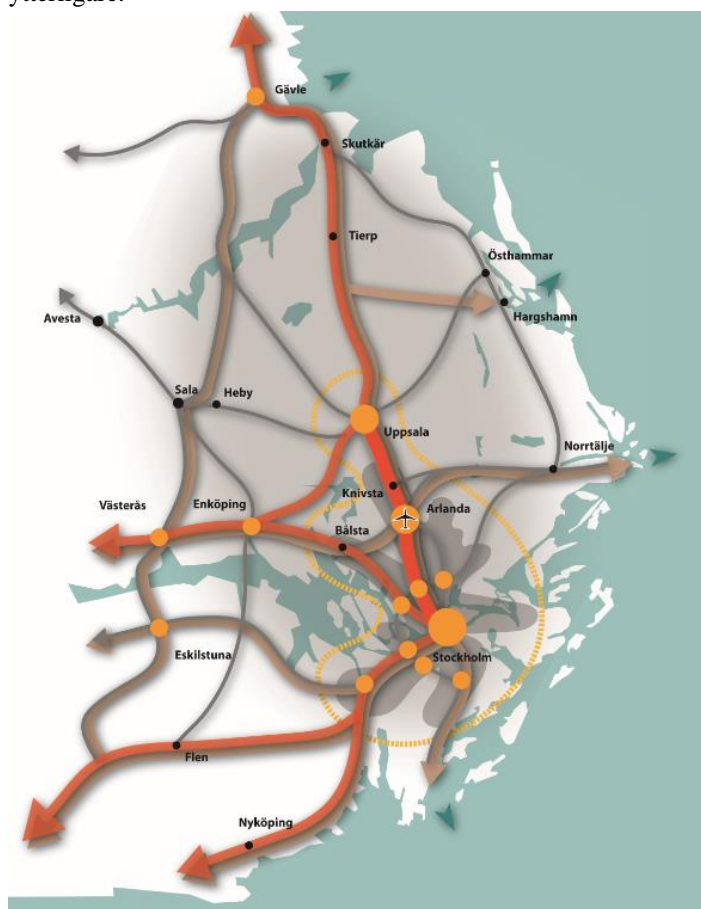
En sådan här struktur för kommunens fysiska utveckling innebär att merparten av bebyggelseutvecklingen tillkommer i noderna och i stråken. Den innebär, för stadens del, också att området inom stadsgränsen ska utvecklas till ett mer sammanhängande stadslandskap samtidigt som tillgång till närbelägna grönområden värnas. En kapacitetsstark kollektivtrafik med tät trafikering kopplar samman stadens delar med varandra, med innerstaden och med omgivande orter och landsbygd.

Den fysiska struktur som redovisas i det här planförslaget utgår ifrån och bygger vidare på den övergripande inriktningen för den gällande översiktsplanen.

## 2.8 Det regionala sammanhanget 2050

Den regionala utvecklingsstrategin (RUS) är en långsiktig strategi som handlar om hur organisationen Region Uppsala vill möta framtidens utmaningar och utveckla det geografiska området Uppsala län tillsammans med kommunerna, näringslivet, myndigheter, civilt samhälle och andra aktörer. Utvecklingsstrategins vision visar ett tidslöst önskvärt tillstånd. Översiktsplanen ansluter sig till och bygger vidare på den regionala visionen: **Ett gott liv i en nyskapande kunskapsregion.**

År 2050 är arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna i Östra Mellansverige integrerade. Uppsala har en särställning bland de regionala nodstäderna genom en väl fungerande, utbyggd spårtrafik tillsammans med hög bebyggelsestäthet i lägen nära stationer och hållplatser. Det betyder att en större mångfald och ett större utbud av kvaliteter, som har betydelse för människors val av bostadsort och för företags lokalisering av verksamheter. Det ger också ett avsevärt större underlag för ett varierat näringsliv med högt kunskapsinnehåll och produktionsvärde. Utbyggd transportinfrastruktur, ökad trafikering och ett samordnat taxesystem har länkat samman städer och regionala stadskärnor i Mälardalen, liksom den omgivande landsbygden. Uppsala har utnyttjat de goda förutsättningarna och skapat miljöer, som kan rymma en ansenlig del av näringslivs- och befolkningstillväxten i storregionen. Uppsalas position som nordlig nod i huvudstadsregionen har därmed stärkts ytterligare.



Figur 20 Uppsalas regionala sammanhang 2050.

## 2.9 Fem viktiga frågor i närtid

För att kunna dra nytta av möjligheterna när vi blir fler, samtidigt som vi långsiktigt förbättrar den goda livsmiljön - i staden, i tätorterna och på landsbygden - finns det några saker som är särskilt viktiga att prioritera i närtid. Enskilda människor, företag, organisationer, kommunen och andra myndigheter behöver samarbeta i en gemensam riktning. Om vi klarar av att lösa de här frågorna kommer också flera andra problem att lösas på vägen.

1. **Fler bostäder** - i närtid behövs 3000 nya bostäder per år med mångfald i utbudet, i täta blandade miljöer med närhet till hållbara transporter
2. **Mer plats för ett breddat näringsliv** - 2000 fler jobb per år, minst hälften inom kunskapsintensiva näringar
3. **Fyra spår till Stockholm** - ökad kapacitet på ostkustbanan med två nya spår, och beredskap för att svara upp mot statliga investeringar
4. **Hållbara transporter** - ett moderniserat transportsystem som prioriterar kollektivtrafik, cykel och gång, antalet kollektivtrafikresor ska fördubblas till 2020 likaså deras andel av alla motoriserade resor till 2030.
5. **Förstärk naturens ekosystemtjänster** - lyft fram och använd ekosystemtjänster för bättre lokalklimat, för att berika människors upplevelser och för minskad klimatpåverkan.

### **(3) ÖVERSIKTSPLANENS PRIORITERINGAR**

Introsida

Figur 21 Symbolfigur för kapitlet Fyra rutor med prio-områdena

## 3 ÖVERSIKTPLANENS PRIORITERINGAR

Här hittar du de viktiga och aktuella allmänna intressena som översiktplanen prioriterar. Kapitlet beskriver vad planeringen bör inriktas mot att uppnå på lång sikt. Slutligen redovisas insatser för kommunen och andra aktörer för de närmast kommande åren.

---

### 3.1 Det här ska vi prioritera i samhällsplanering och byggande

En av utgångspunkterna för översiktplanen är att vi ska bädda för och ta tillvara möjligheterna med en stark befolkningstillväxt och ett växande näringsliv. Det är utgångspunkt också för översiktplanens prioritering av viktiga och aktuella, så kallade, allmänna intressen. De beskrivs inom ramen för fyra prioriterade områden:

1. **Uppsala är en drivande kraft i världen** - hur vi samspelar med omvärlden och fullt ut drar nytta av och bidrar genom vårt geografiska läge, våra styrkor och vår identitet. Handlar bland annat om bostäder, regional tillgänglighet, mark och miljöer för kunskapsintensivt näringsliv samt att ta tillvara natur- och kulturmiljövärden.
2. **Uppsala är en kommun för alla** - hur vi stärker sammanhållningen och allas delaktighet i och tilltro till samhället, samt om olika gruppers möjlighet att leva, bo och verka i ett område eller på en plats. Handlar bland annat om kvaliteter i närmiljön och om offentliga miljöer som är trygga och tillgängliga för alla.
3. **I Uppsala finns de goda livet** – hur närhet, kvalitet och utbud bidrar till livskvalitet och till att göra vardagen enklare, och till att människor kan förverkliga sina drömmar. Handlar bland annat om koncentration av bostäder, arbetsplatser och service till stråk, noder och orter.
4. **Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling** - hur vi använder och förbättrar vår lokala miljö och människors hälsa och lever i balans med planetens resurser. Handlar bland annat om tekniska försörjningssystem, luft- och vattenkvalitet, tillgänglighet med kollektivtrafik och risk, säkerhet och hälsa.

De prioriterade områdena beskriver kommunens ambitioner för samhällsbyggandet och har väglett arbetet med översiktplanen. De ger också vägledning för prioriteringar mellan olika allmänna intressen och styr utvecklingen mot en långsiktigt bra fysisk helhet och en hållbar utveckling. För varje område beskrivs vad planeringen bör inriktas mot att uppnå och vilka insatser som är viktiga nu och de kommande åren. Prioriteringarna utgör grunden för hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas och utvecklas. De utgör därmed också motiv till planförslaget. Det här kapitlet kan även ge övergripande vägledning som komplement till inriktningarna för olika markanvändningskategorier, i de fall det finns behov av det. Prioriteringarna är relevanta för alla som bor och är verksamma i kommunen.

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

Översiktplanens prioriteringar utgår från aktuella kunskapsunderlag, kommunala styrdokument och nationella och regionala mål och program. Prioriteringar för olika geografiska områden och framgår av avsnitt Mark- och vattenanvändning och den tillhörande plankartan. Andra aktuella kommunala styrdokument listas sist i planhandlingen.

**Figur 22 Faktaruta kommunens prioriteringar**

## Uppsala är en drivande kraft i världen

*MÅLBILD: Uppsala samspelar med omvärlden. Kommunens starka kunskaps- och innovationsmiljöer bidrar till lösningar på globala samhällsutmaningar och drar till sig kompetenser, investeringar och företag från hela världen. Uppsala erbjuder livsmiljöer som ger möjligheter för människor att utvecklas och här skapas tjänster, produkter och arbetstillfällen för framtiden. Kommunens tillgänglighet, närhet och historiska arv är en styrka som används och förstärks. Uppsala är den nordliga noden i huvudstadsregionen som drar nytta av och bidrar till attraktivitet och utveckling.*

### Prioriterade aspekter i samhällsplanering och byggande

#### GODA KOMMUNIKATIONER OCH LYSKRAFT

- I. Uppsala har internationell lyskraft och präglas av närhet och tillgänglighet, lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Uppsala har goda kommunikationer både fysiskt och digitalt. Integrationen i Stockholmsregionen är stark genom tät tågtrafik över dygnets alla timmar och en tillräcklig kapacitet på Ostkustbanan.

#### BOSTADSBYGGANDE FÖR ATT MÖTA BEHOVEN

- II. Uppsala utvecklar och tar tillvara en av landets bästa förutsättningar för bostadsbyggande. Möjligheterna med en ökande befolkning tas tillvara för att skapa mervärden och långsiktigt uthålliga bebyggelsemiljöer.

#### UTRYMME FÖR VERKSAMHETER OCH MÅNGFALD AV BOENDEKVALITÉER

- III. Det finns god beredskap för och tillgång till mark och lokaler för verksamheter som vill expandera och etablera sig och att bredda näringslivsstrukturen. Det finns en stor mångfald av kvaliteter som har betydelse för företags lokalisering av verksamheter i efterfrågade lägen, inklusive tillgång till boendemiljöer med hög kvalitet.

#### DEN KUNSKAPSINTENSIVA SEKTORN – URBANA KVALITÉER NÄRA KOMMUNIKTIONER

- IV. Utrymme reserveras för den kunskapsintensiva sektorns etablering och utveckling, särskilt kring resecentrum. Utvecklingen av det kunskapsintensiva näringslivet sker samtidigt med en utveckling av täta, funktionellt integrerade och diversifierade stadsmiljöer. Det finns högkvalitativa miljöer och kontorslokaler i profillägen, nära kommunikationer, service och kunskapsinfrastruktur.

#### VÄRNA OCH UTVECKLA UPPSALAS IDENTITETER

- V. Uppsalas olika identiteter och unika värden är identifierade samt värnas och utvecklas kontinuerligt i befintliga och tillkommande miljöer. Kultur- och naturvärden tas tillvara och utvecklas för att skapa och förstärka platsunika miljöer för människor och verksamheter.

### Insatser (det närmaste 5-10 åren)

#### 1. FLER BOSTÄDER OCH ARBETSPLATSER FÖR ATT MÖTA BEHOVEN

Kommunen tillsammans med berörda aktörer arbetar aktivt för att möjliggöra för 3000 nya bostäder och 200 nya arbetsplatser per år.

#### 2. OSTKUSTBANAN - UPPSALA/ARLANDA/STHLM

Kommunen tillsammans med berörda aktörer fortsätter det gemensamma arbetet för att utveckla kapaciteten och tillgängligheten i kommunikationerna till Stockholm och Arlanda

#### 3. SKAPA MILJÖER AV HÖG LOKAL OCH INTERNATIONELL KLAS

Kommunen tillsammans med berörda aktörer verkar för en utveckling av arbetsplatser och innovations- och utbildningsmiljöer av hög lokal och internationell klass.

#### 4. AKTIV NÄRINGSLIVS-, BOSTADS- MARKPOLITIK

Kommunen tillsammans med berörda aktörer vidareutvecklar kontinuerligt en aktiv närings-, bostads- och markpolitik, samt verkar för en ytterligare breddning av näringslivsstrukturen.

#### 5. STIMULERA OCH SYNLIIGGÖR INNOVATIONER INOM STADS- OCH BEBYGGELSEUTVECKLING

Kommunen tillsammans med berörda aktörer stimulerar innovativa lösningar och testbäddar vid planering och byggande som synliggörs globalt.

#### 6. TRENSPANING OCH BENCHMARKING

Kommunen tillsammans med berörda aktörer nationellt och internationellt bedriver samordnad och systematiskt trendspaning, omvärldsanalys och benchmarking i syfte att öka förmågan att hantera förändringar och för att hålla en långsiktigt hög kvalitet och effektivitet i planering och byggande.

#### 7. ÖKA KUNSKAPEN OM OCH BREDDA KVALITETER I KULTURMILJÖER

Kommunen tillsammans med berörda aktörer tar till vara karaktärsdrag i bebyggelsen och landskapet som helhet, som resurs för utveckling och stöd vid lokalisering och utformning samt belyser möjligheterna att bevara genom att använda och befolka kulturmiljöer. Attraktionskraften i de historiska delarna av Uppsala ökas genom breddat utbud av kultur och upplevelser. Linnés historiska landskap utvecklas till en resurs för lokal och regional utveckling.

## Uppsala är en kommun för alla

*MÅLBILD: Uppsala är fysiskt och socialt sammanhållet, jämlikt, jämställt och öppet. Fysiska strukturer främjar kulturskapande och demokratiskt engagemang. Inkludering, medskapande och delaktighet är självklara inslag i samhällsutvecklingen. Det stärker områdets lokala identiteter liksom människors ansvar och tilltro till varandra och till samhället. Bebyggelse-, transport- och grönstruktur är inbjudande och trygga. De bidrar till möten mellan människor och till vistelse och rörelse utan barriärer.*

### Prioriterade aspekter i samhällsplanering och byggande

#### LIVSMILJÖER SOM FRÄMJAR JÄMSTÄLLDHET, SAMMANHÅLLNING, INTEGRATION OCH TRYGGHET

- I. Boendemiljöer är utformade så att de främjar jämställdhet, blandade hushållsstrukturer, social sammanhållning, integration och trygghet.

#### VÄLKOMNANDE INKLUDERANDE OFFENTLIGA MILJÖER OCH TILLGÄNGLIGHET TILL SERVICE

- II. Offentliga miljöer är inkluderande, tillgängliga, välkomnande och ger möjlighet till aktivitet, återhämtning och möten. Samhälls- och kommersiell service finns i den egna närmiljön och är tillgängliga i lägen för alla samhällsgrupper.

#### LOKALA PLATSIDENTITETER SOM GER SAMMANHANG

- III. Lokala platsidentiteter stärker lokalsamhället och bidrar till levande miljöer, sammanhang, variation och en känsla av tillhörighet.

#### MEDSKAPANDE

- IV. Medskapande främjas i samhällsutvecklingen och den egna närmiljön, särskilt med fokus på barn och unga, som främjar inkludering och demokratisk delaktighet.

### Insatser (det närmaste 5-10 åren)

#### 8. BREDDA MÖJLIGHETRNA TILL MEDSKAPANDE

Kommunen tillsammans med berörda aktörer underlättar delaktighet och medskapande i planering, utformning och användning av den egna närmiljön inklusive konstnärlig gestaltning

#### 9. ÖKA KUNSKAP OM INKLUDERANDE FYSISKA MILJÖER

Kommunen tillsammans med berörda aktörer tar fram relevanta underlag för hur den fysiska miljön kan utvecklas för att upplevas som inkluderande och välkomnande för alla och hur investeringar kan balansera de socioekonomiska förutsättningar i olika områden

#### 10. AKTIVT ARBETE FÖR KAPACITETSTARK KOLLEKTIVTRAFIK

Kommunen tillsammans med berörda aktörer fortsätter att arbeta aktivt och för att långsiktigt kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar med hög framkomlighet säkras.

#### 11. SÄKRA TILLGÅNG OCH UTVECKLING AV BREDBAND –

Kommunen tillsammans med berörda aktörer säkerställer att tillgången till internetanslutning, med hög kapacitet och tillförlitlighet, är god i alla kommunalder.

#### 12. CYKELSATSNINGAR

Kommunen tillsammans med berörda aktörer fortsätter genomföra en långsiktig cykelsatsning med utbyggnad av snabbcykelvägar, utbyggnad av cykelvägar från tätorter till Uppsala stad, ett ökat antal cykelparkeringar i centrala och andra strategiska lägen, vid hållplatser samt vid målpunkter och besöksmål inom kvartersmark och utveckling av ett låncykelsystem.

## I Uppsala finns de goda livet

*MÅLBILD: Människors vardagsliv, arbetsliv och Uppsalas näringsliv har lätt att tillgodogöra sig och bidra till samhällets kvalitéer. Det offentliga rummet och boendemiljöer ger möjlighet till möten, rekreation och inspirerande små och stora upplevelser, för boende och besökare. Bebyggelse, rörelsestråk och lokalisering av mål- och mötespunkter främjar trygghet och den faktiska och upplevda närheten samt bidrar till att förenkla vardaglivet för människor i olika åldrar och med olika livsstilar.*

### Prioriterade aspekter i samhällsplanering och byggande

#### FUNKTIONSBLANDNING OCH FOKUSERING

- I. För att skapa närhet i vardagligen eftersträvas koncentration av bebyggelse och funktionsblandade miljöer med såväl bostäder som arbetsplatser och samhällsservice (förskola, skola, vård och omsorg samt platser för kultur, idrott, fritid och föreningsliv) till prioriterade stråk, noder och orter.

#### LIVSKVALITÉ I VARDAGSMILJÖER

- II. Utformningen av människors vardagsmiljöer ger goda möjligheter till solljus, skugga, lek, fysisk, kulturell och social aktivitet, stimulans och återhämtning. Barns och äldres behov uppmärksammas särskilt.

#### SAMORDNING OCH SAMNYTTJANDE

- III. Samordning av verksamheter och samnyttjande av lokaler bidrar till närhet, tillgänglighet, enhelhet och kvalitet i människors vardag.

#### MÅNGFUNKTIONALITET

- IV. Möjligheterna till mångfunktionalitet, samordning och samnyttjande eftersträvas för effektiv användning av ytor och lokaler, samt bidrar till ökad närhet, enkelhet och kvalitet i människors vardag.

#### TILLGÄNGLIGHET TILL MÅL- OCH MÖTESPUNKTER

- V. Hög tillgänglighet till större mål- och mötespunkter uppnås genom lokalisering i större stråk och noder med goda kommunikationer.

#### UTRYMME FÖR REKREATION I NÄRNATUR, PARK OCH VID VATTEN

- VI. Grönområden i och kring staden och tätorterna reserveras för att tillgodose dagens och framtidens behov. Befintliga och nya park- och friluftsområden med särskilt stora kvalitéer och upplevelsevärden utvecklas. Tillgänglighet till vatten som kvalitet för rekreation och bad förbättras.

### Insatser (det närmaste 5-10 åren)

#### 13. ANALYS OCH PRIORITERING AV PLANLÄGGNING OCH MARKFÖRVÄRV

Kommunen tillsammans med berörda aktörer genomför kontinuerligt analyser och utredningar för att bäst kunna prioritera och välja områden för planläggning och strategiska markförvärv. Kommunen säkerställer att den har en långsiktig markreserv att använda till markbyten. Kommunen förfogar över ett innehav av mark som säkrar en långsiktig buffert för exploatering, friluftsliv, rekreation, biologisk mångfald och hänsyn till vattenresurser.

#### 14. UTVECKLA PARK- OCH GRÖNOMRÅDEN

Kommunen tillsammans med berörda aktörer utvecklar befintliga och nya park- och grönområden, som en viktig del av livskvalitet och attraktivitet i och i anslutning till bebyggelsemiljöer. Här ingår att planera för och avsätta utrymme för framtida stadsparker med tillräcklig yta (ca 4-10 ha) som kan utvecklas över tid. Park- och friluftsområden utvecklas med fokus på en sammantaget stor bredd av upplevelsevärden. Grönområden förvaltas långsiktigt och ges formella skydd om det finns behov för det.

#### 15. GRUNDPRINCIPER FÖR UTVECKLING AV FRITIDSANLÄGGNINGAR

Kommunen tillsammans med berörda aktörer utvecklar grundprinciper för anläggningstyper på kommun-, stadsdels-, och närområdesnivå och prioriteringsordning för anläggningar av fritids- och motionskaraktär.



## Uppsala är en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

*MÅLBILD: Uppsala är föregångare i en samhällsutveckling som bidrar till global miljö- och klimatåterhämtning. Förmåga och kompetens skapade genom väl utvecklade samarbeten är en viktig framgångsfaktor i samhällsutvecklingen och exporten av produkter och tjänster. Resurseffektiva och långsiktigt uthålliga samhällslösningar värnar den lokala såväl som den globala miljön och bidrar till Uppsalas attraktivitet, människors goda hälsa och säkerhet.*

### Prioriterade aspekter i samhällsplanering och byggande:

#### KRETSLOPP, EKOSYSTEMTJÄNSTER OCH MINIMERA RESURSBEHOV

- I. Kunskap om och förvaltning av biologisk mångfald och ekosystemtjänster utgör en naturlig utgångspunkt i all planering, liksom utformning och lokalisering av infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur som bidrar till att minimera resursbehoven och främjar god samhälls- och kommunalekonomisk hushållning. Material i byggnader och utemiljöer väljs med utgångspunkt i ett livscykelperspektiv och har låg klimat- och miljöpåverkan.

#### RESURSEFFektivITET OCH SYNERGIEFFEKTER

- II. Kostnads och resurseffektivitet i ett långsiktigt perspektiv och synergieffekter skapas genom att möjligheterna till samordning i användningen av ytor, byggnader, lokaler och system tas tillvara.

#### TRANSPORTSYSTEM OCH SAMHÄLLSTEKNISKA FÖRSÖRJNINGSSYSTEM

- III. De tekniska försörjnings- och transportsystemen är robusta, flexibla och samordnade. Förutsättningarna för närproducerad livsmedels- och energiproduktion utnyttjas. Uppsala har långsiktigt tryggad dricksvattenförsörjning, robusta vatten- och avloppssystem samt ett kostnads- och resurseffektivt fjärrvärmenät. Dagvattenhanteringen bygger på lokal fördröjning och rening utifrån lokala förutsättningar, klimatanpassning samt riskklassning av känsliga infiltrationsområden. Miljö kvalitetsnormerna uppnås i grundvattenförekomsterna. Bebyggelse och samhällssystemen är rustade för omvärldsförändringar såsom störningar i drivmedelsimport och extremväder i ett förändrat klimat.

#### HÖG TILLGÄNGLIGHET MED SMARTA TRANSPORTER

- IV. Uppsala erbjuder hög tillgänglighet med bra möjligheter att röra sig lokalt och regionalt, utan att den samlade yta för transportsystemet ökar per capita. Uppsala har förutsättningar för en hög andel resor med kollektiv trafik samt gång- och cykel. Antalet resor med kollektivtrafik ska fördubblas samt motsvara minst 50 procent av resandet i Uppsala stad 2050. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ska tillsammans utgöra minst 75 procent av resandet inom staden 2050.

#### SAMLAD HANTERING AV RISK, SÄKERHET, HÄLSA OCH ANPASSNING TILL KLIMATFÖRÄNDRINGAR

- V. Risk, säkerhet och hälsa hanteras samlat. Särskild uppmärksamhet ges till barn och känsliga grupper. Riskanalyser genomförs regelmässigt så att förändringar i risk och hotbild uppmärksammas i god tid. Medveten planering och att ekosystemtjänster tas tillvara förebygger negativa konsekvenser av klimatförändringar så som värmeöar, kraftiga skyfall, översvämningar.

#### GODA LJUDMILJÖER SAMT GOD LUFT- OCH VATTENKVALITET

- VI. Uppsala har goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalitet och stadsutveckling. Tysta platser och områden i stad- och tätorter identifieras, utvecklas och värnas. Kvalitén på Uppsalas luft främjar människors goda hälsa och miljö kvalitetsnormer (MKN) uppnås. Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag är sådan att MKN och miljömålen nås.

**Forts.**

### **Insatser (de närmaste 5-10 åren)**

#### **16. STÄRKA OCH UTVECKLA EKOSYSTEMTJÄNSTER OCH GRÖNA STRUKTURER**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer tar fram ett övergripande kunskapsunderlag för att ta tillvara potentialen att kompensera, stärka, utveckla och uthålligt använda ekosystemtjänster både lokalt och på övergripande systemnivå vid mark- och bebyggelseutveckling. Det bidrar till att skapa goda stads- och tätortsmiljöer, minska klimatpåverkan och mildra effekter av klimatförändringar.

#### **18. SKAPA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR NYA SAMÖRDNADE LÖSNINGAR FÖR SAMHÄLLSTEKNISKA FÖRSÖRJNINGSSYSTEM**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer utvecklar tekniska system som effektivt utnyttjar synergier mellan energi, va- och avfall, där nya lösningar successivt fasas in vid ny bebyggelse under planperioden vilket säkrar långsiktigt balanserade investeringar.

#### **20. Handlingsplaner för Fyrisån och andra ytvatten**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer tar fram handlingsplaner som visar hur vi når miljökvalitetsnormerna för våra sjöar och vattendrag. Den första planen ska hantera Fyrisån.

#### **22. SÄKRA SEKUNDÄRA AVRINNINGSVÄGAR**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer tar fram ett övergripande kunskapsunderlag och förslag till åtgärder för att långsiktigt säkra sekundära avrinningsvägar som en del i en robust dagvattenhantering.

#### **17. ÖKAD ÅTERANVÄNDNING, ÅTERVINNING OCH AVFALLHANTERING SOM GENERERAR INNOVATIONER**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer utvecklar hanteringen av avfall och återvinning så att kommunens anläggningar håller världsklass. Det bidrar till nya innovationer, exportmöjligheter och arbetstillfällen

#### **19. UTVECKLINGSPLAN FÖR ENERGIDISTRIBUTION**

Kommunen tar tillsammans med berörda aktörer fram en utvecklingsplan för energidistribution (värme, kyla, el, gas) för att 1) skapa ett flexiblere och öppnare nät som kopplar ihop små- och storskalig energiproduktion 2) skapa förutsättningar för att utnyttja överskottseffekter så som spillvärme och 3) skapa utrymmen för kapacitetshöjande ledningsstråk i staden

#### **21. ANALYSERA OCH SAMORDNA TUNGA TRANSPORTER**

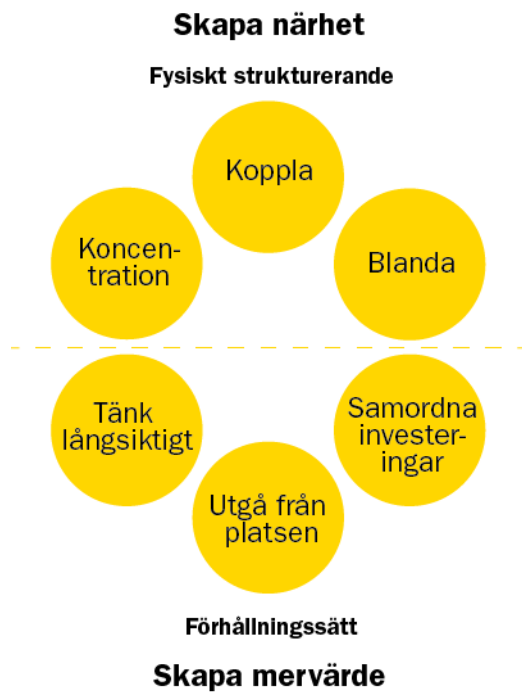
Kommunen tillsammans med berörda aktörer samordnar tunga transporter för att effektivisera och minska det totala transportarbetet, både kollektiva person- och godstransporter samt samordning av transporter av gods- och restprodukter.

#### **23. LÅNGSIKTIGT VÄRNA UPPSALA - ÅSENS GRUNDEVATTEN**

Kommunen tillsammans med berörda aktörer gör i ett särskilt uppdrag kopplat till översiktsplaneringen en sammanvägd riskbedömning för hela Uppsalaåsen med en strategi för markanvändning i syfte att bevara åsen som vattenreservoar

## 4. UPPSALAPRINCIPER FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD

Introsida



Figur 23 Symbolfigur för Uppsalaprinciper

## 4. UPPSALAPRINCIPER FÖR SAMHÄLLSBYGGNAD

I det här kapitlet kan du läsa om de principer som ska fungera som utgångspunkt för all efterföljande planering. Principerna har varit vägledande för utformningen av förslaget till översiktsplan.

### 4.1 Så tar vi tillvara på möjligheterna: Skapa närhet och mervärden

För att kunna ta tillvara möjligheterna med att vi blir fler i Uppsala behöver vi arbeta för att skapa närhet och mervärden när vi utvecklar kommunen. Vi behöver skapa närhet mellan allt det som människor behöver i sin vardag, och vi behöver skapa så många värden som möjligt, mervärden, när vi genomför förändringar. För att kunna skapa närhet och mervärden tar översiktsplanen stöd i Uppsalaprinciper.

Att skapa närhet mellan människor och allt de behöver nå i sin vardag är a och o för en god livsmiljö. I det ryms även närhet till andra människor att inspireras och lära av, samarbeta och handla med. Närhet skapar vi genom att använda de fysiskt strukturerande principerna: *koncentrera*, *blanda* och *koppla samman*. Det innebär att vi ska koncentrera värden och funktioner till platser som är lätta att nå för många människor. Vi ska också koppla samman olika delar av kommunen, både fysiskt och socialt för att fler ska få nära till mer. En blandning och mångfald av bostäder, service, arbetsplatser och grönska gör att vi får nära till det vi behöver i vardagen.

När vi blir fler behöver vi också lösa fler utmaningar på samma gång. Ett effektivt sätt att göra det på är att se till att förändringar skapar mervärden. På så sätt kan förändringarna bidra till att vi når flera olika mål på en gång. Mervärden skapar vi genom att *tänka långsiktigt*, *utgå från platsen* och *samordna investeringar*, principer som fungerar som förhållningssätt att luta sig mot och inspireras av. Genom att se varje insats i ett större sammanhang och tänka långsiktigt skapar vi möjligheter till mervärden både nu och i framtiden. Vi kan också undvika att göra saker som vi skulle ångra i framtiden. Mervärden skapar vi också genom att utgå från platsen och de värden som finns där, exempelvis natur- och vattenmiljöer, läget vid en knutpunkt i kollektivtrafiken eller en stark bygdegemenskap. Genom att samordna de investeringar som görs kan vi skapa synergier och mervärden, både för andra investeringar och för platsen.

Uppsalaprinciperna är vägledande för all efterföljande planering och utveckling av mark- och vattenområden. Det betyder att principerna ska användas i alla skeden av arbete med

- fördjupade översiktsplaner och områdesprogram, planläggning, bygglov
- planering av transportnät och teknisk infrastruktur, samt
- lokalisering av olika verksamheter som parker och service med mera

Alla sex principer är lika viktiga och ska alltid användas tillsammans.



Figur 24 Överblick principerna

## 4.2 Skapa närhet: koncentrera, blanda och koppla samman

### 4.2.1 Koncentrera

*Förändringar ska bidra till att skapa närhet genom att koncentrera värden på ett ändamålsenligt sätt. Genom att koncentrera aktiviteter, funktioner och andra värden till en plats som många människor lätt kan nå, blir de tillgängliga för fler människor. Det kan handla om butiker, förskolor, kommersiell och offentlig service, parker eller arbetsplatser. En sådan koncentration kan också leda till att fler människor möts och att det blir ett större underlag för verksamheter och service av olika slag. En hög täthet av värden på några platser betyder att vi också får möjlighet att utveckla motsatsen, det vill säga platser som präglas av lägre täthet och lugn och ro. För att skapa närhet och överbygga tidsavstånd på platser med låg täthet behövs andra lösningar, så som bredband och resor med bil.*

Vår kommun är redan idag uppbyggd kring principen med stråk och noder där värden koncentreras. Noderna, som sammanbinds av stråk, har särskilt bra egenskaper utifrån sitt läge och fungerar som samlade punkter. Noder och stråk kan ses i många skalor. På en kommunövergripande nivå kan vi exempelvis se stråken längs våra länsvägar och noderna i tätorter och bygder. I staden pekar översiktsplanen ut stadsnoder som Gränby och Gottsunda och stadsstråk som kopplar samman dessa med innerstaden.

### 4.2.2 Blanda

*Förändringar ska bidra till att skapa närhet genom att en mångfald av värden blandas. För att många människor ska få nära till aktiviteter, funktioner och andra värden behöver det finnas en mångfald i utbudet på platserna. Blandningen kan exempelvis gälla bostäder så att segregationen minskar, ett brett utbud av kommersiell service, variation av grönområden så att den biologiska mångfalden bevaras eller vid behov ökar, och blandning av bostäder, grönområden service, arbetsplatser och upplevelser så att en god livsmiljö skapas. Förändringar ska alltså öka variationen och mångfalden av värden på platsen. Ju tätare det är mellan olika funktioner, desto viktigare är det att det finns en variation i utbudet. När det gäller bebyggelse ska en blandning i olika skalor, upplåtelseformer och verksamhetstyper eftersträvas. Blandningen av bebyggelse och grönområden ska skapa ett stort utbud av både små lokala grannskapsparker och närhet till naturupplevelser för alla.*

Läge och förutsättningar på platsen avgör vad som bör blandas. Blandning i den lilla skalan ska addera mångfald på stads-, tätorts och kommunnivå, så att inte platser eller områden blir för lika.

### 4.2.3 Koppla samman

*Förändringar ska bidra till närhet genom att knyta samman kommunens och stadens olika delar fysiskt och socialt. Genom att skapa kopplingar mellan olika platser och områden kan människor lättare mötas och nå olika platser och målpunkter. Det ska vara att ta sig mellan olika delar av kommunen och staden. Särskilt viktigt är att det är lätt att ta sig till och mellan de platser där det finns en koncentration och blandning av värden. Offentliga rum, grönstruktur, bebyggelse och transportnät ska hänga ihop inbördes och med varandra.*

Principen om att koppla samman gäller i alla skalor: från platser till kvarter, stadsdelar, tätorter, kommunen som helhet och även på regional nivå. På en övergripande nivå blir investeringar i järnväg och kapacitetsstark kollektivtrafik som förbinder stadskärnan och stadsnoder avgörande för att skapa närhet mellan delar av staden, mellan landsbygden och staden och mellan kommunen och omgivande regioner. I staden har stadsstråken en viktig sammankopplande funktion, men också kopplingen mellan olika grönområden med gröna stråk. Stadsdelar som tillkommit som öar med direkta förbindelser till stadskärnan och resecentrum, men med svagare kopplingar till omgivande delar av staden, ska kopplas samman med intilliggande stadsdelar. På landsbygden handlar det exempelvis om att lätt kunna ta sig till staden och närmaste tätort eller servicenod.

## 4.3 Skapa mervärden: tänk långsiktigt, utgå från platsen och samordna investeringar

### 4.3.1 Tänk långsiktigt

*Förändringar ska bidra till mervärden både idag och på lång sikt. Alla förändringar får konsekvenser, vissa omedelbart och andra först efter lång tid. En del förändringar får konsekvenser både på kort och på lång sikt. Därför är det viktigt att höja blicken och se varje förändring ur ett större perspektiv. Ställ alltid frågan hur en förändring kan ge fler värden på samma gång, och även bidra till mervärden långsiktigt. Mervärdet kan gå att uppfatta omedelbart, eller först efter en tid när även andra förändringar kommit på plats. Det gäller att se dessa samband och utnyttja dem vid rätt tillfälle.*

Möjligheten att använda naturens ekosystemtjänster är ett bra exempel på mervärden både omedelbart och långsiktigt. Ett annat tydligt exempel är nya stadsnoder, där vi inte ska bygga bort möjligheterna för service och verksamhetsmiljöer att ta plats även om efterfrågan inte är tillräckligt hög i dagsläget. När staden växer kommer det att behövas service butiker och kontor i stadsnoderna. Detsamma gäller tätorternas centrala delar.

### 4.3.2 Utgå från platsen

*Förändringar ska bidra till att skapa mervärden genom att platsens specifika egenskaper tas till vara på ett ändamålsenligt sätt. Det betyder att förändringar ska utnyttja platsens potential och befintliga värden i form av fysiska förhållanden, läge och roll i förhållande till omgivningen. Klokt använt bidrar det platsspecifika till den lokala identiteten. I vissa fall kan lokala förutsättningar rätt utnyttjade bidra till att stärka regionen och bidra med värden för hela Sverige. De platsspecifika värdena bidrar även till en naturlig variation inom såväl stad som på landsbygden. Vi bör ställa en rad frågor när vi utvecklar en plats: Vad finns på platsen idag? Vad fattas? Vad skulle platsen kunna utvecklas mot som gynnar både det lokala och en större geografi?*

Innerstaden är ett tydligt exempel på hur en plats kan ha betydelse i olika skalor. Med sitt unika läge och unika kulturmiljöer, är innerstaden en plats där läget och tillgängligheten till hela regionen gör att innerstaden bör utvecklas samtidigt som det historiska arvet ska värnas och utvecklas. Utvecklingen av Bergsbrunna till en stadsnod med tågstation är ett bra exempel för hur platser kan utvecklas genom att tillföra helt nya värden, värden som i framtiden kommer att ses som platsspecifika och gynnar hela regionen.

### 4.3.3 Samordna investeringar

*Förändringar ska bidra till att skapa mervärden genom att investeringar samordnas och synergier skapas. Vi ska sträva efter att samordna investeringar så att nyttan av investerade pengar blir hög. Samordningen ska ske både mellan system och aktörer och med redan gjorda investeringar. Allt detta ökar behovet av överblick i tid och rum och över de processer och aktörer som är inblandade i samhällsbyggandet. Samarbeten mellan aktörer som kanske inte arbetat tillsammans tidigare kan bli nödvändiga. Vi ska exempelvis eftersträva investeringar som möjliggör flexibel användning och samutnyttjande mellan olika verksamheter.*

Samordningen handlar också om att olika investeringar i en plats gemensamt bidrar till att platsen utvecklas. Det kan handla om investeringar i allmänna platser eller i infrastruktur, som öppnar upp för bebyggelse. Koncentrationen i stråk och noder i staden är tydliga exempel på hur investeringar bidrar till att höja värdet av andra investeringar, både lokalt och på systemnivå.

## 5. STRUKTURBILD 2050+ OCH STEGEN DIT

Introsida



Figur 25 Symbolfigur för Strukturbild 2050+

## 5. STRUKTURBILD 2050+ OCH STEGEN DIT

Här beskrivs i text och kartbilder en önskad fysisk struktur - en fysisk framtidsbild - för Uppsala kommun någon gång efter 2050. Struktur bilden är en förenkling av den formella plankartan. I kapitlet beskrivs också stegvis hur vi kan nå den önskade strukturen, och vilka överordnade investeringar som då behövs i vatten och avlopp och i transportsystemen.

---

### 5.1 Närhet och mervärde

Struktur bilden sammanfattar och förenklar den övergripande fysiska struktur, som uttrycks i översiktplanens detaljerade plankarta. Den visar hur vi både kan använda, men också förbättra och skapa, förutsättningarna på en plats bland annat kopplat till transportinfrastrukturen. Den visar också hur vi kan skapa mervärden genom att tänka långsiktigt, genom att utgå från platsens specifika förutsättningar och genom att samordna investeringar. Samt hur närheten i den fysiska miljön och mellan människor kan öka genom att vi koncentrerar värden och funktioner till vissa platser och genom att blanda och koppla samman platser, funktioner och värden

Platser kan utvecklas på olika sätt beroende på bland annat kapaciteten i transportsystemet, de tekniska försörjningssystemen och tillgången på service. Tillsammans med de naturgivna och de ekonomiska förutsättningarna sätter det här ramarna för vad som är en möjlig och önskvärd fysisk utveckling i kommunen. Struktur bilden blickar framåt till 2050 och därefter, vilket innebär att vi måste ha en beredskap för förändrade förutsättningar och vad som händer i omvärlden, exempelvis när det gäller teknikutveckling och ansvarsfördelning.

Struktur bilden behandlar bebyggelse, transporter, grönstruktur och de tekniska försörjningssystemen. Den är framtagen med ledning av de föregående kapitlen, som bland annat beskriver översiktsplanens prioriteringar och de så kallade Uppsalapriinciperna.

En bärande tanke i översiktplanen är att bebyggelsen ska utvecklas i samspel med transportsystemet, särskilt kollektivtrafiken. Tillgängligheten behöver vara hög till platser som många behöver nå. Dessa platser ska i sin tur erbjuda exempelvis service eller många arbetsplatser, beroende på sitt läge. Aktiviteter och byggd miljö koncentreras därför särskilt till platser med hög regional tillgänglighet och andra goda egenskaper utifrån sitt läge.

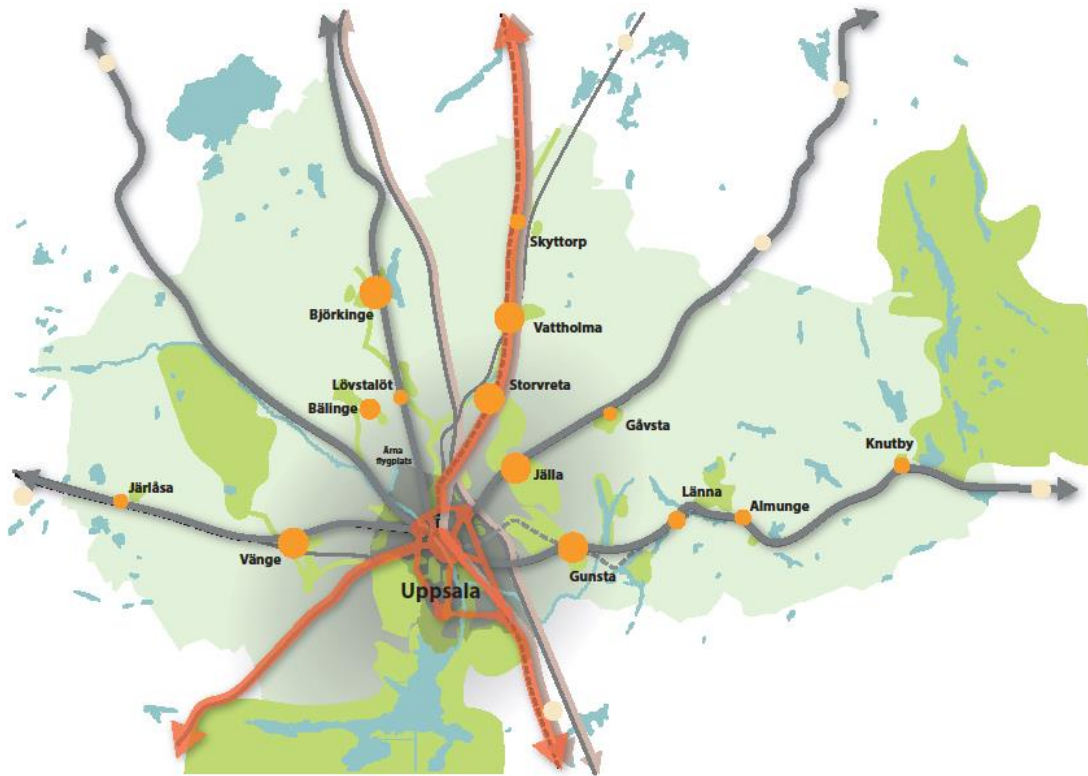
Struktur bilden som presenteras här är en sammanvägning av de två fysiska strukturer som presenterades i samrådet och som i sin tur togs fram med stöd av sju strukturscenarier. De sju scenarierna skisserades och analyserades i inledningen av planarbetet (se samrådshandlingen och underlagsrapporten ”Struktur bilder för Uppsala 2050”). Struktur bilden som presenteras kan sannolikt inte vara fullt utvecklad förrän en tid efter år 2050, därav benämningen 2050<sup>+</sup>.

Översiktplanen ger en ram för kommunen att växa inom under lång tid. Alla delar av kommunen: staden, landsbygden och tätorterna ska kunna fortsätta att växa utifrån varje enskild plats förutsättningar.

Den fysiska strukturen för Uppsala kommun 2050+ sammanfattas så här:

- En växande kommun med effektiva kopplingar till sin omgivning
- En femkärnig stad med sammanbindande stråk
- En levande landsbygd med prioriterade tätorter.
- Kollektivtrafik som stödjer utveckling av stråk och noder
- Integrerade och förnybara lösningar i de tekniska försörjningssystemen
- En sammankopplad grönstruktur och rent vatten





Figur 26 En växande kommun med effektiva kopplingar till sin omgivning.

### 5.1.1. En femkärnig stad med sammanbindande stråk

2050 har ny bebyggelse tillkommit huvudsakligen inom staden och i de prioriterade tätorterna.

I staden har tillkommit cirka 60 000 nya bostäder och ungefär lika många nya arbetsplatser. Innerstaden har fortsatt att växa och befästa sin överordnade roll i kommunen och i ett större perspektiv. Bebyggelsen i staden har blivit tätare, särskilt inom cykelavstånd - cirka fyra kilometer - från resecentrum och i områden med mycket arbetsplatser.

Fyra täta stadsnoder har utvecklats, som komplement till innerstaden. Här finns en blandning av näringsverksamheter, boende och service. Varje stadsnod rymmer 5000–10 000 arbetsplatser. Stadsnoderna har profilerat sig sinsemellan efter läge och övriga förutsättningar. I stadsnoderna *Bergsbrunna* och *Börjetull* finns nya tågstationer. Vid Bergsbrunna har ett nytt verksamhetsområde etablerats, med direktkoppling till E4. I *Gränby* och *Gottsunda-Ultuna* har stadsnoderna utvecklats utifrån de verksamheter som finns där idag.

Förutom dessa större noder har även stadsdelsnoder med lokal service och tät bebyggelse fortsatt att utvecklas. Täta stadsstråk har etablerats längs stora delar stomlinjenätet för kollektivtrafiken. En kapacitetsstark och turtät kollektivtrafik kopplar samman stråk och noder med varandra och med omgivande orter och landsbygd.



Figur 27 Noder och stråk i staden, med kopplingar utåt

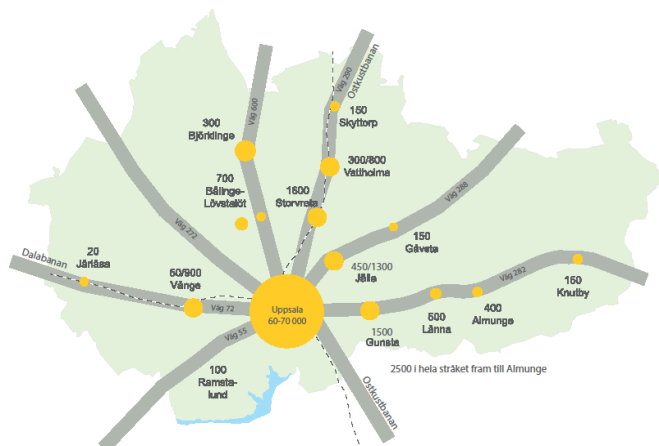
### 5.1.2 En levande landsbygd med prioriterade tätorter

Tillsammans med staden erbjuder landsbygderna och tätorterna ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer. Utvecklingen i tätorterna och på landsbygderna har gett stöd till utbudet av service. Servicen hittar vi framförallt i prioriterade tätorter och i servicenoder.

I de prioriterade tätorterna har upp till 10 000 nya bostäder byggts. Dessutom har cirka 1000 bostäder tillkommit på landsbygden, i stråk med regional busstrafik och i andra goda lägen. Flera av de prioriterade tätorterna har, på grund av sin storlek och sitt läge, fått ökat inslag av tätare bebyggelse med både flerbostadshus och markbostäder. Även efterfrågan på småhus har tillgodosetts i tätorterna. Nya arbetsplatser har tillkommit inom offentlig service, privat basservice och småföretagande.

Uppåt 5000 nya arbetsplatser beräknas totalt sett tillkomma på landsbygden och i prioriterade tätorter fram till 2050. Det handlar framförallt om arbetsplatser inom offentlig service och privat basservice, men också ökat distansarbete och småföretagande. Landsbygderna har ökat sin betydelse såväl för kommunens och regionens egenförsörjning som för att vidareutveckla och skapa nya exportvaror, tjänster och bostadsbebyggelse.

I Fullerö har ett nytt verksamhetsområde etablerats. Hovgården har expanderat och på ytterligare några platser har små verksamhetsmiljöer utvecklats, ofta med utgångspunkt i någon befintlig verksamhet.



Figur 28 Ramberedskap för tillkommande bostäder.

### 5.1.2 Kollektivtrafik som stödjer utveckling av stråk och noder

2050 har transportsystemet, särskilt kollektivtrafiken, stöttat en utveckling som innebär att tillkommande bebyggelse har koncentrationerna till noder och stråk inom staden och till de prioriterade tätorterna.

I staden kopplar en snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik samman de fyra stadsnoderna med varandra och med innerstaden. Kollektivtrafiken knyter också ihop stadsnoderna med de stora verksamhetsområdena Boländerna/Fyrislund, Husbyborg/Libroback och ett nytt verksamhetsområde vid Bergsbrunna.

De stora flödena av resenärer fördelas mellan stadsnoderna, innerstaden och verksamhetsområdena. Under högrafik kan därför resandet ske i båda riktningarna. Det ger förutsättningar för att på ett effektivt sätt utnyttja kapaciteten i transportsystemen. Det innebär också att trycket på innerstaden kan hållas nere. Resecentrum avlastas genom de nya tågstationerna, särskilt Bergsbrunna.

Cykelsystemet är utbyggt till ett sammanhängande nät och följer även stadsstråken.

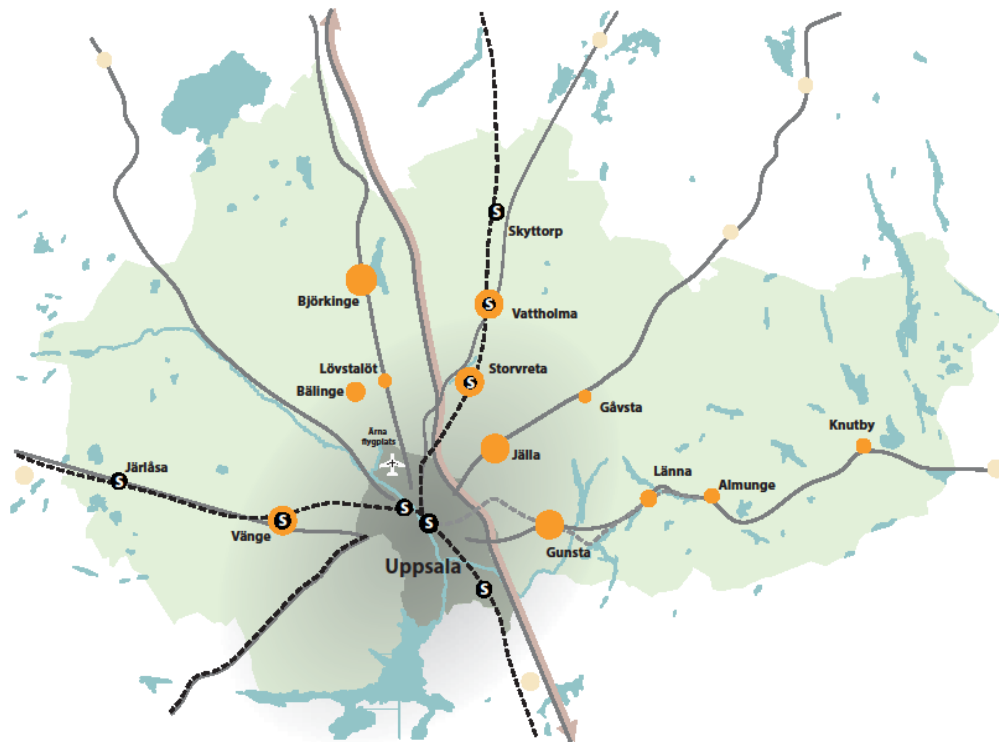
Åtgärder har genomförts på vissa sträckor i vägnätet för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken. Även tillgängligheten med bil har därmed förbättrats något.

Figur "Femkärningen" och de snabba kollektivtrafiklänkarna.



I det radiella statliga vägnätet har begränsade investeringar skett. Framkomligheten för de regionala stomlinjerna har förbättrats inne i staden. Dessutom gör de nu färre stopp på vägen. Cykelstråk på landsbygden och längs det radiella vägnätet gör det enklare och säkrare att cykla mellan tätorterna och staden.

På Dalabanan har det gjorts investeringar för att det ska gå att köra tätare pendeltågstrafik och i Vänge finns det nu en ny station. På Ostkustbanan, både norr och söder om resecentrum, har kapacitetshöjningar genomförts. Därmed har turtätheten kunnat öka i pendeltågstrafiken norrut med stopp i Storvreta, Vattholma och Skyttorp .



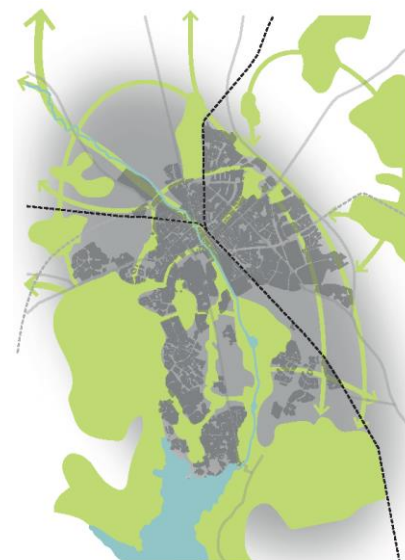
Figur 29 Transportinfrastrukturen på kommunnivå

### 5.1.3 En sammankopplad grönstruktur och rent vatten

2050 finns det sammantaget ett brett utbud av parker, grönområden och natur i alla tätorter och i staden. Investeringar i grönstrukturen har skett i takt med utvecklingen av bebyggelsen och grönområdena har vid behov skyddats långsiktigt. Dessutom har riktade insatser gjorts för att förstärka viktiga samband i grönstråken, för att förstärka vissa värden och funktioner och för vattenkvaliteten. Små och stora grönområden i och omkring staden är sammankopplade till gröna stråk, både radiellt och på tvären. Några av de gröna stråken utgörs av avrinningsstråk för dagvatten.

De gröna områdena omfattar både park, natur, odling och idrottsytor. De kan också innehålla verksamheter som förstärker deras funktion. I tätare delar av staden, så som i innerstaden och i stadsnoderna, är parker och stråk utformade för intensiv användning och med särskilt hög kvalitet och ett innehåll, som vänder sig till hela staden. I mer glesa delar av staden och vid stadens rand finns större gröna områden, med möjligheter till avskildhet, lugn och tysthet.

Figur 30 Grön- och blåstrukturen i staden



Vid varje prioriterad tätort finns rekreationsområden i naturmark. Grönblå stråk längs vattendrag har etablerats där så varit möjligt och mest angeläget. Två mycket stora sammanhängande naturområden med höga naturvärden har kvar sin relativt sett orörda karaktär. Ekoln med omgivningar har utvecklats utifrån sina kvaliteter för rekreation och upplevelser.



Figur 31 grön- och blåstrukturen på kommunnivå

### 5.1.4 Integrerade och förnybara lösningar i de tekniska försörjningssystemen

2050 har de tekniska försörjningssystemen utvecklats i riktning mot lokala kretslopp, som komplement, och integrerad del, i de storskaliga systemen. Uttagen av näringsämnen och energi från avloppssystemen har ökat. Jord- och skogsbruket i kommunen producerar nu i högre grad för lokal konsumtion, bland annat av biomassa för energiomvandling.

Några lämpliga större markområden används för solenergiförsörjning. Det gäller också enskilda mindre områden, och på anläggningar. Småskalig energiförsörjning är nu vanligt på landsbygden. I täta bebyggelsemiljöer sker effektbalansering mellan närliggande fastigheter och anläggningar. Energinäten är anpassade för att kunna kopplas samman, både inom nätet och med andra tekniska försörjningssystem. Avfall återvinns allt effektivare och används i ökande grad för tillverkning av nya produkter.

Först ut med mer en utvecklad systemintegration är de platser där det byggts mycket nytt och tätt, och där det av ekonomiska skäl är möjligt att förhålla sig relativt fritt till existerande tekniska försörjningssystem. Här finns också inslag av lokala system. I staden ligger stadsnoderna i framkant, eftersom det i utgångsläget fanns

förhållandevis stora utrymmen där och den befintliga infrastrukturen bara delvis har haft tillräcklig kapacitet. Bland tätorterna finns motsvarande förutsättningar särskilt Gunsta och Storstveta.

## 5.2 Steg på vägen mot 2050

Här beskrivs stegvis hur vi kan nå den önskade strukturen med fokus på var det är lämpligt att bygga utifrån bland annat förutsättningar i omvärlden, kommunalekonomiska aspekter, vilka investeringar som behövs i VA- och transportsystemen och vilka strukturer som redan etablerats. Stegen skissar var utbyggnad kan ske och vad kommunen behöver ha i åtanke för att inte låsa bort möjligheter att nå den önskade strukturen på lång sikt. Det går att nå slutstrukturen på flera olika sätt. Här beskrivs ett huvudspår, kompletterat med resonemang om alternativ. Vid en lägre utvecklingstakt av befolkning och sysselsättning kan stegen förskjutas, eventuellt tas i en annan ordning.

### SUCCESSIV UTVECKLING AV STADSNODER OCH SNABBA KOLLEKTIVTRAFIKLÄNKAR. TYNGDPUNKTER I TÄTORTSUTVECKLINGEN

#### Det närmaste decenniet: steg 1.



Utveckling av stadsnoderna i Gottsunda-Ultuna och Gränby paras med etablering av snabb och kapacitetsstark kollektivtrafik mellan dessa noder och innerstaden. En utvidgning av Börjetullsområdet påbörjas. Tyngdpunkterna i tätortsutvecklingen ligger i Storstveta, Jälla och Gunsta. Ostkustbanan får högre kapacitet söderut mot Arlanda-Stockholm. Etableringen av en ny station i Bergsbrunna påbörjas.

#### Fram till 2050: steg 2 och 3.



Stationsetableringen i Bergsbrunna ger möjlighet till stadsnodsutbyggnad där och i andra delar av sydöstra stadsdelarna som stödjer investering i en snabb och turtät kollektivtrafiklänk till Gottsunda-Ultuna. Utvecklingen av Gottsunda-Ultuna tar ny fart. I steg 3 kopplas Bergsbrunna och Gränby samman med en snabb kollektivtrafiklänk. Gunsta färdigställs, Storstvetautbyggnaden fortgår och nyinvesteringar för utbyggnader görs i Vattholma.

#### Efter 2050: steg 4 och 5.



I steg 4 sker investeringar i Dalabanan som medger stationsetableringar i Börjetull och Vänge. Stadsnodsutvecklingen vid Börjetull intensifieras. Kollektivtrafikkoppling etableras på Bärbyleden mellan Börjetull och Gränby. I steg 5 byggs ny järnväg till Enköping vilket ytterligare förstärker utvecklingen vid Börjetull. En ny kollektivtrafiklänk binder samman Börjetull md Gottsunda-Ultuna. Kompletteringar och förtätningar pågår i alla stadsnoder under båda perioderna. Investering för utbyggnad av Vänge påbörjas i steg 4, då också den större expansionen i Storstveta avslutas. Vattholmaexpansionen avslutas i steg 5.

Figur 32 Sammanfattning successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutvecklingen.

### 5.2.1 Det närmaste decenniet

Den första perioden sträcker sig ungefär ett decennium framåt, kanske ända till 2030. På grund av de kommunalekonomiska förutsättningarna måste perioden vara uttalat investerings- och driftssnål och inriktad på att ge intäkter till kommunen. Det innebär bland annat ett ökat fokus på att använda kommunägd mark för ny bebyggelse. Exploateringsvinster kan då återföras till investeringar i till exempel förskolor och skolor. Under perioden förutsätts statliga investeringar i Ostkustbanan för att öka kapaciteten. En ny tågstation i Bergsbrunna blir därmed möjlig vid periodens slut.



Figur 33 Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutbyggnad. Steg 1

#### 5.2.1.1 Bebyggelsestrukturen

Denna första period styrs i hög grad av redan gjorda investeringar och pågående projekt. Pågående och lagakraftvunna detaljplaner och befintliga planuppdrag täcker i stort bostadsbehovet fram till 2030 med den högre utvecklingstakten, det vill säga cirka 30 000 bostäder. Alla projekt kommer inte att förverkligas. På kommunal mark, i lägen som sammantaget inte leder till stora investeringar, finns möjlighet för ytterligare 10 000 till 15 000 bostäder. Inom staden bör i första hand områden inom fyra kilometer från resecentrum komma ifråga.

Utvecklingen i de blivande stadsnoderna Börjetull, Gränby och Gottsunda-Ultuna fortsätter under perioden. I Börjetull gäller det att varken bygga bort möjligheten till en ny station eller stadsstråket med stomlinje mot Gottsunda. Kring stationsläget prioriteras bebyggelse med hög täthet och med funktioner som kräver hög tillgänglighet. Tillskottet av bebyggelse vid Börjetull måste dimensioneras med hänsyn till tillgänglig kapacitet och investeringsbehov i VA- och transportinfrastruktur.

I Gränby genomförs pågående projekt med bostäder, verksamhetslokaler och idrottsanläggningar. Utöver det prövas utbyggander, på båda sidor Österleden (väster om Gränby centrum), som har en sådan täthet och struktur att det stödjer utvecklingen mot en stadsnod. I Gottsunda kan en komplettering med bostäder och verksamheter ske nära centrum och i samband med att befintlig bebyggelse renoveras. I Ultuna fortsätter utbyggnaden, främst med verksamheter som knyter an till SLU:s forsknings- och utbildningsprofiler. I övriga delar av stadsnoden och i området söder om Ulleråker krävs återhållsamhet över de områden som redan planlagts. Detta på grund av begränsningar i trafiksystemet.

Ny bostadsbebyggelse utanför staden kan komma till huvudsakligen i de prioriterade tätorter som har kapacitet i VA-systemet och där en utbyggnad endast kräver måttliga investeringar i social service. Bland de prioriterade tätorterna är det Gunsta och Storvreta som expanderar mest, tillsammans med Jälla. Eventuellt kan VA-investering för ytterligare expansion ske i Jälla, om övriga förutsättningar visar sig gynnsamma. Ett verksamhetsområde öppnas i Fullerö



**Figur 34 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen i staden under det närmaste decenniet. Ljusa bubblor: De stora tillskotten av bebyggelse tillkommer huvudsakligen inom fyra kilometer från resecentrum; Kungsängen, Rosendal, Östra salabacke, Börjetull, Råbyvägen, Gränby, Eriksberg. Utanför denna cirkel är det nästan bara Gottsunda/Bäcklösa som expanderar kraftigt med bostäder. Verksamhetsmiljöer öppnas i Husbyborg och vid Kumla trafikplats. Fortsatt expansion sker i Ultuna, Fyrislund och Librobäck. Omvandling sker i främre Boländerna till miljöer med hög bebyggelse- och sysselsättningstäthet. Mörka bubblor: Ytterligare möjligheter på (delvis) kommunal mark.**

### **5.2.1.2 Transportinfrastrukturen**

Utvecklingen av stadsnoden i Gränby stöds av att stadsstråken längs Råbyvägen respektive Vaksalagatan får förbättrad framkomlighet i kollektivtrafiken, till stor del i samband med exploateringar. Ganska tidigt i perioden sker motsvarande utveckling söderut mot Gottsunda-Ultuna fram till Ulleråker och Rosendal. Mot slutet av perioden kan investeringar för kollektivtrafiken göras också längs Vårdsättravägen och, om det kopplas till exploateringar, längs Hugo Alfvéns väg.

Utvecklingen i Börjetull sätter fokus på stadsstråket längs Börjegatan, där gatusektionen delvis är trång. På kort till medellång sikt kan knappast någon omfattande omvandling ske här. Därför bör fokus ligga på begränsade framkomlighetsåtgärder.

Utbyggnaden i Eriksberg kombineras med investeringar för att förbättra framkomligheten i stadsstråket. Mot slutet av perioden är detta aktuellt även på Norbyvägen in mot innerstaden. I stadsstråken längs Svartbäcksgatan, Vattholmavägen-Gamla Uppsalagatan och Hjalmar Brantingsgatan mot Årsta centrum sker en kontinuerlig utveckling, med tyngdpunkt under den här första perioden. Det innebär att investeringar i gaturummet för kollektivtrafikens framkomlighet bör ske under perioden.

Under den här första perioden inleds även utvecklingen av sex nya knutpunkter för kollektivtrafik inom staden. Syftet med knutpunkterna är att få en smidig övergång mellan stads- och regiontrafiken. Knutpunkterna ska, tillsammans med ett nytt linjenät för kollektivtrafiken, bidra till att skapa nya resvägar med byten på andra platser än vid resecentrum. Knutpunkterna kommer att kräva investeringar även i transportinfrastruktur. I kollektivtrafikstråken på landsbygden inleds arbete med ett antal pendlarparkeringar i strategiska lägen i kollektivtrafikstråken.

Det övergripande cykelnätet utökas främst i södra staden, för att stödja utvecklingen i bland annat Rosendal och Ulleråker. I gatusystemet görs trimningsåtgärder vid Dag Hammarskjölds väg/Kungsängsleden för att klara utbyggnaden i Ulleråker, Rosendal och Gottsunda. Planskilda korsningar med järnvägen och en ny bro i Kungsängsesplanadens förlängning ger förbättringar för alla trafikslag i innerstaden. Mot slutet av perioden blir korsningen planskild även mellan Börjegatan och Dalabanen.

### **5.2.1.3 Alternativ**

Det är oklart vad som är rimligt att göra i några nordvästra delar av staden (Eriksberg, Flogsta, Stabbyfälten, Börjetull) med hänsyn till tröskelinvesteringar i VA och behov av ny transportinfrastruktur. Områdena är välbelägna inom 4 kilometer från resecentrum. Om så krävs på grund av investeringströsklar i infrastrukturen kan det bli fråga om en ny dominerande tyngdpunkt här under perioden. Om möjligheterna till investeringar är för begränsade kan det till del kompenseras med att kommunal mark används längre bort än fyra kilometer från resecentrum, exempelvis i Sävja. Dessutom kan ett starkare fokus läggas på små förtättningsprojekt med kommunal mark inblandad, företrädesvis inom fyra kilometer från resecentrum. Det här innebär dock större trögheter i att få fram projekt och till del med sämre lägesegenskaper. Sammantaget kräver det mer ansträngningar för att hålla den önskade takten i bostadsbyggandet. När det gäller verksamhetsområden är Hovgården ett möjligt alternativ till Fullerö, där kommunen inte äger marken. Eventuellt kan också området öster om E4 vid Gränby tas i anspråk för större etableringar. Under den här perioden bör kommunen ha beredskap för att kunna öppna ovan nämnda områden, eller delar av dem, för bebyggelse.

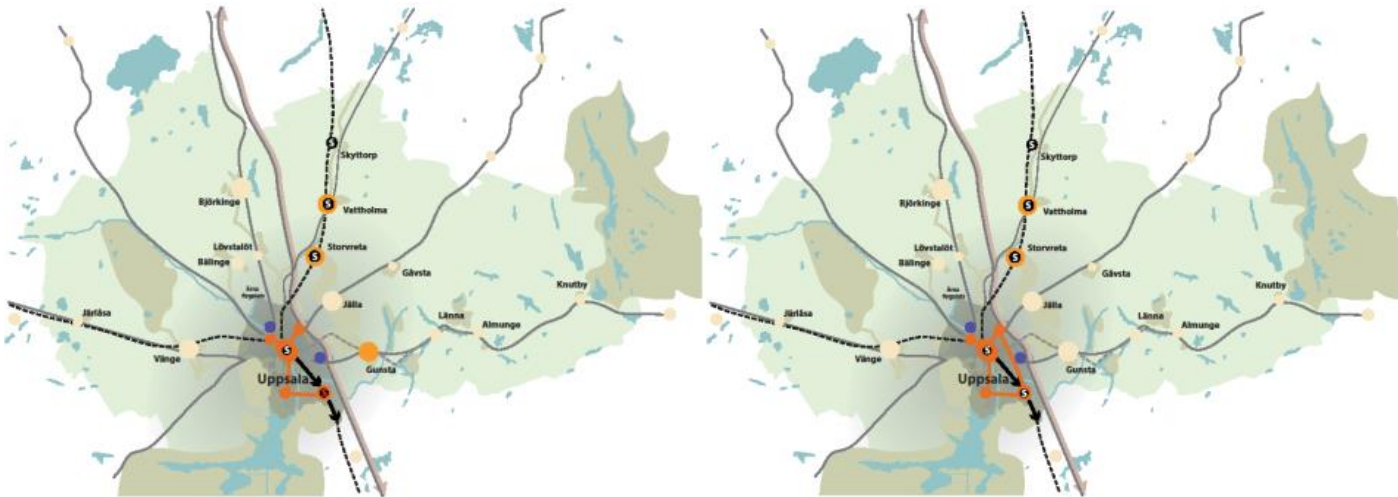
### **5.2.1.4 Strategiska insatser**

Tidigt i perioden förväntas kommunen och landstinget fatta ett vägvalsbeslut om ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i staden: busstrafiksystemet BRT (Bus Rapid Transit) eller stadsspårväg. Oavsett system rör det sig om mycket stora investeringar. Därför är statlig medfinansiering en förutsättning. En systemvalsutredning ska under 2016 ge underlag bland annat om etapputbyggnader. De stråk som är aktuella nämns ovan. Under perioden förbereds etableringen av en ny station och tillhörande utveckling av en stadsnod vid Bergsbrunna. Här ingår också kopplingar därifrån mot Gottsunda-Ultuna respektive mot Gränby (kollektivtrafik) och till E4. Vidare behöver en fortsatt utveckling i södra delarna av Södra staden förberedas.

Mot slutet av perioden ökas insatserna för att stärka kapaciteten också på Dalabanan och för att få en tidsplan för en ny järnväg mot Enköping.

### 5.3 Fram till 2050

Utgångspunkten för den här perioden är att en tillräckligt stor del av investeringarna, för att öka kapaciteten i Ostkustbanan, är genomförda. En station vid Uppsala södra ska ha kommit till strax innan periodens början. Uppsala kommun och andra offentliga aktörer antas nu ha bättre ekonomiska förutsättningar, än under den första perioden.



Figur 35 Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutbyggnad. Steg 2 och 3.

Bergsbrunna station utvecklas successivt till ett Uppsala södra med många tåguppehåll. Investering sker i en kollektivtrafiklänk mellan Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna, för att dra nytta av investeringen i den nya stationen och så att stadsutvecklingen kan ta fart i såväl sydost som sydväst. Därefter etableras en kollektivtrafiklänk mellan Bergsbrunna och Gränby.

Omvandlingen av främre Boländerna slutförs. I övriga delar av innerstaden pågår många små förändringar som sammantaget ger utrymme för både fler arbetsplatser och bostäder. Mot slutet av perioden inriktas planeringen på att skapa förutsättningar för den fjärde stadsnoden vid Börjetull.

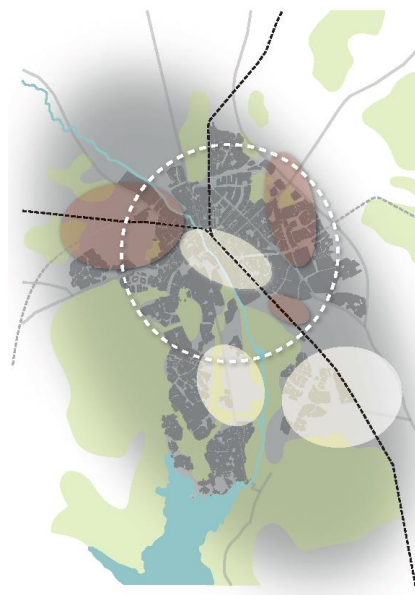
Åtgärder för kollektivtrafikframkomlighet, med egna körfält, hållplatser med mera, görs färdiga i stadsstråket till Gottsunda Centrum. Från Ulleråker fortsätter investeringarna i kollektivtrafik på sträckan mot Ultuna och vidare mot Gottsunda Centrum. I nordost binds kollektivtrafikstråken samman via Österleden. En utveckling av stråket från innerstaden mot Sävja-Bergsbrunna påbörjas tidigt i perioden. En stark utveckling runt ett nytt stationsläge och stadsnoden i Bergsbrunna kommer att kräva kapacitetsstark kollektivtrafik in mot staden. Kollektivtrafikens framkomlighet kommer sannolikt att kräva investeringar i gatustrukturen.

Utbyggnaden av Storvreta fortsätter med såväl bostäder som verksamheter, medan den i Gunsta avslutas tidigt i perioden. Investeringar i VA-kapacitet görs i Vattholma. Det gör det möjligt med ytterligare 500 bostäder, särskilt nära pendeltågsstationen. I övriga prioriterade tätorter sker byggandet inom befintlig VA- kapacitet.

Tidigt under perioden, om inte förr, öppnas Hovgården för ytterligare etablering av verksamheter, och beräknas vara fullt etablerad innan periodens slut.

Verksamhetsområdet söder om Bergsbrunna station öppnas i samband med att en ny väg från stationen till E4 byggs. I anslutning till kopplingen mellan Tycho Hedéns väg och den nya länken från Bergsbrunna, vid Gnista, bör en begränsad expansion av Boländernas verksamhetsområde kunna ske, söder om Kungsängsleden.

Figur 36 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen inom staden under period 2, Ljusa bubblor=huvudspår: Sydöstra stadsdelarna, södra delarna av Södra staden, Innerstaden. Mörkare bubblor=alternativ: Nordvästra staden, Fyrislund-Årsta-Gränby, verksamhetsutveckling söder om Boländerna





### **5.3.1 Alternativ**

Om stadsstråket och länken över Fyrisån vid Ultuna dröjer, kan det bli aktuellt att tidigare uppgradera kollektivtrafiksystemet mellan Bergsbrunna och Gränby för att erhålla viss avlastning av resecentrum. Mer förtätning är möjligt i Årsta och Gränby. Viss omvandling till blandad stadsmiljö kan ske i norra Fyrislund, Öster om E4 vid Gränby kan verksamhetsområdet utvecklas.

Om det inte är rimligt att utveckla vare sig södra delen av Södra staden eller Bergsbrunna under den här perioden (på grund av att det inte har etablerats någon ny tågstation), kan de västliga delarna av stabbygårderna och eventuellt delar av Herrhagsskogen tas i anspråk på ett sådant sätt att det fungerar med kommande utveckling av stadsnoden och med stationsläget i Börjetull och en ny järnväg mot Enköping. Det kan kräva investeringar i en ny trafikplats på Bärbyleden, inklusive kollektivtrafikkörfält på sträckan mellan Börjetull och Flogsta. Det här kan kombineras med ytterligare utbyggnader av Librobäck och Husbyborg, samt eventuell etablering av ett stråk för kollektivtrafik mellan Börjetull och Gottsunda. Ytterligare förtätning kan även göras inom zonen fyra kilometer från resecentrum. Om det under perioden blir fortsatt svårt med medel för investeringar, behöver ytterligare fokus läggas på förtätning inom denna zon.

Området söder om Boländerna bör, en bit in i den andra perioden, kunna fungera som ett alternativ för lokalisering av mycket stora enskilda och sysselsättningsintensiva anläggningar.

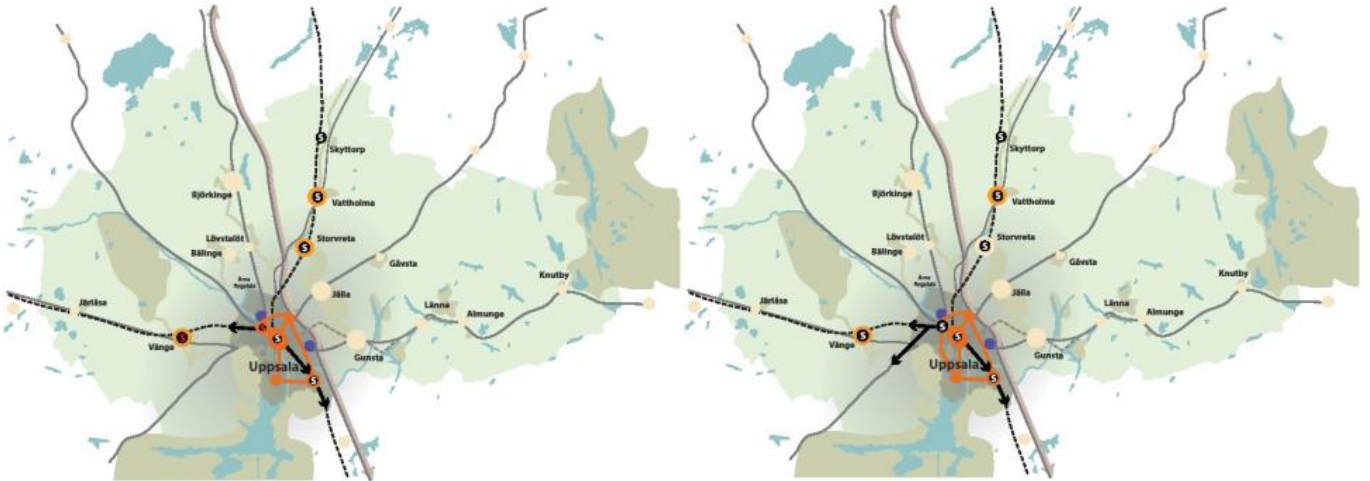
### **5.3.2 Strategiska insatser**

Förberedelser ökas för att åstadkomma kapacitetsförstärkning på Dalabanan och en ny järnväg mot Enköping . Även ett nytt stationsläge vid Börjetull ligger i fokus samt stadsutveckling i nordväst. Kopplingen mellan Börjetull och Gottsunda-Ultuna förbereds.

## 5.4 Perioden från 2050 och därefter

Utgångspunkten för den här perioden är att investeringar i Dalabanan har genomförts, inklusive en pendeltågsstation i Vänge, Aroslänken har förverkligats och en ny tågstation har etablerades vid Börjetull, i slutet av föregående period eller i början av innevarande. Perioden bör i övrigt vara förhållandevis investeringssnål med hänsyn till de stora kapacitetshöjande investeringar som gjorts perioden innan.

Tidshorizonten för perioden är därmed mycket flytande. Grundtanken är att det finns utrymme för minst 15 års ytterligare utveckling i samma höga takt som i tidigare period(er) men att det bara behöver göras få ytterligare investeringar.



Figur 37 Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutvecklingen. Steg 4 och 5.

I staden tar utvecklingen i Börjetull ny fart i och med den nya tågstationen. Förtätning sker med verksamheter på norra sidan, medan södra sidan av järnvägen domineras av bostadsbyggande. Samma sak sker på båda sidor om Bärbyleden, och så småningom i stråket ut till Stenhagen. Eventuellt behövs också investeringar i en ny trafikplats vid Bärbyleden.

Byggandet på den tidigare oexploaterade marken i södra delen av Södra staden avslutas, liksom de sista delarna i sydöstra stadsdelarna. Det gäller utom i verksamhetsområdet i söder, där vissa expansionsmöjligheter kvarstår. Förtätningen i innerstaden fortsätter nu huvudsakligen genom intensivare användning av redan byggda ytor och mer begränsad ytexpansion och omvandling.

Tidigt i perioden kopplar en snabb länk för kollektivtrafik ihop Börjetull och Gränby, via Bärbyleden, sannolikt utan stora investeringar. Stadsstråk eller en mer renodlad snabb kollektivtrafiklänk etableras så småningom även mellan Börjetull och Gottsunda-Ultuna, via Flogsta och Eriksberg. Denna länk kan komma att kräva investeringar i ny struktur och gatuombyggnader.

VA-investeringar ger möjlighet till kraftig expansion i Vänge (mer än 800 bostäder) med tyngdpunkt nära tågstationen. Här etableras eventuellt också ett verksamhetsområde, med en möjlig koppling till Dalabanan, där utbyggnaden pågår under hela perioden. I Storvreta sker en utbyggnad av de sista delarna av verksamhetsområdet vid Fullerö.

Figur 38 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen inom staden under perioden från 2050 och därefter: Börjetull och Nordvästra staden, Innerstaden, Sydöstra stadsdelarna, södra delarna av Södra staden.



### 3.4.3 Alternativ

För den sista perioden finns inga särskilda alternativ skisserade. Fortsatt förtätning sker främst inom fyra kilometer från resecentrum och längs de delar av stadsstråken där det finns kvar potential för bebyggelse. Senare översiktsplanarbeten får hantera alternativa utvecklingsvägar.

## (4.) MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

Introsida

Figur 39 Symbolfigur för kapitlet.

## 6. MARK- OCH VATTENANVÄNDNING

I texten och på plankartan redovisas kommunens ställningstaganden till hur mark- och vattenområden och den fysiska miljön bör användas i ett långsiktigt perspektiv. Här kan du läsa om vad som gäller vid förändringar i staden, tätorterna och på landsbygden.

Mark- och vattenområdena i kommunen har olika förutsättningar och funktion och bör därför användas och utvecklas på olika sätt. Översiktplanen visar hur vi kan både använda och förbättra befintliga kvaliteter, och skapa nya, exempelvis genom att samordna utvecklingen av bebyggelsen och kollektivtrafiken, eller bebyggelsen med grönstrukturen.

På de följande sidorna redovisas inriktningen för mark- och vattenanvändningen för olika geografiska områden i staden, i tätorter och på landsbygden. Här framgår hur bebyggelse och andra anläggningar bör lokaliseras och hur den byggda och obebyggda miljön bör användas och utvecklas i ett övergripande, långsiktigt perspektiv. Beskrivningar och inriktningar, tillsammans med plankartan, fungerar som stöd i efterföljande planläggning och beslut. De vänder sig till kommunen själv, till andra myndigheter, markägare, exploatörer och till allmänheten.

Beskrivning och inriktning för utvecklingen av mark- och vattenområden redovisas i följande ordning;

<b>STADEN</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Innerstaden</li><li>• Stadsnod</li><li>• Stadsdelsnod</li><li>• Stadsstråk</li><li>• Övrig stadsbygd</li><li>• Större utvecklingsområde</li></ul>	<b>VERKSAMHETSOMRÅDE</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Större sammanhängande verksamhetsområden</li><li>• Mindre omfattande verksamhetsområden (med ungefärligt läge)</li></ul>	<b>TRANSPORTINFRASTRUKTUR</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Cykelstråk på landsbygden</li><li>• Pendlarparkering</li><li>• Knutpunkt kollektivtrafik</li><li>• Kollektivtrafikstråk (väg och järnväg)</li><li>• Stationsreservat</li><li>• Järnvägsreservat</li><li>• Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå</li><li>• Reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats</li><li>• Flygplats</li></ul>
<b>PRIORITERADE TÄTORTER</b>	<b>TEKNISK ANLÄGGNING</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ny vattentäkt</li><li>• Vattenverk</li><li>• Reningsverk</li><li>• Avfallsanläggning</li><li>• Återvinningscentral och kretsloppspark</li></ul>	<b>NATUR, PARK OCH VATTEN</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Grönområde</li><li>• Grönt stråk och dagvattenstråk</li><li>• Stort naturområde</li><li>• Å-stråk</li><li>• Åsens grundvatten</li></ul>
<b>LANDSBYGD</b>		
<b>SERVICENOD</b>		
<b>STADENS OMLAND</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Uppsalaslätten</li><li>• Mälارlandskapet</li><li>• Småbrutet landskap</li><li>• Skogslandskapet</li></ul>		
<b>SÄRSKILDA HÄNSYN OCH INRIKTNINGAR FÖR HUSHÅLLNING OCH UTVECKLING</b> - Riktlinjer för alla mark- och vattenområden		

Sist i kapitlet redovisas *Särskilda hänsyn och inriktningar för hushållning och utveckling*, som gäller som riktlinjer för all mark- och vattenanvändningen i hela kommunen.

*Uppsalapriinciperna för samhällsbyggnad* (se kapitel 4), ska tillämpas som vägledning vid utveckling av mark- och vattenanvändning tillsammans med vad som anges i det här kapitlet.

Flera områden i kommunen omfattas av statliga intressen, det vill säga riksintressen och andra nationella intressen. Kommunens bedömning, ställningstagande och riktlinjer för de statliga intressena finns sammanställt i Del B: *Förslag till ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse*.

Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden finns längst bak i huvudhandlingen.

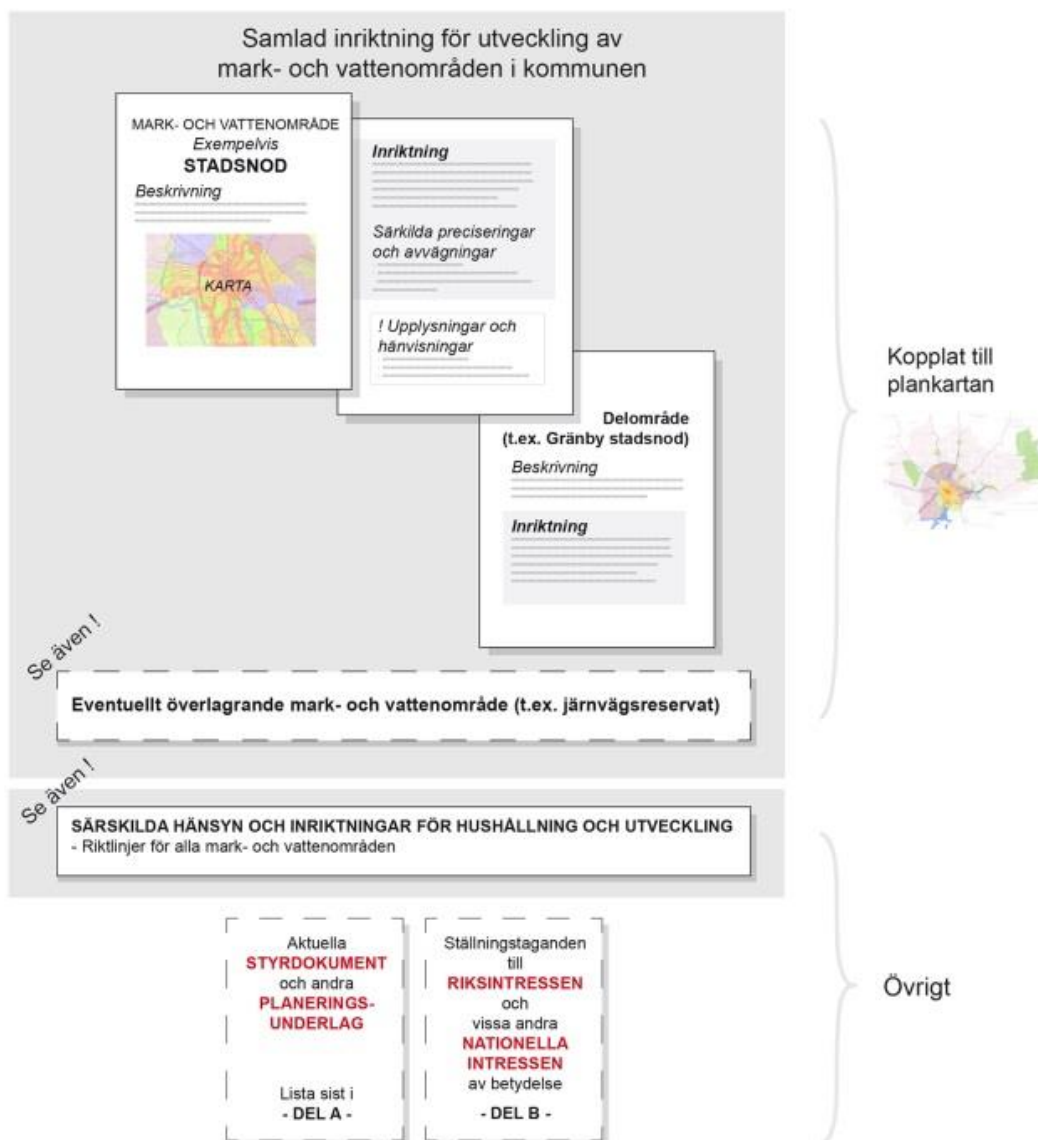
# KARTA

Figur 40 Miniatur för plankarta kommunen

Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden finns längst bak i den här delen av planförslaget. (Gäller i formgiven utställningshandling, ligger nu i separat kartbilaga inklusive legend.)

Figur 41 Legend plankartan

Så här redovisas inriktningen för utveckling av de olika mark- och vattenområdena i kommunen



Figur 42 Så läser du avsnittet Mark- och vattenanvändning

## STADEN

Staden utbredning år 2050 anges på plankartan som en yttre gräns. Inom staden finns idag en stor variation av bebyggda och obebyggda miljöer.

Det Uppsala stad erbjuder är viktigt för hela kommunen. Staden, med sin storlek, täthet och mångfald av både människor och verksamheter, har en nyckelroll som jordmån för nya idéer och som kommersiellt, social, kulturell och demokratisk möteplats.

Strukturbilden som tagits fram för Uppsala 2050+ visar hur kommunen övergripande struktur behöver utvecklas för att möta behov, möjliggöra långsiktig uthållig utveckling och göra staden till en fortsatt attraktiv plats för människor och verksamheter. Den fysiska strukturen ska utvecklas för att skapa en närhet och mervärden för invånare och besökare. Detta bland annat genom att staden utvecklas som en funktionsblandad värdetät blandstad med koncentration av bebyggelse och funktioner till noder och stråk med effektiv kollektivtrafik och sammanlänkade finmaskiga gång- och cykelnät. (Se vidare under Strukturbild 2050+.)

En betydande del - minst 80 % - av de nya bostäder som behövs fram till 2050 behöver sannolikt rymmas inom staden. Det gäller även arbetsplatser och verksamhetslokaler. För att möta behovet bör i genomsnitt cirka 35 kvadratmeter bostadsyta och 8 kvadratmeter lokalyta för kontor (inklusive service och handel) tillkomma för varje ny Uppsalabo. Behovet varierar dock inom staden. I innerstaden, stadsnoderna och stadsstråken är behovet av verksamhetsytor större än genomsnittet. Markområden inom stadens gräns, som idag är glest bebyggda eller obebyggda, behöver kunna utvecklas till blandade stadsmiljöer med bostäder, arbetsplatser, service och grönområden. Det gäller särskilt markområden som kan länka samman stadsdelar eller på annat sätt bidra till att öka närheten inom staden.

Utvecklingen av stadens olika delar behöver gå hand i hand med stora förbättringar av transportinfrastrukturen och med att robusta resurseffektiva tekniska försörjningssystem utvecklas och samordnas. Persontransporterna utvecklas med fokus på förbättrade förutsättningar för en kapacitetsstark kollektivtrafik, gång och cykel för att nå övergripande mål om tillgänglighet, utveckling, resurshushållning, klimatneutralitet med mera.

## KARTA

### Figur 43 Miniatur Plankarta staden med legend

Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden finns längst bak i den här delen av planförslaget.

(Gäller i formgiven utställningshandling, ligger nu i separat kartbilaga inklusive legend.)

Inriktningen för mark- och vattenanvändningen inom stadens gräns beskrivs inom följande områden:

#### Inom stadens gräns

- Innerstad
- Stadsnod
- Stadsdelsnod
- Stadsstråk
- Övrig stadsbygd
- Större utvecklingsområden

#### Delvis inom stadens gräns

- Verksamhetsområde
- Gröna stråk
- Grönområden
- Å-stråk
- Knutpunkt för kollektivtrafik
- Reservat för station, järnväg, vägar med mera
- Teknisk anläggning

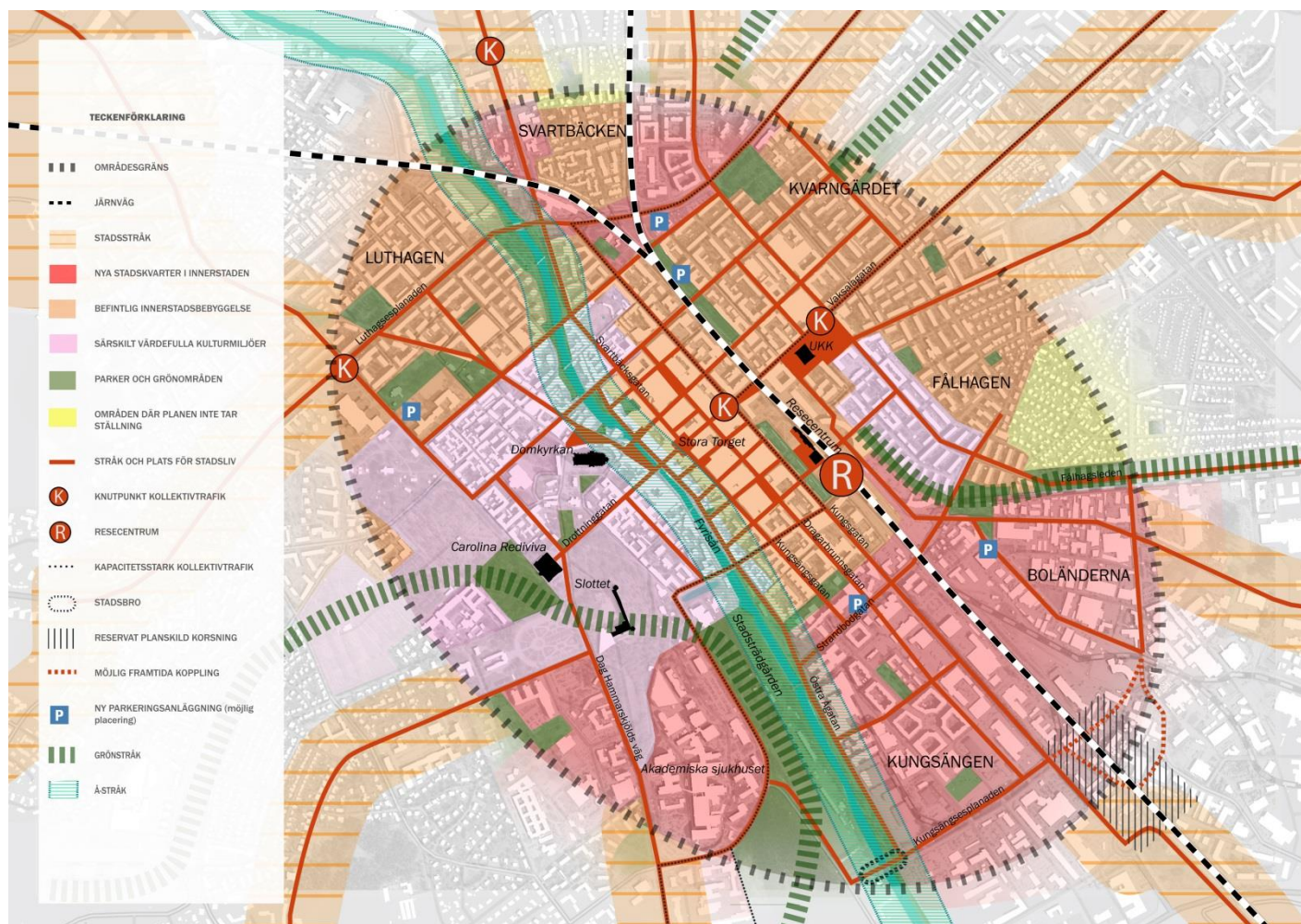
## INNERSTADEN

Figur 44 Sortikon innerstaden

Med innerstaden avses den mest centrala delen av Uppsala stad. I plankartan redovisas den som ett område med en oval, cirka 1-1,5 kilometers radie från Stora Torget och resecentrum.

Innerstaden har en speciell och överordnad roll, i kommunen och i regionen. Den är för många människor den mest tillgängliga och aktivitetstäta miljön i kommunen. En stor del av huvudstadsregionen och Arlanda ligger inom nära räckhåll. Förändringstrycket är starkt och det är många som vill etablera sig, bo och anordna aktiviteter i innerstaden. Samtidigt finns många värden och intressen som kräver hänsyn vid förändring. I innerstaden ligger en stor del av Uppsalas själ.

Övergripande inriktning för innerstadens fysiska utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan, följt av kompletterande beskrivning och inriktning för respektive delområde.



Figur 45 Plankarta innerstaden. Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden finns längst bak i den här delen av planförslaget. (Gäller i formgiven utställningshandling.)

### Inriktning



Regional knutpunkt och mötesplats, identitetsbärande kärna i staden och kommunen  
Stadsliv, tillgänglighet och kontaktintensiva verksamheter i fokus, unika förutsättningar tas tillvara  
Hög koncentration av kvalitativa miljöer, kultur, handel, kontor, service och bostäder

Innerstadens unika position för näringslivet, stadslivet och identiteten ska fortsätta att utvecklas. Det centrala läget, särskilt nära resecentrum, ska tas tillvara för att attrahera ett kontaktintensivt och specialiserat närings- och arbetsliv. Innerstadens utveckling ska bidra till att stärka Uppsalas roll som en välkomnande social, kulturell och demokratisk mötesplats. Det ska ske genom fortsatt utveckling av upplevelserika miljöer med ett stort och varierat utbud. För att detta ska kunna ske behöver innerstaden växa med mer yta för verksamheter och bostäder genom omvandling av miljöer med låg utnyttjandegrad samt genom förändring och tillägg i den befintliga stadsmiljön.

Innerstaden ska fortsatt rymma specialiserad kommersiell och offentliga verksamheter av nationell och regional betydelse. God tillgänglighet, både till och inom innerstaden, är en förutsättning för en sådan utveckling.

Till innerstaden ska det vara nära och lätt att ta sig med alla trafikslag. Innerstadens tillgänglighet med kollektivtrafik ska tillgodoses genom utveckling av prioriterade kollektivtrafikstråk och större knutpunkter. Inom innerstaden prioriteras gång och cykel. Gatunätet för gående ska göras mer sammanhängande för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten. Biltrafiken ska ske i låga hastigheter och på de gåendes villkor. Parkeringen på gator och torg ersätts över tid med parkeringshus och garage för att frigöra yta för stadsliv och handel. Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan samordnas och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

I innerstaden finns några av stadens mest uppskattade och använda stadsrum. Gatumiljöer, torg och parker ska fortsätta att utvecklas som grundläggande delar av innerstadens attraktivitet. Stora delar av innerstaden är kulturhistoriskt värdefull och erbjuder unika och inspirerande miljöer. Det historiska arvet, de offentliga rummen och de gröna kvaliteterna ska värnas, men de ska också utvecklas, visas upp och berika stadslivet. När bebyggelsen utvecklas ska möjligheten att använda taken för fler funktioner tas till vara, samtidigt som de värdefulla taklandskapens estetik värnas. Träd i gaturum och annan stadgrönska ska användas för att skapa en attraktiv stad med gott lokalklimat samt bidra till rening och fördröjning av dagvatten.

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för hela innerstaden**

- Ta tillvara och beakta möjligheten till omvandling, komplettering och styckvisa tillägg i befintliga stadsmiljöer. Förändringar ska bidra till en hög täthet och koncentration av bebyggelse, olika person- och kontaktintensiva verksamheter, regionala och lokala servicefunktioner, bostäder samt mötes- och vistelseplatser. Förändringar ska ta hänsyn till och berika befintliga kvaliteter samtidigt som nya värden utvecklas
- Planera för de långsiktiga behoven av centrala verksamhetslokaler. Vid omvandling av kvarter närmast resecentrum är utgångspunkten att dessa ska domineras av verksamhetslokaler. Det gäller särskilt i lägen som har bristande förutsättningar och kvalitéer som bostadsmiljöer (buller, omgivande barriärer, möjlighet till bostadsnära gårds- och friytor med mera).
- Planera för en mycket hög täthet och kontinuitet av verksamhetslokaler i bottenplanet längs angivna stråk och platser för stadsliv..
- Beakta och respektera värdefulla siktsektorer.

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i Uppsala innerstad se även;

- *Uppsalas innerstadsstrategi - "Stadsliv i mänsklig skala"* som tas fram i samband med översiktsplanen.
- Program för Boländerna (KS 2014), revidering för främre Boländerna (pågående)
- Program för Kungsängen (KS 2009)
- Program för Södra Åstråket (PBN 2015)

## **Nya stadskvarter i innerstaden**

Utgörs av områden som är under omvandling eller ska genomgå omvandling. Dessa ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där. Nya platsbildningar och parker behöver skapas.



Tillkommande bebyggelse ska bidra till att länka samman och berika innerstaden. För att bli en del av innerstaden behöver kvartersstrukturen bli mer finmaskig och få en tydlig koppling till stadskärnan. Den befintliga äldre bebyggelsens möjlighet att tillföra variation i skala, uttryck och innehåll som komplement till ny bebyggelse ska beaktas. Utöver utveckling av bostäder och kommersiella verksamheter så är det viktigt att de befintliga och kommande behoven av offentlig service ges utrymme.

### **Befintlig innerstadsbebyggelse**

Utgörs av områden inom innerstaden som till största delen har befintlig bebyggelse i en tydlig kvarterstruktur. Förändringar och tillägg ska ge kompletterande värden samt bidra till en blandad stadsmiljö med ökat utrymme för bostäder, handel och verksamheter. De ska också bidra till bättre förutsättningar för ett ökat stadsliv med hög kvalitet i stadsmiljön. Möjligheten till tillägg och påbyggnader ska beaktas där så är lämpligt samtidigt som relationen till befintliga hushöjder behandlas respektfullt och värdefulla siktlinjer värnas.

### **Särskilt värdefulla kulturmiljöer i innerstaden**

Utgörs av områden som har särskilt höga kulturmiljövärden. I dessa ingår även kulturhistoriskt värdefulla trädgårdar och parker som inte ägs av kommunen samt Gamla kyrkogården. Värdefulla kulturmiljöer ska värnas och göras mer levande och tillgängliga. Tillägg som berikar kulturmiljön kan tillåtas. Universitetets institutioner ska ha möjligheter att utvecklas med respekt för kulturmiljön. Äldre gårdsmiljöer ska värnas och utvecklas med respekt för arkitektoniska och kulturhistoriska värdena.

### **Områden där planen inte tar ställning**

Utgörs av delar av Almtuna och Svartbäckens egnahemsområden. Översiktsplanen tar inte ställning till utvecklingen av dessa områden. Almtuna egnahemsområde är särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt beslut i kommunfullmäktige (KF) 1988. Området i Svartbäcken angränsar till särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt KF-beslutet.

### **Parker och grönområden innerstaden**

Utgörs av nya och befintliga parker, grönområden och idrottsplatser. De nya parkerna är placerade vid Österplan samt längs Hamnesplanaden. Parkerna ska få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång och cykel. Studenternas idrottsplats ska ges förutsättningar att utvecklas till en modern idrotts- och fritidsanläggning i varsamt möte med Stadsträdgården och ån.

### **Årummet**

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk.

### **Stråk och plats för stadsliv**

Utgörs av stråk och platser som har särskilt stor betydelse för att utveckla stadslivet. Vid nybyggnad och ändringar längs med stråk och platser för stadsliv ska bottenvåningar användas för handel och andra verksamheter som gynnar stadsliv.

### **Ny parkeringsanläggning**

Kartan pekar ut strategiska och möjliga lägen för uppförande av nya parkeringsanläggningar. Dessa ska öka tillgängligheten till innerstaden samt frigöra utrymme på torg och gator.

### **Kapacitetsstark kollektivtrafik**

Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska prioriteras med egna körfält där så är möjligt.

## STADSNOD

Figur 46 Sortikon stadsnod

Stadsnoderna är regionala och lokala centrum med en koncentration av näringsliv, service, bostäder med mera som utvecklas kring tillkommande knutpunkter för kollektivtrafik. Stadsnoderna har förutsättningar att på sikt utgöra komplement till innerstaden och till varandra. Två stadsnoder utgår från befintliga centrumbildningar i Gränby och Gottsunda. Nya stadnoder utvecklas i Ultuna-Gottsunda, Börjetull och Bergsbrunna. I plankartan anges de fyra stadnodernas utbredning schematiskt, med en cirkel.

### Stadsnoder

- Gottsunda-Ultuna
- Börjetull
- Gränby
- Bergsbrunna

Inriktning för stadsnodernas utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan, följt av kompletterande beskrivning och inriktning för respektive stadsnod. Se även beskrivning och inriktning under *Större utvecklingsområde*, som berör flera av stadnoderna.

## KARTA

Figur 47 sortkarta stadsnod – utsnitt från plankartan

### Inriktning



**Regionalt och lokalt centrum**  
**Knutpunkt för kollektivtrafik och stadsliv**  
**Hög koncentration av bebyggelse, personintensiva verksamheter, service samt bostäder**

Stadsnoderna ska utvecklas som komplement till stadskärnan och som entréer till staden. De ska utgöra starka knutpunkter för kollektivtrafiken med hög koncentration av bostäder, näringsliv och samhällsservice. De har både regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Utifrån sina specifika egenskaper och geografiska lägen ska de olika stadnoderna utvecklas som levande centrumområden, som långsiktigt kan komplettera och avlasta innerstaden och varandra. Förutsättningar för kontinuitet i stadsliv över olika delar av dygnet - särskilt kring hållplatser, viktiga rörelsestråk och platser - ska därför säkras. Stadsnoderna ska ha en hög täthet av bebyggelse, funktioner och kvalitativa friytor. Genom sin koppling till knutpunkter i kollektivtrafiken ska stadnoderna, tillsammans med innerstaden och stadsstråken, ha en strukturerande roll för bebyggelseutvecklingen. De blir därmed också viktiga för människors möjlighet att enkelt nå olika funktioner och förflytta sig i staden. Samlat bidrar detta till närhet och tillgänglighet för invånare, verksamma och besökare.

Stadsnodernas roll och funktion som lättillgänglig regional och lokal mötesplats och målpunkt ska stärkas. Stadsnoderna ska ha en sammanlänkande funktion inom staden. Barriäreffekter inom och kring stadsnoderna ska minskas. Stadsnoderna och målpunkter inom dem ska enkel kunna nås med gång- och cykel.

Förändringar inom varje stadsnod ska främja både specialisering och ökad breddning med kompletterande verksamheter, funktioner och bostäder. Stadsnoderna ska utvecklas mot en koncentrerad mångfald av kommersiella, offentliga, publika och personintensiva verksamheter. Exempelvis ska stadnoderna kunna rymma

service, handel, näringsliv, kontor, större skolor, vårdinrättningar och lokaler för kultur, idrott och fritid. Stadnoderna har en viktig roll för att möta en långsiktig efterfrågan på verksamhetslokaler, särskilt för publika och personintensiva verksamheter. För att främja en hög tillgänglighet ska de mest kollektivtrafiknära lägena i hög grad nyttjas för sådana verksamheter. Besöksintensiva utrymmeskrävande funktioner (exempelvis idrottsanläggningar) ska kunna utvecklas i stadnodernas närhet och utkant. Stadnodernas potential att vara sammanlänkande entréfunktioner ska tas tillvara

I stadnoderna ska finnas offentliga platser med stadslivskvalitéer som stimulerar till aktivitet, vistelse och möten mellan människor. Det ska finnas torg, parker och utrymme för kultur, idrott och fritid med möjlighet till organiserade och spontana aktiviteter som till exempel marknader, evenemang, manifestationer och folkfester.

Bebyggelsestruktur och byggnader ska, tillsammans med, gator, torg och andra friytor, bidra till att stödja funktionen och identiteten som stadnod. Kvarters- och gatustrukturer ska stärka rumsliga samband och orienterbarheten. Det ska vara enkelt att röra sig i olika riktningar till och från och inom stadsnoden. Gång- och cykelvägnät ska vara finmaskigt och väl sammanlänkat, med smidig angöring till kollektivtrafik och viktiga målpunkter. I stadnoderna kommer det att byggas mycket nytt och tätt. Samtidigt finns det förhållandevis mycket obebyggd mark. Det gör det rimligt att pröva lokala inslag i, och ökad integration mellan, de tekniska försörjningssystemen. Den här möjligheten bör belysas i samband med programarbeten och liknande, inför planläggning av större tillskott av ny bebyggelse och anläggningar.

Stadnoderna kommer att växa fram under lång tid För att stödja utvecklingen kan det bli nödvändigt att tidigt i planperioden tillåta användning som lätt kan ändras, eller som kan göras tätare på sikt..

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för stadnader**

- Program eller fördjupad översiktsplan ska upprättas för att närmare vägleda utvecklingen i respektive stadnod
- Ta tillvara och beakta möjligheten till större omvandling av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadsnodens lokala och regionala roll. Förändringar ska bidra till en hög täthet och koncentration av bebyggelse, olika person- eller besöksintensiva verksamheter, lokala och regionala servicefunktioner bostäder samt kvalitativa friytor. Styckvisa tillägg eller kompletteringar behöver alltid beakta den långsiktiga utveckling av stadsnoden som knutpunkt och centrumområde.
- Prioritera person- eller besöksintensiva verksamheter i de mest kollektivtrafiknära lägena som möjliggör att efterfrågan på verksamhetslokaler över tid kan mötas.
- Planera för en mycket hög täthet och kontinuitet av verksamhetslokaler i bottenplanet vid viktiga rörelsestråk, hållplatser och torg och andra strategiska platser.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet samt angöringen med gång- och cykel till bytespunkter- och hållplatser. Utrymme för egna körfält för kollektivtrafiken, med möjlighet för framtida spårtrafik, ska säkras. Det är viktigt att identifiera läge och säkra utrymme för bytespunkt för kollektivtrafik med möjlighet att enkelt byta mellan olika färdmedel. Utvecklingen av bebyggelse ska stödja och samordnas med kollektivtrafik och med hållplatslägen.
- Säkerställ att tillfällig användning inte försvårar övergång till den långsiktigt önskvärda användningen när tillräcklig efterfrågan på sådan uppstått.

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i stadnoderna se även;

- Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående)
- Program för Gottsunda (pågående)
- Program för Östra Salabacke (KS, 2010)
- Strukturprogram för Librobäck (PBN 2006)

### **GOTTSUNDA-ULTUNA STADSNOD**

Stadsnoden består av två tyngdpunkter och innefattar Gottsunda centrum samt Lantbruksuniversitetets campusområde i Ultuna med nära omgivningar.

#### **Inriktning**

Området ingår i ett Större utvecklingsområde (se vidare Större utvecklingsområde Södra Staden) där en fördjupad översiktsplan tas fram. För Gottsunda tas ett särskilt program fram. Båda dessa arbeten kommer att vägleda utvecklingen av stadsnoden. Den övergripande inriktningen är att utveckla stadsnoden med utgångspunkt i dess båda delar: centrumet för service och kultur som finns i Gottsunda och den nationella forsknings- och undervisningsverksamheten i Ultuna. En särskild utmaning ligger i att knyta ihop nodens båda delar, så att de kan ta stöd i varandra och så att man kan uppleva att de hör ihop.

### **BÖRJETULL STADSNOD**

Stadsnoden i Börjetull omfattar bortre Luthagen, Börjetull, Husbyborg, delar av Librobäck, Stabby och delar av Stabbygårderna. Området innefattar både befintlig bostadsbebyggelse av olika ålder och täthet och befintliga verksamhetsområden som delvis är under omvandling. Dessutom ingår markområden som inte är bebyggda. Stadnoden gränsar väster om Bärbyleden till ett Större utvecklingsområde (Herrhagsskogen och delar av Stabbygårderna) och i söder till Stabbyparken. Börjetull stadsnod ska utvecklas kring ett kommande, läge för en ny tågstation mellan Börjegatan och Bärbyleden. Här ska pendeltåg från Sala och Västerås stannar och pendeltåg från Stockholm kan eventuellt vända här. Det nya stationsläget förutsätter sannolikt att Arosälänken (ny Enköpingsbana) kommer liksom dubbelspår på Dalabanan. Kapacitetet på järnvägssträckan mellan Börjetull och resecentrum behöver också förstärkas.

#### **Inriktning**

Börjetulls centrala läge i staden, och koppling till det övergripande transportsystemet, är goda - även före etableringen av en station. Utbyggnader bör därför kunna ske närmare i tiden. För det krävs programstudier som klarar ut dels vissa strukturfrågor, dels hur investeringar i ny överordnad transportinfrastruktur ska finansieras. Det handlar om precisering av stationens läge, samt utrymme, väganslutningar och planskild utformning vid en västlig uppgång. Det handlar också om en möjliga anslutningar med en ny trafikplats till Bärbyleden och eventuell breddning av leden för kollektivtrafikkörfält. Programstudien ska också visa på lämplig anslutning av senare stomlinjer för kollektivtrafik. De ska förbinda Börjetull med såväl Gränby centrum som med Gottsunda-Ultuna inklusive resecentrum (Se Stadsstråk och Länkar mellan stadsstråk). Programstudier behöver också beakta behovet av trafikkopplingar för en senare utbyggnad av det större utvecklingsområdet ”Herrhagsskogen och delar av Stabbygårderna”.

Lokalisering av stationsläget bör ske så de redan befolkningstäta områdena kan nås inom gångavstånd från en östlig uppgång vid Börjegatan. Samtidigt bör de ännu ej bebyggda markområdena längre ut nyttjas för att utveckla stadsnoden.

Området söder om Dalabanan, på delar av Stabbyfälten, är lämpligt för såväl bostäder som verksamheter. Norr om Dalabanan och väster om Börjegatan finns utrymme för verksamheter av olika slag. Här kan bostäder och annan störningskänslig verksamhet sannolikt inte ta mer än marginell plats, på grund av flygbuller från Ärna. Öster om Börjegatan ska omvandlingen fortsätta i riktning mot blandad stadsmiljö med tyngdpunkt på bostäder.

### **GRÄNBY STADSNOD**

Gränby stadsnod innefattar centrumanläggningen, handelsområdet vid Bärbyleden, idrottsområdet, delar av Gränbyparken, Brillinge, delar av Gränby bostadsområde samt ansluter mot det tillkommande verksamhetsområde öster om E4.

#### **Inriktning**

Stadsnoden och verksamhetsområdet bildar, tillsammans ett större utvecklingsområde. Särskilda programstudier ska göras för att klargöra strukturen. (se vidare Större utvecklingsområde Gränby-Österleden)

***BERGSBRUNNA STADSNOD (UPPSALA SÖDRA)***

Bergsbrunna stadsnod utgörs av markområdet kring ett framtida stationsläge - Uppsala södra. Ett nytt stationsläge är en förutsättning för utvecklingen av en stadsnod vid Bergsbrunna. Området utgörs av mark som i dagsläget till betydande del är obebyggd och tämligen otillgänglig. Med ett stationsläge och en koppling till E4 ökar tillgängligheten markant. Idag nås cirka 100 000 arbetsplatser inom 60 minuter. Med ett stationsläge nås 2050 närmare 1,7 miljoner arbetsplatser inom 60 minuter. På motsvarande sätt ökar rekryteringsmöjligheten från knappt 90 000 potentiella arbetstagare inom 60 minuter idag till närmare 1,3 miljoner år 2050.

**Inriktning**

Stadsnoden ingår i ett Större utvecklingsområde (se vidare Större utvecklingsområde Sydöstra stadsdelarna)

## STADSDELSNOD

Figur 48 Sortikon stadsdelsnod

Stadsdelsnoder är platser med lokal centrumfunktion för en eller flera angränsande stadsdelar. Inom dem finns en koncentration av service och mötesplatser för invånare och verksamma, längs stadstråk med hög tillgänglighet till kollektivtrafik. Minst en hållplats för stomlinjebuss finns i en stadsdelsnod. Inom stadsdelsnoderna finns också bostäder, arbetsplatser och vardagsservice. Vissa av stadsdelsnoderna kan också ha någon enskild funktion, exempelvis handel, som riktar sig till ett större omland (Stenhagen centrum). I översiktsplanen identifieras och anges åtta stadsdelsnoder i Uppsala stad. I plankartan redovisas stadsdelsnoderna schematiskt med en cirkel.

### Stadsdelsnoder

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

Inriktning för stadsdelsnodernas utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan.

## KARTA

Figur 49 Sortikarta stadsdelsnod– utsnitt från plankartan

### Inriktning



- Lokala centrum med stomlinjehållplats för kollektivtrafik**
- Plats för vardagsservice och det lokala stadslivet**
- Hög koncentration av bebyggelse, vardagsservice och bostäder**

Stadsdelsnoderna ska utvecklas till lokala centrum med en koncentration av bostäder, arbetsplatser och service, med stadsdelen som upptagningsområde. Stadsdelsnoderna ska vara väl integrerade sina respektive stadsdelar och långsiktigt bidra till att säkra tillgänglighet till basservice i staden. De ska fylla en viktig funktion för människors vardagliga närhet till kommersiell och offentlig service. De ska vara platser där grannar möts och vardagens ärenden kan skötas. Förutsättningar för stadsliv under dag- och kvällstid ska stärkas. Genom att vara samlande målpunkter kring hållplatser i stomlinjenätet får stadsdelsnoderna - tillsammans med innerstaden, stadsdelsnoderna och stadsstråken - en strukturerande roll i stadsutvecklingen och bidrar till närhet och tillgänglighet till vardagsservice för invånare och besökare.

Bebyggelsen ska, tillsammans med allmänt tillgängliga offentliga platser, stärka identiteten som lokal mötesplats. Det ska finnas förutsättningar för stimulerande vistelser, organiserade och spontana aktiviteter och möten mellan olika människor. Exempelvis genom att utrymme ges för lek, lokal kultur och idrott, den lokala loppisen med mera.

Kvarters- och gatustrukturer ska stärka rumsliga samband och orienterbarheten och göra det enkelt att röra sig i olika riktningar, till och från och inom området. Därför ska tydliga och sammanlänkande strukturer av kvarter, gator och andra offentliga rum såsom torg och parker eftersträvas. Stadsdelsnoderna och målpunkter inom dem ska enkelt kunna nås med gång- och cykel.

Stadsdelsnoderna ska också utvecklas för att stärka den sociala infrastrukturen (vård, skola, bibliotek, kulturlokaler med mera), så att de långsiktiga behoven för närområdet och stadsdelen kan tillgodoses. Utrymme och underlag för långsiktig utveckling av lokal service som dagligvaruhandel, vård, skola och olika verksamhetslokaler behöver säkras.

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för stadsdelsnoder**

- Ta tillvara och beakta möjligheten till större och mindre kompletteringar av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadsdelsnodens roll som lokalt centrum. Förändringar ska bidra till en hög täthet och koncentration av bebyggelse, vardagsnära servicefunktioner, bostäder och kvalitativa friytor. I vissa fall behöver större omvandlingar övervägas.
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet samt angöringen med gång- och cykel till stomlinjehållplats.
- Planera för en hög täthet och kontinuitet av verksamhetslokaler i bottenplanet vid viktiga rörelsestråk, hållplatser och torg och andra strategiska platser. Utgångspunkten ska vara att verksamhetslokaler i bottenplan ska orienteras mot rörelsestråk, platsbildningar och korsningspunkter.

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i stadsnoderna se även;

- Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående)
- Program för Ulleråker (pågående)
- Program för Eriksberg (pågående)
- Program för Östra Salabacke (KS, 2010)

## STADSSTRÅK

Figur 50 Sortikon stadsstråk

Stadsstråk utgörs av strategiska gatustråk som binder samman innerstaden, stadsnoder och stadsdelsnoder. De är utpekade huvudstråk för kollektivtrafiken. De flesta av stråken har grundläggande potential för att utveckla stadsliv och bebyggelse. I plankartan redovisas dessa som stadstråk med en bred linje. Några stråk eller delar av stråk saknar i dagsläget motvarande förutsättningar för stadsliv och bebyggelse, men har en viktig sammanlänkande funktion för kollektivtrafik med hög kapacitet. I plankartan redovisas dessa stråk som en tunnare linje. I de flesta fall följer sträckningen av stråk och länkar befintlig gatusträckning, men i vissa fall hänvisar illustrationen till en planerad sträckning.

### Stadsstråk:

1. Stenhagenstråket
2. Börjestråket
3. Svartbäcksstråket
4. Nybystråket
5. Gränbystråket
6. Vaksalastråket
7. Salabacksstråket
8. Bolandsstråket
9. Sävjastråket
10. Ultunastråket
11. Gottsundastråket
12. Eriksbergsstråket
13. Fyrisvallsgatan/Gamla Uppsalagatan
14. Börjetull - Gränby
15. Gränby - Bergsbrunna
16. Bergsbrunna – Gottsunda-Ultuna
17. Gottsunda och Rosendal- Börjetull

Inriktning för stadsstråken med utvecklingspotential beskrivs nedan följt av motsvarande inriktning för stråken som primärt utgör länkar för kollektivtrafiken.

## KARTA

Figur 51 Sortkarta stadsstråk– utsnitt från plankartan

### Inriktning

- ➡ **Sammanlänkning av staden med prioritering av stomlinjer för kollektivtrafik**  
**Hög koncentration av bebyggelse (främst bostäder) kontinuitet av stadslivskvaliteter och verksamheter**  
**Särskilt fokus kring strategiska hållplatser och andra strategiska platser**

Stadsstråken (bred linje) ska utvecklas med en koncentration och hög täthet av bostäder och en kontinuitet av verksamheter, vardagsservice och besöksfunktioner. Stråken ska skapa och förbättra närhet mellan innerstad, stadsnoder och stadsdelsnoder samt bidra till att öka tillgängligheten och minska restider inom staden. Stadstråken ska rymma stomlinjer för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Tillgängligheten till och framkomligheten för kollektivtrafiken ska prioriteras. Samtidigt ska kontinuitet av stadslivskvalitéer i stråken skapas och gatornas barriäreffekter hållas låga.

Stadsstråken ska bidra till att utveckla en attraktiv stad med livfulla gaturum som länkar samman stadens olika delar. Det ska vara lätt och attraktivt att röra sig i stråken. Sidorna av stråken ska i de flesta fall utvecklas med bebyggda kvarter där bottenvåningen bidrar till kontinuitet och variation i stadslivet. Verksamheter ska finnas som ett kontinuerligt inslag längs stråken. Strategiska platser, särskilt vid hållplatslägen, ska ges ett särskilt fokus.



Utvecklingen ska skapa möjlighet för lättillgänglig kollektivtrafik, närservice och verksamheter. Hållplatslägena i stråken ska utvecklas till knutpunkter med mötesplatser, boende, vardagsservice och en högre koncentration av verksamheter än resten av stråket. Det här är särskilt viktigt i de knutpunkter för kollektivtrafiken som pekas ut. Dessa platser kan utgöra komplement till innerstaden, stadsnoderna och staddelsnoderna. Stadstråken ska de bidra till en succesiv utökning av innerstaden och stadnoderna längs stråken.

Gatornas båda sidor ska nyttjas effektivt och intensivt och bidra till ett stadsliv längs gatan. Kollektivtrafikens framkomlighet är prioriterad och ska därför, så långt som möjligt, ha eget körfält. Det ska vara lätt att röra sig till och från hållplatslägena, då man går eller cyklar och vill parkera sin cykel vid hållplatsen. I stråken ska det finnas inslag av allmänt tillgängliga platsbildningar som inbjuder till aktivitet och vistelse. Grönska längs stråken ska bidra till att skapa attraktiva gaturum, ett gott lokalklimat samt fördröjning och rening av dagvatten.

Där stadsstråk korsar gröna stråk ska kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Kontinuitet i både stadsstråk och grönska ska eftersträvas. Så långt möjligt ska de båda stråken stärka varandra. Åtgärder bör också vidtas för att de korsande funktionerna ska samutnyttja ytor, exempelvis genom högkvalitativ grönska i gaturummet eller särskilt utformade gångpassager.

Förutsättningarna för utveckling är olika för respektive stadsstråk. Förutsättningarna är också olika på delsträckor inom varje stråk. Den övergripande utvecklingsinriktningen ska i stort vara den samma men platsens förutsättningar måste beaktas.

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för stadsstråken (bred linje på plankartan)**

- Ta tillvara och beakta möjligheten till större och mindre kompletteringar av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadstråken roll som sammanlänkande attraktiva rörelsestråk. Förändringar ska bidra till en ökad täthet i bebyggelsen, bostäder där så är lämpligt, samt kontinuitet av verksamheter och stadslivskvalitéer. I vissa fall kan styckvisa tillägg prövas. I andra fall behöver större omvandlingar övervägas eller styckvisa kompletteringar behandlas i ett större perspektiv. Möjligheten till större omvandlingar ska särskilt beaktas vid hållplatser i stomlinjenätet.
- Planera för en kontinuitet av stadslivskvalitéer, bland annat genom återkommande inslag av verksamhetslokaler i bottenplan, längs stråken och särskilt vid strategiska hållplatser eller andra strategiska platser.
- Gatusektionen i stadstråken ska rymma stomlinje för kapacitetsstark kollektivtrafik samtidigt som gatans barriäreffekter hålls låga. Även om kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras ska alltid stadslivskvalitéerna vid stråket vägas in och platsens potential för stadslivet beaktas.
- Säkra utrymme för angöringsparkerings till verksamheterna i stråket. Angöringsparkering till bostäder och verksamheter längs stadsstråken ska inte påverka framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken. Närhet och tillgänglighet för angöring för funktionsnedsättning ska alltid beaktas. Framkomlighet och angöring för gång och cykeltrafik ska alltid beaktas
- Säkra goda möjligheter att gå till och angöra hållplatslägena med cykel. Ordna cykelparkering i anslutning till hållplatslägen.
- Hållplatsen ska ha strukturerande roll för lokalisering av verksamheter och platsbildningar. Beakta aktualiteten i hållplatslägen i detalj när utveckling sker på de platser hållplatsen inte är etablerad.

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i stadsdelsnoderna se även;

- Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående) och program för Ulleråker (pågående)
- Program för Eriksberg (pågående)
- Program för Boländerna (KS 2014), revidering för främre Boländerna (pågående)
- Program för Östra Salabacke (KS, 2010)

De övriga stråken (tunn linje på plankartan) ska nu och på sikt behålla sin viktiga funktion av snabb framkomlighet för främst kollektivtrafiken och cykel. De har en funktion att skapa närhet mellan stadsdelar, öka tillgängligheten inom staden och minska restider. Stråken har dock i flera delsträckor viss potential att på längre sikt utvecklas till stadsstråk, vilket bör uppmärksammas vid större förändringar. Höga natur-, rekreations- och landskapsvärden vid den delsträcka som går genom Årike Fyris ska tas tillvara och visas särskild hänsyn.

## ÖVRIG STADSBYGD

Figur 52 Sortikon övrig stadsbygd

Stadsbygden utgörs av de delar av staden som inte utgörs av innerstad, stadsnoder stadsdelsnoder, stadsstråk, grönområden eller verksamhetsområden. Större delen av befintlig stadsbygd utgörs av bebyggelse från olika tidperioder i stadens utveckling, men relativt stora delar utgörs av lokala rekreations- och naturområden. Delar av de områden som pekas ut som stadsbygd har är ännu inte utvecklats med bebyggelse eller andra stadsfunktioner, men kommer att behöva tas i anspråk inom översiktplanens tidshorisont till det år 2050. Stadens utbredning år 2050 anges på plankartan som en yttre gräns.

Inriktning för den övriga stadsbygdens utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan.

## KARTA

Figur 53 Sortkarta övrig stadsbygd– utsnitt från plankartan

### Inriktning



**Blandstad med tyngpunkt på bostadsutveckling, ny bebyggelse kompletterar och länkar samman  
Plats för bostadsnära funktioner och rekreationsområden som skapar närhet och livskvalité  
Hög koncentration av bebyggelse främst inom cykelavstånd från resecentrum**

Stadsbygden ska fortstätta utvecklas med en ökad täthet i bebyggelsen, med tyngpunkt på fler bostäder. Inom stadsbygden ska också vardagsfunktioner, som kompletterar utbudet i stadens tätare delar, kunna rymmas. Inslag av lokaler för verksamheter ska utvecklas i takt med bostadsbebyggelsen. Samspel och variation i täthet och struktur ska eftersträvas. Vardagsnärafunktioner så som grundskolans lägre årskurser och förskolor behöver ges utrymme i stadsbygden med god närhet och tillgänglighet till bostäder.

Stadsbygden ska också innehålla ytor för vardagsrekreation som är svåra att rymma i de tätare delarna av staden. Ytor ska därför avsättas för att säkerställa närhet till funktioner som ger livskvalité i vardagslivet. Det kan till exempel handla om områden med närnatur, fotbollsplaner, gräsplaner allaktivitetsplatser, större platser för odling, med mera.

Inom stadsbygden finns lokala servicepunkter, exempelvis Brantingstorg och dagligvaruhandeln i Sunnersta. Sådana platser ska ges utrymme att utvecklas som lokala servicepunkter. Befintliga koncentrationer av verksamhetslokaler, som Ekebybruk, ska värnas och utvecklas för att täcka behov av lokaler och närservice även om de kompletteras med bostäder.

Förtätning är särskilt prioriterat inom cykelsavstånd (4 kilometer) från centralstationen. Vid utveckling av stadsbygden är kopplingen till en succesivt växande innerstad viktig att beakta.

### Särskilda preciseringar och avvägningar för övrig stadsbygd

- Ta tillvara och beakta möjligheten till större och mindre kompletteringar av befintliga stadsmiljöer som stödjer en intensifiering av markanvändningen. Detta med en ökad täthet av bebyggelse, i huvudsak bostäder med inslag av verksamheter, samtidigt som närhet till rekreations- och friytor samt andra vardagsnära funktioner säkras. I vissa fall kan styckvisa tillägg prövas. I andra fall ska möjligheten till större omvandlingar beaktas. Inom cykelavstånd (4 kilometer) från recentrum ska möjligheten till större omvandlingar för tillägg av bebyggelse särskilt beaktas, samtidigt som de befintliga bebyggelsestypernas förutsättningar att bidra till en bredd och mångfald i bostadsutbudet beaktas och värnas.
- Ta utgångspunkt i och beakta den befintliga bebyggelsens och platsens identitet samt övergripande behov av friytor. Eftersträva en god integrering av alla tillägg.
- Skapa förutsättningar för variation och mångfald av bostadstyper och bebyggelsemiljöer i väl sammanlänkade områden och delområden.
- Beakta behov av att inom stadsbygden säkra platser för vissa mer utrymmeskrävande rekreationsytor och naturområden för stadens övergripande behov över tid.
- Säkerställ att funktioner värnas och tillkommer vid utveckling som ger närhet i vardagen, särskilt för barn, unga och äldre
- Utveckla ett sammanlänkat finmaskigt gång- och cykelnät, med gena anslutningar till huvudcykelstråk, hållplaster och målpunkter.
- Ta tillvara grönområden och stadsgrönskans värdeskapande funktion. Värna viktiga befintliga grönområden och skapa tydliga länkar mellan lokala stråk och friytor med de övergripande gröna- och blåstråk som anges i översiktsplanen.

### ! Upplysningar och hänvisningar

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i stadsdelsnoderna se även;

- Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående) och program för Ulleråker (pågående)
- Program för Gottsunda (pågående)
- Program för Eriksberg (pågående)
- Program för Boländerna (KS 2014), revidering för främre Boländerna (pågående)
- Program för Östra Salabacke (KS, 2010)
- Strukturprogram för Librobäck (PBN 2006)

## STÖRRE UTVECKLINGSOMRÅDE

Figur 54 Sortikon större utvecklingsområde

Större utvecklingsområden är områden inom staden som på olika sätt kan spela en större roll i stadens bebyggelseutveckling.

Områdena som berörs är:

1. Södra staden
2. Sydöstra stadsdelarna
3. Herrhagsskogen och delar av Stabbygderna
4. Gränby-Österleden
5. Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

Strategiska förutsättningar för utvecklingen framgår i texterna om respektive område. I flera avseenden går det inte att idag ta ställning till när eller hur det kan vara aktuellt att välkomna en bebyggelseexpansion i dessa områden. För samtliga dessa områden behöver fördjupningar göras i form av programstudier eller fördjupade översiktsplaner. Innan sådana upprättats kan förändringar tillåtas om de uppenbarligen inte förvärrar en senare utveckling i enlighet med inriktningen för respektive område.

Beskrivningar och inriktning för respektive större utvecklingsområde ges nedan.

## KARTA

Figur 55 Sortikarta större utvecklingsområde– utsnitt från plankartan

### ! Upplysningar och hänvisningar

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen i de större utvecklingsområdena se även;

- Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående)
- Program för Ulleråker (pågående)
- Program för Gottsunda (pågående)
- Program för Östra Salabacke (KS, 2010)

### **Södra staden**

Området ligger i södra Uppsala som innefattar bland annat Ulleråker, Rosendal och Ultuna. Södra staden innefattar också en stor del av blivande stadsnoden Gottsunda/Ultuna. Hur området ska utvecklas hanteras i den fördjupade översiktsplanen för Södra staden. Den fördjupade översiktsplanen möjliggör cirka 25 000 nya bostäder, samt flera tusen nya arbetsplatser.

### **Sydöstra stadsdelarna**

Området ligger i sydöstra Uppsala och innefattar bland annat de befintliga stadsdelarna Nántuna, Vilan, Sävja och Bergsbrunna. Området innefattar den blivande stadsnoden Bergsbrunna.

### **Inriktning**

Kommunen ska upprätta en fördjupad översiktsplan för att förbereda inför en omfattande stadsexpansion under planperioden. Stadsexpansionen bedöms kunna innehålla minst 10 000 nya bostäder, stora utrymmen för flera verksamhetsmiljöer, en etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) strax söder om Bergsbrunna och flera nya lokala och regionala transportkopplingar inklusive två nya stadsstråk (se Stadsstråk), vilket sammantaget också bäddar för utveckling av en stadnod inom området (se Stadsnod). Stadsstråket Sävjastråket (Se Stadsstråk) kan på sikt behöva få delvis annan sträckning. Utöver ovan nämnda ska den fördjupade översiktsplanen bevaka möjligheten att på lång sikt foga samman utvecklingsområdet med Uppsala stad via slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna (se utvecklingsområde Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna), samt kopplingar söderut mot Alsike.

Det är aktuellt med stadsutveckling ut på slättlandet öster om järnvägen endast efter det att statsmakterna tagit beslut om att etablera en ny tågstation. Området söder om de befintliga stadsdelarna Sävja och Bergsbrunna bör inte byggas ut annat än marginellt innan det finns en stabil tidplan för när ny tågstation ska anläggas. Det är nödvändigt för att säkerställa möjligheten till utveckling av en tät stadsbygd i lämpliga lägen. På Nántuna-sidan av väg 255 i partierna söder om reservatet för ny kollektivtrafiklänk samt i reservatets närområde norrut bör inte ny bebyggelse tillkomma innan fördjupad översiktsplan upprättats. Fram till dess att kommunen upprättat en fördjupad översiktsplan ska stadsbyggande och andra åtgärder i området också ta hänsyn till de grova strukturer för nya trafikkopplingar som syns i översiktsplanens plankarta. Recipient för dagvatten i Bergsbrunna är Sävjaån ett Natura-2000-område. Höga krav på fördröjning och rening alternativt bortledning av dagvatten kommer att krävas för att skydda Uppsalaåsen som dricksvattentäkt och uppå MKN i åsen, sjöar och vattendrag, främst Fyrisån..

### ***Herrhagsskogen och delar av Stabbygderna***

Området ligger väster om Bärbyleden och innefattar bland annat Herrhagsskogen och delar av Stabbygderna. Omedelbart öster om området ligger Stadsnoden Börjetull. Området genomskärs av ett reservat för ny järnväg mot Enköping (Aroslänken)

#### **Inriktning**

Först när ett genomförande av Aroslänken fått en stabil tidsplan och lokalisering i terrängen bör områdets *västra* delar tas i anspråk för stadsutveckling. Alternativt kan den västra delen bebyggas i en situation då det inte finns några andra alternativ för stadsexpansion. Oavsett vilket, så behöver strukturfrågorna lösas i sin helhet för området. Det behövs ett ställningstagande om det är rimligt att utveckla stadsbebyggelse på båda sidor om Aroslänken. Det behövs också ett klargörande om påverkan på trafikkopplingarna mot de södra stadsdelarna och eventuella behov av åtgärder i trafiksystemet exempelvis koppling till Bärbyleden.

### ***Gränby – Österleden***

Området ligger i nordöstra Uppsala och innefattar Gränby stadsnod och Verksamhetsområdet Nordöstra stadsgränsen.

#### **Inriktning**

De inriktningar som finns för Verksamhetsområdet och Stadsnoder gäller. Därutöver gäller följande. Kopplingarna och fördelning av funktioner mellan det nya verksamhetsområdet öster om E4 och stadsnoden Gränby behöver studeras, liksom hur sammanlänkning kan ske över Österleden. Området ska fortsatt utvecklas med idrotts- och rekreationsfunktioner och handel, men näringslivsprofilen bör successivt breddas. Bebyggelseutvecklingen ska stödja Gränbyparkens funktion som regionalt parkområde, inklusive inslagen av natur- och odlingspedagogik (4H-gården). Nyttillskott av bostäder är viktigt och ska stödja sammanlänkningen av området olika delar. Det befintliga vattenverket behöver ges expansionsutrymme och utrymme för nya större trycksatta ledningar i samklang med den nya stadsbebyggelsen i övrigt. Utvecklingen av Gränby ställer stora krav på fördröjning- och rening av dagvatten. Delar av dagvattnet rinner mot Fyrisån och ska ner i ledningssystem och det är långt till recipient. Andra delar ska mot Samnan (markavvattningsföretag) som idag har stora problem med översvämningar.

### ***Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna***

Området ligger i östra Uppsala mellan Boländerna, järnvägen, Sävjaån och E4:an. 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.

#### **Inriktning**

Marken har ett gott läge för att kunna inlemmas inom stadsgränsen genom mer intensiv markanvändning och genom att det sammanlänkar olika stadsområden. Primär markanvändning kan vara kommersiell odling, stadsodling och gröna idrotts- och rekreationsytor för att bevara en öppen karaktär i området. En cykel- och kollektivtrafiklänk mellan Gnista-rondellen och Uppsala södra kan ge mycket god tillgänglighet mellan de sydöstra och östra stadsdelarna.

## PRIORITERAD TÄTORT

Figur 56 Sortikon prioriterade tätorter

Tätorterna erbjuder tillsammans med landsbygden och staden ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer. Tätorternas attraktionskraft består i överblickbara sociala sammanhang, en förhållandevis småskalig bebyggelse, tillgång till basservice, inre små avstånd, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. 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 etablering av verksamheter. Lokala arbetstillfällen bidrar även med underlag till service och är viktigt för sammanhållningen och det lokala civilsamhället. 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. Tätorternas funktioner som besöksmål för kommuninvånare och andra mer långväga besökare är sammantaget svagt utvecklade, men undantag finns – exempelvis Storvretas skidanläggning med konstsnö. Tätorterna har olika karaktärer och skilda förutsättningar att utvecklas.

## KARTA

Figur 57 Sortikarta prioriterade tätorter– utsnitt från plankartan

De prioriterade tätorterna är:

- |                          |             |
|--------------------------|-------------|
| 1. Vänge                 | 8. Jälla    |
| 2. Järlåsa               | 9. Gävsta   |
| 3. Bälinge och Lövstalöt | 10. Gunsta  |
| 4. Björklinge            | 11. Länna   |
| 5. Storvreta             | 12. Almunge |
| 6. Vattholma             | 13. Knutby  |
| 7. Skyttorp              |             |

Inriktningen för de större tätorterna med tillhörande preciseringar ges nedan, följt av kompletterande beskrivning och inriktning för respektive tätort.

### Inriktning



**Stöd för befolkningstillväxt och bebyggelseutveckling i balanserad takt och omfattning**  
**Plats för basservice för tätorten och omgivande landsbygd**  
**Koncentration av bebyggelse, service samt bostäder i kollektivtrafiknära lägen**

En fortsatt befolkningstillväxt stöds i de prioriterade tätorterna, i en takt och till nivåer som går hand i hand med god kommunal ekonomi. Vid expansion av tätorterna är det viktigt att åstadkomma så pass hög täthet att kvaliteten med närhet och överblick behålls och att nya områden kopplas samman med befintliga.

Basservice och andra grundläggande funktioner ska finnas i och i anslutning till orten, i möjligaste mån i centrala lägen. Det är angeläget att tätorternas utveckling går i riktning mot ökad funktionsblandning och genom komplettering med hustyper, upplåtelseformer och lägenhetstyper som är underrepresenterade i tätorten. Bostäder med särskild service ska så långt möjligt integreras i ordinarie bostadsproduktion. Kulturmiljöer och lokala byggnadstraditioner är viktiga utgångspunkter för orternas bebyggelseutveckling.

I tätorternas centrala delar invid tågstationer och andra kollektivtrafikhållplatser prioriteras bebyggelsestillskott och funktionsblandning. I dessa delområden finns också oftast de bästa förutsättningarna för tillkomsten av andra bostäder än småhus med äganderätt.

Tätortens olika delar bör vara sammanlänkade i ett nät av trafiksäkra gång- och cykelstråk med kopplingar till hållplatser för kollektivtrafik, servicefunktioner och målpunkter för rekreation och friluftsliv, inom och utanför orten. Gränsen till omgivande landsbygd bör hållas tydlig

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. Det kan exempelvis handla om portfunktioner till rekreativa natur- och kulturmiljöer eller om ytkrävande specialanläggningar för sport- och idrott eller andra evenemang.

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.

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för prioriterade tätorter**

- Större expansion av de prioriterade tätorterna ska i första hand ske genom planläggning i direkt anslutning till tätorten.
- Inom tätortsgränsen i övrigt bör ny bebyggelse planläggas om det inte är uppenbart onödigt
- Klargör i vilken utsträckning kulturhistoriska objekt är skyddsvärda i samband med initiativ till förändringar inom kommunala kulturmiljöer.
- Viktiga siktlinjer ska inte skymmas. Det gäller till exempel siktlinjer från vägar till kyrkor, och andra större karaktärsbyggnader. Värdefulla landskapsrum och utblickar mot dalgångar, sjöar och vattendrag ska värnas.
- För utredningsområde vid prioriterad tätort som överlappar grönområde ska den exakta avgränsningen avgöras i programarbete eller motsvarande för respektive utredningsområde.

## VÄNGE

Tätorten ligger på Uppsalaslätten, cirka 12 kilometer väster om Uppsala. Vänge är huvudsakligen uppbyggt kring järnvägen, och den större delen av bebyggelsen som är från 1960-talet består av småhus. Vänge kyrka utgör tillsammans med prästgården och den före detta skolan en väl sammanhängande enhet och ett gammalt sockencentrum som har höga kulturhistoriska och miljöskapande värden i samhället. Vänges serviceutbud är mellangott sett i förhållande till andra tätorter. Tidsavståndet till Uppsala är litet med Stenhagens centrum som närmsta servicekoncentration. Tillgången på friluftsmarker är god. Det är framförallt Almby-Täbyskogen och den flacka dalgången kring Vängeån som har de största kvaliteterna. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för 50 nya bostäder. För att kunna finansiera en överledning av vatten och avlopp från Uppsala krävs en utbyggnad med minst 800 bostäder. Vänge ligger i stadens omland.

### **Inriktning**

Utbyggnaden av tätorten bör begränsas till max 50 nya bostäder till dess förutsättningarna för tillkomsten av en hållplats för Upptåget klargjorts. En större bebyggelseexpansion bedöms inte ske under planperioden. 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 tidplan kan det bli aktuellt att förbereda Vänge för en större utbyggnad med över 800 nya bostäder. När en större utbyggnad blir aktuell blir inriktningen att åstadkomma tätare bebyggelsemiljö nära pendeltågstationen. Utbyggnadsinriktning, grönstruktur, trafikföring inklusive planskildheter med järnvägen samt lämplig plats för tågstopp med kringfunktioner behöver då studeras. Det finns delvis kommunal mark att använda för ändamålet. Planläggning för upp till 50 bostäder totalt kan ske i lägen som inte äventyrar en sådan framtida expansion. Ett område öster om Vänge mellan järnvägen och väg 72 kan vara lämpligt för etablering med verksamheter som har omgivningspåverkan (se vidare under ”verksamhetsområden”)

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av närområdet.
- Utökat byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 72.

## JÄRLÅSA

Tätorten ligger i anslutning till Dalabanan och väg 72, drygt 2 mil väster om Uppsala. Järlåsa utgörs av ett stationssamhälle och en kyrkby. Stationssamhället har sedan 1920-talet vuxit fram i en relativt jämn och lugn takt som gett bebyggelsen en blandning av olika tidsstilar, såväl söder som norr om väg 72. Stationssamhället karakteriseras i dag av villor med trädgårdstomter omgivet av skogsmark. Landsvägen och järnvägen med byggnader för industri och handel dominerar intrycket i centrum. Järlåsa har i förhållande till sin storlek gott om service. I närheten av stationssamhället finns flera fritidshusområden, såsom Kvicksätra/Borgarbo, Skyttstennäs, Friberga/Balsbo och Ribbingebäck vilka över tid mer och mer omvandlats till permanentboende. Skogen vid motionsspåret är en viktig tillgång. I övrigt finns det gott om friluftsmarker i hela Järlåsaabygden. Tätorten har haft en viss bostadsutbyggnad de senaste åren. Färskvattentillgångarna är mycket begränsade och förutsättningarna för ytterligare en vattentäkt är dålig. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för 20 nya bostäder. För att kunna finansiera en överledning av vatten och avlopp från Uppsala krävs en utbyggnad med minst 2700 bostäder.

### **Inriktning**

Utbyggnad av tätorten bör begränsas till max 20 nya bostäder. En större utbyggnad av Järlåsa samhälle bedöms inte vara möjlig under planperioden. Med investeringar i Dalabanan kan tätare pendeltågstrafik på sikt bli möjlig. Handlingsfrihet bör därför hållas för ett tågstopp centralt i samhället. Ny bebyggelse utanför tätorten kan i rätt lägen ge värdefulla tillskott till ortens serviceunderlag.



### Särskilda preciseringar och avvägningar för Järlåsa

- Inom stationsområdet ska bevakas att mark vid det gamla stationsläget inte varaktigt tas i anspråk på ett sätt som hindrar att en ny pendeltågsstation med kringfunktioner tillkommer efter planperioden.

### Upplysningar och hänvisningar

- Strandskydd råder inom delar av närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 72.

## **BÄLINGE OCH LÖVSTALÖT**

De båda tätorterna ligger på Uppsalaslätten, cirka 12 kilometer norr om Uppsala. Bälinge och Lövstalöt ligger mellan sparade åkerholmar och bebyggelsen utgörs främst av småhus. Bälinge utvecklades som villaförort till Uppsala på 1960- och 1970-talen. Lövstalöt är ett utpräglat villasamhälle där huvuddelen av bebyggelsen tillkom under 1960-talet. 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, Lövstahagarna, Björklingeåns omgivning, motionsspåren och skogsmarkerna upp mot Kiplingeberg är viktiga för närrecreation. Bälinge har ett medelgott serviceutbud medan Lövstalöt har väldigt få servicefunktioner. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för ytterligare cirka 700 bostäder. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse. Vid Fansta pågår planläggning för cirka 130 bostäder och vid Nyvla pågår planläggning för cirka 55 bostäder. Bälinge och Lövstalöt ligger i stadens omland.

### **Inriktning**

Endast en mindre utvidgning av tätorterna bedöms vara möjlig under planperioden. Det finns inga självklara expanderingsriktningar eller förtättningsmöjligheter i orterna som kan ta emot cirka 500 nya bostäder. Tätorternas läge i det öppna slättlandskapet och karaktären på befintlig bebyggelse sätter gränser för hur de kan utvecklas enligt de principer som gällt hittills. För att kunna bedöma möjligheten till större expansion behövs programstudier som tar ett helhetsgrepp för båda tätorterna.

### Upplysningar och hänvisningar

- Strandskydd råder inom delar av närområdet.
- Landskapsbildsskydd (LST) råder inom delar av närområdet.

## **BJÖRKLINGE**

Tätorten ligger väster om Långsjön, cirka 2 mil norr om Uppsala. Björklinge domineras av småhusbebyggelse. Villabebyggelsen har i huvudsak växt fram från 1950-talet, men det var i slutet av 1960- och under 1970-talet som den stora utbyggnaden ägde rum. Björklinge-Långsjön är en populär badsjö och ett stort antal sommarstugor byggdes under 1940- och 1950-talet. Samhället Björklinge har sitt ursprung i ett medeltida sockencentrum där kyrkan utgjort den naturliga mittpunkten och där flera vägar knöts samman. Kyrkan som uppfördes på 1300-talet har en framträdande roll i landskapsbildningen. Orten har förhållandevis gott om service. Prästgårdsskogen och Björklinge friluftsområde med bad är stora tillgångar för rekreation, liksom Häggebysskogen, som är det närmaste större skogsområdet där tillgängligheten kan utvecklas. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för ytterligare cirka 300 bostäder. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse.

### **Inriktning**

Björklinge bör kunna växa med cirka 300 bostäder under planperioden. Det finns potential för bebyggelseutveckling genom förtätningar på central mark. De höga kulturmiljövärdena i norr ska beaktas och hänsyn måste tas till

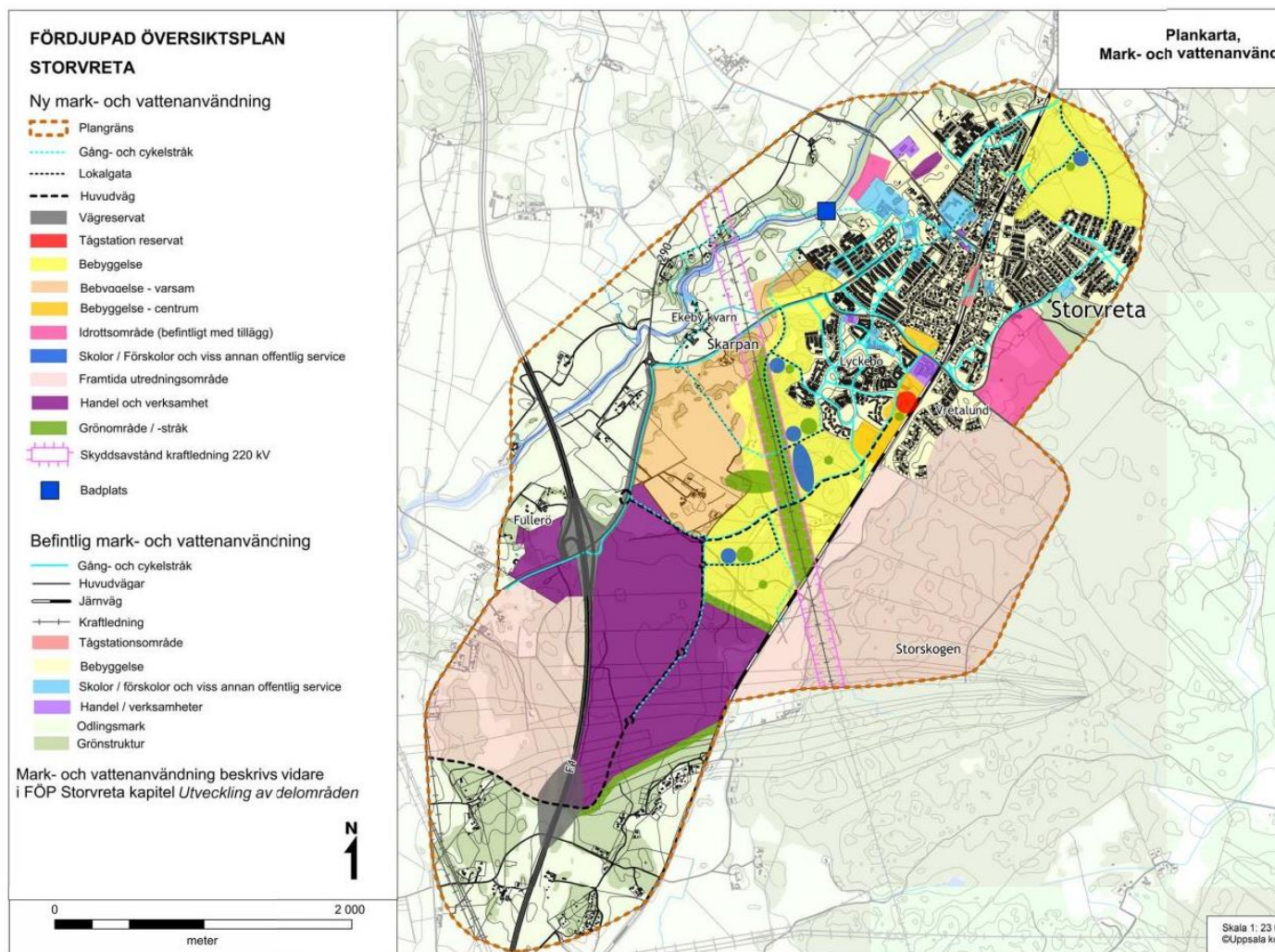
Långsjön. Väster om E4 finns visst utrymme för bebyggelse i det värdefulla kulturlandskapet. Åkermiljön söder om kyrkan bör särskilt värnas med hänsyn till kulturmiljövärden och siktlinjer.

#### Upplysningar och hänvisningar

- Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Landskapsbildsskydd (LST) råder inom delar av närområdet.
- Miljöskyddsområde (LST) råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 50 meter gäller för E4.

## STORVRETA

För Storvreta finns en särskild fördjupning av översiktsplanen (2012). Genomförandestrategin i denna behöver förnyas. Bland annat är det inte aktuellt att flytta stationsläget på kommunens initiativ under planperioden. Markreservatet för en sådan flytt bör dock behållas och långsiktig läsning av annan användning undvikas för en eventuellt senare flytt. Tillväxtpotentialen är 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.



Figur 58 FÖP-karta Storvreta

## **VATTHOLMA**

Tätorten ligger längs ostkustbanan, cirka 2 mil norr om Uppsala. Tätorten ligger i ett gammalt kulturlandskap med Fyrisån centralt belägen i tätorten. Vattholma har en lång och intressant historia med kyrkomiljö från medeltiden, en järnbruksamiljö med anor från 1500-talet och en slottsmiljö med bevarad huvudbyggnad från 1600-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. Serviceutbudet är förhållandevis svagt och bör därför stärkas. Goda kollektivtrafikförbindelser erbjuds genom upptåget. Det finns gott om närnatur inom och kring tätorten. Skogen öster om landsvägen och park- och naturmiljöerna kring ån och åsen är viktiga tillgångar för tätorten och har potential för utveckling av rekreativa kvaliteter. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för ytterligare cirka 300 bostäder. För större expansion behövs ett nytt avloppsreningsverk och minst 500 nya bostäder utöver de 300 som dagens kapacitet räcker till. Kommunen äger en del mark som eventuell kan vara möjlig för bebyggelseutveckling.

### **Inriktning**

Vattholma bör utvecklas med tät bebyggelse i stationsnära lägen. Potentiell utbyggnadsmark finns i direkt anslutning till stationsområdet, men också i andra lägen. Om expansionsmöjligheterna i de stationsnära lägena är goda bör det på längre sikt övervägas om investeringar i VA-kapaciteten ska göras för att möjliggöra minst 800 bostäder under planperioden.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Landskapsbildsskydd (LST) råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 290.

## **SKYTTORP**

Tätorten ligger längs med ostkustbanan och längs väg, cirka 3 mil norr om Uppsala. Skyttorp tillkom som en följd av att järnvägen drogs fram mellan Uppsala och Gävle på 1870-talet. Under 1900-talet utvecklades snickerirörelse som 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 la ner har ytterligare en del villabebyggelse tillkommit. Ortens eget serviceutbud är svagt, men tillgången till upptåget innebär pendlingsmöjligheter och goda tidsavstånd till orter med mer service. Dessutom ger angränsande skogsområden god tillgång till närfiluftsmarker. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för 150 nya bostäder. För att kunna finansiera en överledning av vatten och avlopp från Uppsala krävs en utbyggnad med minst 2700 bostäder. Kommunen äger en mindre del mark i gott läge för ny bebyggelse.

### **Inriktning**

Skyttorp kan under planperioden byggas ut till kapacitetsgränsen för VA. Tätare bebyggelse nära pendeltågsstationen bör möjliggöras. Det stora industriområdet invid stationen utgör på sikt potential för omvandling till en helt ny tätortsmiljö.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 290.
- Det finns risk för föroreningar i den gamla industrimarken på orten

## **JÄLLA**

Jälla ligger vid väg 288 i kantzonen mellan den öppna slätten och det slutna skogslandskapet, cirka 4 kilometer nordost om Uppsala. Området vid Jälla ligger. I den södra kanten av området ligger Jälla skola, som bedriver gymnasieskola inom naturbruk. Övrig bebyggelse inom området utgörs av grupper med småhus, enstaka gårdar och ekonomibygnader. Inom området råder ett högt bebyggelsetryck. I anslutning till Jälla ligger det nya bostadsområdet Lindbacken, som har planlagts för cirka 900 bostäder, skola och viss handel. Området gränsar i norr mot Hovgårdens avfallsanläggning och motorbanan Rörken, som ligger inom fördjupad översiktsplan. För att Jälla ska kunna expandera ännu mer krävs förstärkning av VA-kapaciteten genom överledning från Uppsala. Minst 500 ytterligare bostäder behövs för att finansiera detta. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse. Jälla ligger i stadens omland.

### **Inriktning**

Jällas läge nära staden i kombination med närheten till rekreationsområden gör att området på sikt kan ha förutsättningar att expandera mera. En sådan expansion ska föregås av ett programarbete som bör innefatta ett större område på båda sidor om väg 288. Programmet bör formulera en samlad strategi för hur skilda bebyggelsegrupper ska knytas ihop och hur en utvecklad basservice ska åstadkommas. Programmet behöver också klarlägga skyddsavstånd till bostäder från expanderande miljöstörande verksamheter i Hovgården, Rörken och Grän. Programutredningen bör också klargöra gränsen mellan bebyggelse och grönområdet i öster (Örlösan).

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Hovgården - Rörken berör utredningsområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 288.

## **GÅVSTA**

Tätorten ligger strax söder om väg 288, cirka 1,5 mil nordost om Uppsala. 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 västerut är en viktig tillgång för rekreation. Gåvsta har svagt till medelgott serviceutbud som är viktigt för hela Rasbobygden. Tätorten har egen VA-försörjning som klarar en utbyggnad med ytterligare cirka 150 bostäder. För att Jälla ska kunna expandera med mer än 150 bostäder krävs förstärkning av VA-kapaciteten genom överledning från Uppsala. Minst 2000 ytterligare bostäder behövs för att finansiera detta. Kommunen äger mark som lämpar sig för ny bebyggelse. Sydost om Gåvsta pågår planläggning för cirka 25 bostäder.

### **Inriktning**

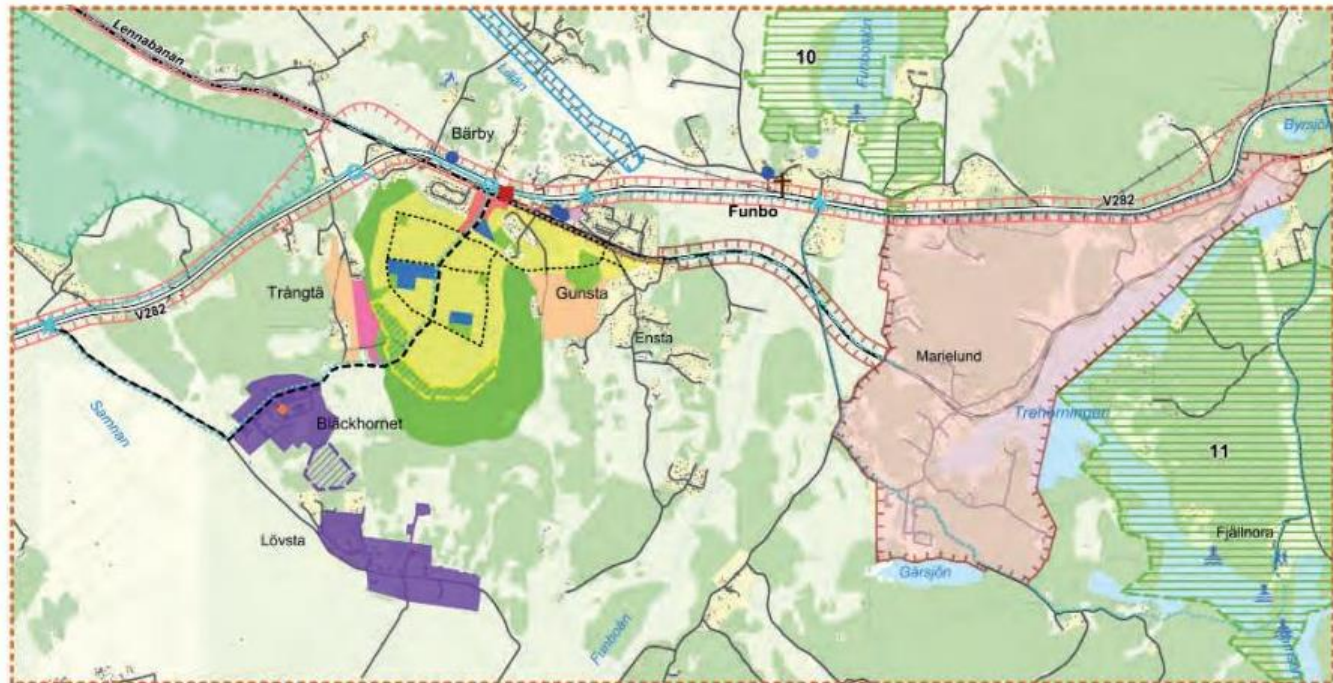
Orten kan expandera med upp till 150 nya bostäder under planperioden.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 288.

## GUNSTA

Strategin för orten finns i en fördjupad översiktsplan för Funboområdet (2011) Tillväxtpotentialen är cirka 1500 bostäder och genomförandet bedöms pågå under minst ett decennium. Marken som är tänkt för utbyggnad ägs av kommunen och ett flertal privata aktörer.



Plankarta, Mark- och vattenanvändning

### Ny mark- och vattenanvändning

- Plangräns
- Bebyggelse
- Reservområdes bebyggelse
- Bebyggelse centrumverksamhet
- Bebyggelse skolor / förskolor / bostäder
- Bebyggelse verksamhet
- Reservområde verksamhet
- Park

- Närekreation
- Idrott
- Öppet landskapsrum
- Huvudgata
- Lokalgata
- Planskild korsning gång- och cykelväg
- Gång- och cykelväg
- Pendlarparkering

- Utredningsområde 70 kV-ledning och fördelningsstation
- Utredningsområde väg 282 och spårväg
- Grönt utredningsområde
- Utredningsområde lokalväg
- Utredningsområde Marielund
- Förslag till naturreservat

### Befintlig mark- och vattenanvändning

- Bebyggelse
- Öppet landskap
- Skogsområde
- Väg 282
- Väg
- Järnväg
- Planskild korsning gång- och cykelväg
- Gång- och cykelväg
- Idrottsplats / Fotbollsplan
- Fritillsområde
- Badplats
- Grundskola
- Förskola
- Värmeanläggning
- Handel
- Kyrka



Figur 59 FÖP-karta Gunsta

## LÄNNA

Länna är beläget mellan Lötsjön och Långsjön längs väg 282, och har utvecklats kring det gamla järnbruket från mitten av 1700-talet. Större delen av bostadsbebyggelsen har tillkommit de senaste 60 åren med en förhållandevis hög andel flerbostadshus. De nyare bostadsområdena ligger glesare och mellan bergiga partier som huvudsakligen är orörda. Serviceutbudet är medelgott. Länna har god tillgång till högkvalitativa rekreationsvärden i form av sjönära vacker natur, bad, motionsspår, vandringsleder och närhet till Fjällnora friluftsområde. Lännakattens trafikering, tillsammans med bruksmiljön med värdshus och rekreations- och badmöjligheter vid Lötsjön, lockar till många besök. Uppsala kommuns pågående utbyggnad av vatten- och avlopp längs 282 kommer att möjliggöra en större utbyggnad inom orten. Totalt sett finns kapacitet för cirka 2500 nya bostäder i hela stråket fram till Almunge. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse. Många markområden nära tätorten har bevarandevärden för friluftsliv, naturvård och kulturmiljö. I ett skogsområde i anslutning till Kalle Blanks väg pågår planläggning för cirka 200 bostäder samt skola (U1).

### **Inriktning**

Tätorten kan på sikt expandera med max cirka 500 nya bostäder, främst i form av småhus men också med inslag av flerfamiljshus närmast väg 282. Länna bör expandera västerut, norr om väg 282, eftersom det området utgör en naturlig fortsättning på orten.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Riksintresse för Natura 2000 och kraftledning berör närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282.

## ALMUNGE

Tätorten ligger vid väg 282, cirka 2 mil öster om Uppsala. Almunge har anor från 1200-talet och utgörs av ett stationssamhälle i väster och en kyrkby i öster. Innan järnvägen anlades låg huvuddelen av bebyggelsen runt kyrkan. Almunge är omgivet av ett vackert kulturlandskap med höga natur- och kulturvärden. Tätorten har god tillgång till service och kollektivtrafik. En ny vårdcentral byggs för tillfället i anslutning till skolan. Tätorten har därför betydelse inte bara för omgivande landsbygd utan också för tätorterna Länna och Knutby.

Genom väg 273 finns en koppling till Arlanda, som är en av Sveriges största arbetsplatser. Pendlingen till Uppsala är därför blygsammare än för andra orter med ungefär samma avstånd till staden. Uppsala kommuns pågående utbyggnad av vatten och avlopp längs väg 282 kommer att möjliggöra en större utbyggnad inom orten. Totalt sett finns kapacitet för cirka 2500 nya bostäder i hela stråket fram till Almunge. Kommunen äger en del mark som eventuellt lämpar sig för ny bebyggelse av större omfattning.

### **Inriktning**

Tätorten bör på kan expandera med maximalt cirka 400 nya bostäder under planperioden, främst i form av småhus men även med inslag av flerbostadshus. Viss förtätning kan ske i stationssamhället. Almunges spridda struktur är svår att förändra eftersom orten omges av områden med komplicerade markförhållanden, höga natur- och kulturmiljövärden samt fornlämningsområden. Sambanden mellan de olika bebyggelseenkavarna i Almunge bör därför om möjligt förstärkas genom förbättringar av gång- och cykelmöjligheterna.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Landskapsbildsskydd (LST) råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282 och väg 273.

## **KNUTBY**

Tätorten ligger vid väg 282, cirka 4 mil öster om Uppsala. Småhusexpansion skedde främst på 1960- och 1970-talen. Knutby är omgivet av ett vackert kulturlandskap med höga natur- och kulturvärden. Villabebyggelsen domineras framför allt av småhus, dels i skogsmark och dels på tidigare åkermark, vilket ger ett relativt omväxlande intryck av tätorten. Serviceutbudet är gott och betjänar även en stor omgivande landsbygd. Knutby har gott om natur för rekreation inpå knuten och många fina marker i närheten, bland annat Åsbyåsen ut mot och de vackra betesmarkerna kring Knutby prästgård. Upplandsleden passerar igenom orten. Knutby är den tätort som är minst beroende av arbetsmarknaden i Uppsala stad, det är endast en fjärdedel av de arbetande som pendlar in till Uppsala. Arbetsmarknaderna vid Arlanda och i Norrtälje kommun är viktiga för orten. Knutby har eget VA-system med kapacitet för ytterligare cirka 150 bostäder.

### **Inriktning**

Tätorten kan expandera med upp till 150 nya bostäder under planperioden. Knutby har goda fysiska förutsättningar för en utbyggnad, men avståndet till Uppsala bidrar till att efterfrågan på nya bostäder är låg. Ny bebyggelse utanför tätorten kan i rätt lägen ge värdefullt tillskott till ortens serviceunderlag.

#### **Upplysningar och hänvisningar**

- Strandskydd råder inom delar av närområdet.
- Landskapsbildsskydd (LST) råder inom delar av tätorten och närområdet.
- Områdesbestämmelser för Knutby kyrkomiljö.
- Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282.

## LANDSBYGD

### Figur 60 Sortikon landsbygd

Landsbygden utgör merparten av kommunens yta och består till största delen av produktionsmark för skogs- och jordbruksnäringarna. Dessa marker rymmer också stora biologiska värden - i många fall beroende av ett aktivt lantbruk. Olika bygder och trakter med särpräglade karaktärer har utvecklats kring byar, kyrkor och herrgårdar eller utifrån naturgivna förutsättningar som sjöar och dalgångar.

Landsbygdens roll har förändrats under de senaste decennierna. Strukturomvandlingen av de areella näringarna, teknisk utveckling och den relativa närheten till Uppsala stad och Stockholm- Mälardalen har förändrat villkoren för både människor och företag på landsbygden. Sammantaget har förutsättningarna för bosättning och försörjning på landsbygderna stärkts. Att bo och leva i landsbygdsmiljö är möjligt även för den som arbetar i staden.

Jord- och skogsbrukets betydelse för råvaru- och energiförsörjningen kommer sannolikt att öka, liksom för ekosystemtjänster. Samtidigt växer landsbygdsnäringar fram som innefattar nya former av mark- och vattenbruk och som till del använder landskapet för upplevelser, pedagogik och rekreation med mera. Sammantaget har landsbygderna potential för att öka sin betydelse såväl för kommunens och regionens egenförsörjning som för att vidareutveckla och skapa nya exportvaror, tjänster och bostadsbebyggelse.

Inriktning för den fysiska utvecklingen för landsbygden med tillhörande preciseringar ges nedan, följt av en beskrivning och inriktning för servicenodernas utveckling.

#### Begreppsdefinition

I följande inriktningstext och preciseringar förekommer begreppet "Landsbygdsnäring": Landsbygdsnäringar är areella näringar som jord- och skogsbruk samt verksamheter som är yrkrävande 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.

## KARTA

### Figur 61 Sortkarta landsbygd – utsnitt från plankartan

#### Inriktning



- Goda utvecklingsmöjligheter för landsbygdnäringar
- Utveckling med hänsyn till platsens värde och naturgivna förutsättningar
- Tillskott av bebyggelse som ger långsiktiga mervärden

Landsbygden ska tillsammans med de prioriterade tätorterna och staden erbjuda ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer. Det innebär bland annat att förutsättningarna för boende och företagande fortsätter stärkas på landsbygden. Fortsatta utvecklingsmöjligheter för landsbygdsnäringar ska värnas. Vid utveckling av landsbygden ska särskild hänsyn tas till platsers värden och områdets naturgivna förutsättningar.

Ny bostadsbebyggelse bör tillkomma i form av enstaka friliggande småhus i lägen som är naturliga för framtida bebyggelsegrupper eller i form av enstaka tillskott till befintliga bebyggelsegrupper. Det är angeläget att nybyggnation förbättrar eller tillför nya funktioner till bygden eller kommunen, tydligt stöttar lokal service, bidrar till stärkt bygdegemenskap och bäddar för lågt bilberoende. Bebyggelseutvecklingen förväntas i viss mån koncentreras till kollektivtrafikstråken.



#### Särskilda preciseringar och avvägningar för landsbygd

- Ny bostadsbebyggelse som innebär att planläggning krävs bör i normalfallet inte medges. Planläggning kan dock användas för att lösa särskilda problem inom befintliga bebyggelsegrupper. Överväg också planläggning om det kan möjliggöra större bebyggelsetillskott i anslutning till servicenod.
- Utvidgning av prioriterad tätort prövas med planläggning
- Ny bebyggelse ska placeras och grupperas så att den ansluter till rådande bebyggelsemönster, med inslag av naturliga gröna stråk mellan bebyggelsegrupper.
- Ny bebyggelse ska anpassas till landskap och kulturmiljöer genom val av plats, skala, form, färgsättning och material.
- Tillkomst av ny bebyggelse utanför kommunalt VA-område förutsätter att VA-försörjningen är säkerställd i förväg.
- Bygglövsbefrielse för vissa åtgärder utanför planlagt område enligt PBL 9 kapitlet 6 § gäller i Uppsala kommun för områden med maximalt 8 bebyggda tomter som angränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg eller mindre friyta

#### Upplysningar och hänvisningar

##### Prövning av ansökningar om förhandsbesked och bygglov

Vid prövning av nya lokaliseringar för bebyggelse på landsbygden avvägs det enskilda intresset av att genomföra en åtgärd mot inverkan på omgivningen i form av bland annat granar och de allmänna lämplighetsbestämmelser som framgår ur 2 och 8 kapitlet i plan- och bygglagen.

Prövningen syftar till att utreda och bestämma den mest lämpade användning av det avsedda markområdet. Enskilda exploateringsintressen ställs bland annat mot följande allmänna intressen:

- Bebyggelsens struktur och estetiska utformning samt utformning av grönområden och kommunikationsleder
- Möjligheterna att ordna trafik, vattenförsörjning, avlopp, avfallshantering, elektronisk kommunikation samt samhällsservice i övrigt
- stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av en god helhetsverkan
- möjligheterna att förebygga olägenhet för människors hälsa

Utöver de allmänna intressena prövas också bebyggelsens och tomters utformning. Bebyggelse ska utformas med hänsyn till dess ändamål och ha en god form-, färg- och materialverkan. Det sistnämnda ska avvägas mot platsens förutsättningar, befintlig bebyggelses utformning samt områdets byggnadstradition. Tomter ska normalt sett utformas med hänsyn till följande aspekter:

- Naturförutsättningarna ska så långt möjligt tas till vara
- Att betydande olägenheter för omgivningen eller trafiken inte uppkommer,
- Att det finns en lämpligt belägen utfart eller annan utgång från tomten
- Att det på eller i närheten av tomten finns lämpligt utrymme för parkering
- Att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga ska kunna komma fram till byggnader och använda tomten

I prövningen tillämpas miljöbalkens prövningsgrunder och hänsyn tas också till andra lagrum, till exempel kulturmiljölagen, bullerförordningen och lagen om allmänna vattentjänster.

## SERVICENOD

Figur 62 Sortikon servicenod



Plats med viss samhällsservice och andra funktioner som har betydelse för en omliggande landsbygd

En servicenod är en plats med viss samhällsservice och andra funktioner som har betydelse för en omliggande landsbygd som generellt sett saknar god tillgänglighet till en prioriterad tätort eller staden. Platserna som utpekats som servicenoder är Ramstalund, Jumkil, Åkerlän-Oxsätra, Stavby samt Tuna. Funktioner som finns är exempelvis förskola, skola, kyrka, idrottsplats, bygdegård, dagligvaruhandel. Den kommunalt finansierade servicen (förskola och skola) är för sin fortlevnad beroende av att tillräckligt många föräldrar väljer att söka dessa skolor för sina barn. På platserna kan det vara lämpligt med ytterligare servicefunktioner/målpunkter.

### Servicenoder:

1. Ramstalund
2. Jumkil
3. Åkerlän-Oxsätra
4. Stavby
5. Tuna

## KARTA

Figur 63 Sortkarta servicenod – utsnitt från plankartan

### Särskilda preciseringar och avvägningar för servicenoder

- De särskilda preciseringarna och avvägningarna för "landsbygd" ska tillämpas.
- Markområden lämpliga för bebyggelse i anslutning till befintlig service bör i första hand reserveras för ytterligare servicefunktioner

## STADENS OMLAND

Stadens omland omfattar den del av landsbygden som närmast omger staden. Närheten till staden innebär att bebyggelsestrycket generellt sett är särskilt starkt. Inom stadens omland återfinns fyra karaktäristiska landskapstyper; slätt, målarlandskap, småbrutet landskap och skogslandskap. Dessa karaktärer bjuder på olika förutsättningar och behöver behandlas på delvis olika sätt. Stadens omland är därför indelat i:

1. Uppsalaslätten
2. Målarlandskapet
3. Småbrutet landskap
4. Skogslandskapet

Inriktning för den fysiska utvecklingen för hela stadens omland ges nedan, följt av en beskrivning och inriktning för respektive delområde med tillhörande preciseringar.

## KARTA

Figur 64 Sortkarta stadens omland – utsnitt från plankartan

### Inriktning



- Goda utvecklingsmöjligheter för landsbygdnäringar, värna landskapsvärden
- Bibehålla möjligheten till en framtida miljö- och resurseffektiv stadsexpansion
- Få nya bostäder tillkommer

Syftet med att avgränsa ett omland runt staden är att säkra utvecklingsmöjligheterna för landsbygdsnäringarna, 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. De olika landskapskaraktärerna i stadens omland ska vidmakthållas. Sammantaget innebär detta att ny bostadsbebyggelse endast bör tillkomma i begränsad omfattning under planperioden.

## UPPSALASLÄTTEN

Figur 65 Sortikon Uppsalaslätten

Storskaligt slättlandskap norr och öster om Uppsala stad. Uppsalaslättens karaktäriseras av vidsträckt vyer åt flera väderstreck och stora obrutna arealer högproduktiv åkermark. Uppsalaslätten har stor betydelse för jordbruksproduktion, upplevelsevärden och för att behålla Uppsalas karaktär av ”staden på slätten”, där gränsen mellan staden och landsbygden är tydlig, inklusive viktiga siktlinjer. 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.

De moränholmar som förekommer i slättlandskapet är karaktäristiska för området. Många av bergs- och moränholmarna liksom brynen mot skogslandskapet i öster är bebyggda med såväl äldre som mer sentida bostadsbebyggelse. I stadens östra närområde finns även inslag av företagsetableringar för verksamheter. Merparten av Uppsalaslätten utgör riksintresse för kulturmiljövården.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar Uppsalaslätten

- Slättlandskapet ska bevaras öppet och berg- och moränhöjderna bör inte få ytterligare bostadsbebyggelse.
- Mötet mellan staden och slätten ska vara tydlig och viktiga siktlinjer ska inte brytas.
- Nya byggnader och anläggningar får tillkomma för areella näringar och landsbygdsnäring. Inom befintlig detaljplan kan planändring prövas.
- Ny bostadsbebyggelse får endast tillkomma som kompletterande boenden med koppling till jordbruket. Tillkommande bebyggelse ska lokaliseras i nära anslutning till befintligt bostadshus.
- Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i slättlandskapet.
- Åtgärder som försvårar brukande av jordbruksmark och annan jordbruksverksamhet tillåts inte
- De särskilda preciseringarna och avvägningarna för "landsbygd" ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

## MÄLARLANDSKAPET

Figur 66 Sortikon Mälardalen

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 enstaka gårdar och mindre byar i gårdslägen från järnåldern.

Äldre kyrkor är placerade på strategiska platser i närheten av Mälaren. landskapet har, utöver stor betydelse för jordbruket och kulturmiljövården, stora upplevelsevärden och betydelse för friluftsliv. 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. I Vreta, Ytternäs och Bodarna finns tätare bebyggelse som nått sådan omfattning att kapaciteterna i transportnät och möjligheten till utvidgning av lokala vatten- och avloppslösningar sammantaget ligger nära sin gräns.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för Mälardalen

- Ny bostadsbebyggelse kan endast tillkomma i form av kompletteringar men inte som utvidgningar av befintliga bebyggelsegrupper. I de tätbebyggda delarna av Mälarkusten som Vreta, Ytternäs och Bodarna kan endast befintlig tomtmark komma ifråga för förtätning.
- Tillskott tillåts inte ges en utbredning som påverkar områdets karaktär negativt.
- Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i landskapet.
- Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet
- De särskilda preciseringarna och avvägningarna för "landsbygd" ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

## SMÅBRUTET LANDSKAP

Figur 67 Sortikon 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 friluftslivet. Bebyggelsen är främst koncentrerad till de större dalstråken längs det allmänna vägnätet och de äldre bybildningarna. Närmast staden förekommer bebyggelse även i andra lägen. Kapaciteten i stadens trafiksystem är mindre god när det gäller att ta hand om biltrafik från denna del av stadens omland.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för småbrutet landskap

- Ny bostadsbebyggelse kan endast tillkomma som kompletteringar eller enstaka mindre utvidgningar av befintliga bebyggelsegrupper
- I anslutning till servicenod kan planläggning för ny bostadsbebyggelse övervägas
- Tillskott tillåts inte ges en utbredning som påverkar områdets småbrutna karaktär negativt.
- Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i landskapet.
- Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet
- De särskilda preciseringarna och avvägningarna för "landsbygd" ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

## SKOGLANDSKAPET

### Figur 68 Sortikon skogslandskapet

Skogslandskap öster om staden mellan Storvreta och Funbo. Området är en storskog gränsande till Uppsalaslätten. Det finns små odlingar insprängda i skogsområdet, men större delen av marken används för skogsbruk. 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.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar skogslandskapet

- Nya tillskott av bebyggelse ska i första hand tillåtas där det finns förutsättningar att skapa bebyggelsegrupper.
- Ny bostadsbebyggelse kan också tillkomma som kompletteringar eller utvidgningar av befintliga bebyggelsegrupper
- I brynen mot slättlandskapet, i synnerhet mot Uppsalaslätten, tillåts inte ny bebyggelse
- Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska särskild hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet
- De särskilda preciseringarna och avvägningarna för "landsbygd" ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

## VERKSAMHETSOMRÅDE

Verksamhetsområden utgörs av större sammanhängande (på plankartan definierade områden) samt mindre omfattande områden (på kartan markerade på med en lila cirkel) som är avsedda dels för verksamheter som medför störningar eller risker dels för verksamheter som är risk- och störningståliga. De mindre omfattande verksamhetsområdena har endast en ungefärlig placering på kartan.

Angivna områden är platser som har eller har goda förutsättningar att utvecklas med en dominans av ytor för näringsliv och andra verksamheter, utan påtaglig risk för konflikter med annan störningskänslig markanvändning.

### Större sammanhängande verksamhetsområden

1. Boländerna
2. Fyrislund
3. Librobäck-Husbyborg
4. Nordvästra stadsgränsen
5. Kungsängens gård
6. Uppsala södra
7. Ärna
8. Fullerö
9. Hovgården

### Mindre omfattande verksamhetsområden (med ungefärligt läge)

10. Funbo Lövsta
11. Västra stadsgränsen
12. Vaksala-Eke
13. Forsamotet
14. Öster om Vänge
15. Läby Österby
16. Grän
17. Vedyxa

Övergripande inriktning för verksamhetsområden samt inriktning för utvecklingen av större respektive mindre verksamhetsområden med tillhörande preciseringar beskrivs nedan. Detta följs av en kompletterande beskrivning av inriktning för respektive verksamhetsområde.

## KARTA

Figur 69 Sortkarta verksamhetsområden – utsnitt från plankartan

### *Inriktning*

Verksamhetsområdena har en viktig roll för stadens och kommunens långsiktiga utveckling, särskilt för att ge goda möjligheter för exempelvis verksamheter som har särskilda behov av utrymme, godslogistik eller skyddsavstånd. Tillsammans ska verksamhetsområdena kunna rymma och erbjuda en mångfald av verksamhetsmiljöer som sammantaget matchar den efterfrågan som bedöms aktuell fram till 2050. Det ska finnas en bredd avseende tillgänglighet för personal, besökare och gods, samt vad gäller skyltlägen, verksamhetsinnehåll, storlek, förväntat tomtpris och utbud av stödverksamheter med mera. Det betyder att det ska finnas både nya attraktiva lägen och ett utbud av enklare lokaler i nya och befintliga miljöer.

De olika verksamhetsområdena har skilda förutsättningar och lägesegenskaper, sett bland annat till närhet till väginfrastruktur, innerstaden, med mera.

## STÖRRE VERKSAMHETSOMRÅDE

Figur 70 Sortikon större verksamhetsområden

### Inriktning



- Matchar sammantaget efterfrågan på olika slags lägen och miljöer
- Erbjuder goda transportlägen och är väl sammanlänkade med sin omgivning
- Specialisering och mångfald i flexibla strukturer, långsiktig markdisponering

De större verksamhetsområdena ska erbjuda merparten av den mångfald av verksamhetsmiljöer som sammantaget matchar den efterfrågan som bedöms vara aktuell fram till 2050. Verksamhetsområdena ska kunna erbjuda specialiserade miljöer för olika verksamheter, ha en regional tillgänglighet samtidigt som de är väl sammankopplade med omgivande områden. Verksamhetsområdena kommer utgöra målpunkter och ska ha goda förutsättningar för angöring, inte minst med gods-, cykel- och kollektivtrafik.

Vissa av verksamhetsområdena, där risken för olyckor som drabbar tredje man är liten, ska också kunna innehålla störningståliga verksamheter för idrott, fritid och kultur, inklusive evenemang, som är personintensiva, ytkrävande och som alstrar mycket trafik eller är störande för omgivningen på annat sätt. Centralt belägna verksamhetsområden ska utvecklas mot högre täthet i byggd miljö och användning, exempelvis mellan verksamheter och andra funktioner som är störningståliga. Inslaget av grönska ska öka för att åstadkomma trivsammare miljöer för arbetsplatser och besökare, förbättra dagvattenhantering, förbättra lokalklimatet och öka energieffektivitet i lokaler.

Det är viktigt att verksamhetsområdenas ytor disponeras och verksamheter lokaliseras på ett sätt som ger ett långsiktigt effektivt markutnyttjande. Avgränsningen av de större verksamhetsområdena innebär att skyddsavstånd till befintliga störande verksamheter ryms inom avgränsningen. Vid tillkommande etableringar bör verksamheter som kräver stora skyddsavstånd lokaliseras så att skyddsavstånd kan klaras inom verksamhetsområdet. Verksamheter som är ytkrävande och *inte* kräver stora skyddsavstånd bör första hand lokaliseras i de mindre centrala delarna av respektive verksamhetsområdena.

Hög täthet i byggd miljö och flexibla strukturer som öppnar för högre grad av blandning av stadsfunktioner och täthet på lång sikt, bör eftersträvas i staden. Det innebär att kvartersstorlekar och disposition av kvarter bör bestämmas med tanke på framtida möjligheter att omvandla delar av ett område till bostadskvarter. Det innebär också att gatustrukturer ska ha hög konektivitet med få återvändsgränder.

### Särskilda preciseringar och avvägningar för större verksamhetsområden

- Säkra inslag av grönt på allmän platsmark och på fastigheter där stora delar av fastigheten hårdgörs. Sträva mot att hantera dagvatten lokalt i kombination med grönska.
- Tillkommande verksamheter ska endast tillåtas så att skyddsavstånd kan rymmas inom verksamhetsområdets avgränsning eller på ett sådant sätt att det inte hämmar långsiktig utveckling- och markanvändning utanför verksamhetsområdet.
- Beakta möten med det öppna landskapet och områdenas roll som entréer till staden där så är fallet.
- Utforma möten med omgivande öppna landskap med omsorg. Detta är särskilt viktigt vid stadens entréer.
- Minska barriäreffekter och främja god sammanlänkning med omgivande områden och strukturer. Skapa en lättorienterad och säker angöring för både godstransporter samt gång- och cykeltrafik till området och till olika målpunkter inom området.

### ! Upplysningar och hänvisningar

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen se även;

- Bolandsprogrammet (KS 2014)
- Program för Östra Fyrislund (KS 2007)
- Strukturprogram för Librobäck (PBN 2006)

### ***Verksamhetsområde Boländerna***

Det planprogram som finns för Boländerna är i huvudsak aktuellt. Översyn av främre Boländerna pågår i form av ett nytt programarbete. Bolandsgatan-Bergsbrunnagatan behandlas under avsnittet stadsstråk... De centrala delarna av Boländerna kommer fortvarigt att innehålla industriverksamhet med långa skyddsavstånd. Denna del bör givet sitt centrala läge i staden utvecklas med en högre bebyggelsetäthet med förhållandevis personintensiva verksamheter. Handelsområdet i Boländerna utgörs huvudsakligen av delen mellan Stålgatan och Gnistarondellen. Detta externhandelsområde är av regional betydelse och viktigt för staden som handelscentrum. Handelsområdet ska kunna utvecklas som specialiserat på handel, men ska också kompletteras med andra branscher inom de förutsättningar som handeln sätter. En starkt koppling till innerstaden via stadsstråk längs Bolandsgatan samt längs Fyrislundsgatan är viktigt. Det är viktigt att Boländerna som handelsområde utvecklas med hög täthet, besöksintensiva funktioner och hög tillgänglighet till och från närområdet. En bytespunkt inom kollektivtrafiksystemet ska utvecklas. Handelsområdet och området kring bytespunkten, bör utvecklas mot en större tydlighet och kvalitet i de offentliga rummen samt bättre sammanlakning till omgivande områden. En utveckling mot mer stadsgrönska och grönyta i området ska eftersträvas. (Se Bolandsprogrammet, KS 2014.)

Förutom nuvarande Boländerna, som omfattas av ovannämnda planprogram, finns i översiktsplanen en expansionsyta markerad. Det är området mellan Kungsängsleden, järnvägen och väg 255. Området kan tas i anspråk för stora verksamhetsetableringar som det annars är svårt att finna sammanhängande mark för i direkt anslutning till staden. Mötet med den öppna slätten och stadsinfarten ska ges en medveten utformning.

### ***Verksamhetsområde Fyrislund***

För större delen av området finns ett gällande planprogram. Området väster om E4 är i huvudsak redan detaljplanlagt för verksamheter och utbyggnad pågår. Området utvidgas öster om E4 norr om Kumla trafikplats/väg 282. Nämnda delområde är genom sitt läge lämpligt för transportintensiva verksamheter och bör anknytas till befintlig infrastruktur. Läget och möjligheten att koppla området till befintlig infrastruktur motiverar ett ianspråktagande av jordbruksmarken. Planläggning av det nya området ska föregås av ett planprogram.

### ***Verksamhetsområde Librobäck-Husbyborg***

Verksamhetsområdet ligger i bullerzonen från Uppsala flygplats och skjutfält vid Ärna. Mötet mellan staden och det öppna landskapet kräver väl gestaltad stadsbrynzon. Planläggning för utvidgningar av området kan ske efter programstudier där bland annat trafikstrukturen klarläggs.

### ***Verksamhetsområde Nordöstra stadsgränsen***

Området ligger inom utvecklingsområdet Gränby-Österleden. Det består huvudsakligen av åkermark och begränsas av E4, väg 288 och Vaksalagatan. Läget är utmärkt för transportintensiva verksamheter. Läget och möjligheten att koppla till befintlig infrastruktur motiverar ett ianspråktagande av jordbruksmark. Ny markanvändning ska anpassas efter siktlinjerna mot Vaksala kyrka. Planläggning ska föregås av programstudier. (Se vidare det Större utvecklingsområdet Gränby Österleden där verksamhetsområdet ingår)

### ***Verksamhetsområde Kungsängens gård***

Området rymmer Kungsängens gård och funktioner för vattenrening. Området bör fortsätta användas på samma sätt som idag. Delar av området kan eventuellt också användas för båtuppläggningsplats. Hänsyn till det närbelägna Kungsängens naturreservat säkras i den fortsatta planeringen. Ny markanvändning ska anpassas efter siktlinjerna mot åsen och från åsen och ån mot staden. Kungsängens gård omfattas av skydd för landskapsbilden (NVL 19§)

### ***Verksamhetsområde Uppsala södra***

Ett markområde söder om den tillkommande stationen kan vara lämplig som verksamhetsmiljö med en möjlig koppling till E4 och till ostkustbanan för godshantering. Precisering av läge och omfattning bör göras i fördjupat översiktsplanearbete för de sydöstra stadsdelarna.

### ***Verksamhetsområde Ärna***

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



### **Verksamhetsområde Fullerö**

Översiktplanen innehåller ett omfattande markområde för verksamheter, som pekas ut i den fördjupade översiktsplanen för Storvreta. Här finns en möjlig koppling till E4 och ostkustbanan.

### **Verksamhetsområde Hovgården**

Här finns avfallshandling och Rörkens motorsportanläggning. Expansion kan ske med annan störande verksamhet och/eller störningstålig verksamhet. Fördjupning av översiktplanen finns som omfattar Hovgården.

## **MINDRE OMFATTANDE VERKSAMHETSOMRÅDEN (MED UNGEFÄRLIGT LÄGE)**

Figur 71 Sortikon mindre omfattande verksamhetsområde

### **Inriktning**



Potential för kompletterande etableringar eller långsiktig utveckling som verksamhetsområden

Mindre omfattande verksamhetsområden kan rymma ett eller några få företag där det bedöms rimligt med ytterligare etableringar i begränsad omfattning. Inom några av dessa markområden finns idag inte några verksamheter, men läget i det övergripande transportsystemet gör dem lämpliga att utveckla mot verksamhetsområden.

### **Funbo Lövsta (Bläckhornet)**

Mindre område med blandade verksamheter där det finns vissa expansionsmöjligheter. Se FÖP Funbo.

### **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. Beakta mötet med det öppna landskapet och områdets roll som entré till staden.

### **Vaksala-Eke**

Sammanhållen småföretagsmiljö där viss expansion bör vara möjlig. Anpassning bör ske till landskapets karaktär.

### **Forsamotet (Området kring E4: ans trafikplats i höjd med Björklinge och Vattholma)**

Området kan vara intressant exempelvis för trafikantservice eller logistikverksamhet. Utbredning och funktionellt innehåll får klargöras vid planläggning. Initialt kan enstaka mindre verksamhet prövas direkt med bygglovsförfarande.

### **Öster om Vänge**

Området kan på längre sikt vara intressant att utveckla som verksamhetsområde, eventuellt med koppling till Dalabanan. Planläggning ska föregås av en programutredning, som antingen görs separat eller som en del i en fördjupad översiktplan för Vänge. Platsens läge, som är ungefärligt, bör preciseras i den studien.

### **Läby Österby, Grän, Vedyxa**

Platserna utgörs av en stadsnära bergtäkt/plats för masshantering som är viktiga för stadens flöden av ballastmaterial. Expansion med även annan typ av miljöstörande verksamhet kan vara möjlig. Expansion i mindre skala bör kunna prövas utan planläggning.

## TEKNISK ANLÄGGNING

Tekniska anläggningar kan utgöras av fler olika typer av anläggningar för allt ifrån kraftledningar, transformatorstationer, vattenledningsnät, reningsanläggningar och pumpstationer, värmeanläggningar, anläggningar för återvinning, ledningar för telekommunikation, radiomaster, anläggningar för lokal förnyelsebar energiomvandling med mera. De tekniska anläggningar som redovisas här och i plankartan avgränsas till anläggningar för dricksvattenförsörjning, avfalls- och spillvattenhantering där ny etablering eller viss expansion bedöms behövas.

I kommunen finns fem vattenskyddsområden. Det i särklass största är Uppsala- och Vattholmaåsarna och vatten härifrån försörjer cirka 85 % av kommunens befolkning. Där åsen löper genom Uppsala stad finns fyra stycken brunnsområden som försörjer stadens två vattenverk, Bäcklösa och Gränby med råvatten. I vattenverken behandlas vatten som distribueras inom Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens dricksvattensystem. Spillvatten från Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens spillvattensystem behandlas i reningsverket vid Kungsängen. Det finns åtta återvinningscentraler i kommunen. På återvinningscentralerna är det möjligt att lämna allt från grov- och elavfall till farligt avfall, textilier och återanvändbara produkter. Uppsalas avfallsanläggning är lokaliserad vid Hovgården.

- Ny vattentäkt
- Vattenverk
- Reningsverk
- Avfallsanläggning
- Återvinningscentral och kretsloppspark

Inriktning samt tillhörande preciseringar för den fysiska utvecklingen av de tekniska anläggningarna ges nedan.

## KARTA

Figur 72 Sortkarta teknisk anläggning – utsnitt från plankartan

### Inriktning



**Plats och utrymme för viktiga anläggningar för långsiktig teknisk försörjning  
Samordning, samlokalisering och synergi mellan systemen och bebyggelseutveckling**

De tekniska systemen och anläggningar har en betydande roll för såväl välfärd och livskvalité, minskning av klimat och miljöpåverkan som för en långsiktig god hushållning med resurser. Den stora bebyggelseutvecklingen som ökande befolkning medför ger ekonomisk möjlighet att utveckla nya systemlösningar till exempel när det gäller energi, värme, kyla och annan teknisk försörjning.

Kommunen rustas med både fler tekniska anläggningar och ombyggnationer av de befintliga för att möta behoven hos en växande befolkning. Samordning, samlokalisering och synergi mellan de olika tekniska systemen/anläggningar samt bebyggelseutveckling ska eftersträvas för att ge en långsiktig god hushållning med resurser och ett kretsloppsbaserat samhälle. Exempelvis genom samlokaliserad ledningsdragning, tillvaratagande av spillvärme och näringsämnen, kapacitetförstärkning och lokal förnyelsebar energiförsörjning. I det kretsloppsbaserade samhället är även samspelet mellan stad och landsbygd centralt.

### *Nya vattentäkter*

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. Nya vattentäkter i Svista och Fullerö ska säkras och beaktas.

### *Vattenverk*

Idag finns det två vattenverk i Uppsala kommun, Bäcklösa och Gränby. I dessa behandlas vatten som distribueras inom Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens dricksvattensystem. I plankartan redovisas befintlig lokalisering för Gränby vattenverk. Expansion av Gränby vattenverk ska säkras för kommunens fortsatta utveckling. Expansion ska ske i samspel med övrig stadsutveckling i området. Ett nytt vattenverk planeras och ska lokaliseras på lämplig plats mellan vattentäkterna och staden (lokalisering ej redovisad i plankartan).

### *Reningsverk*

Avloppsreningsverket i Kungsängen bedöms ha så gott som tillräcklig kapacitet för att möta kommunens utveckling fram till 2050. En begränsad expansion kan bli aktuell. 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 högflödesrening måste ligga inom nuvarande fastighet. Om bostäder tillåts alltför nära reningsverket finns stor risk att det uppstår svårlösta konflikter med reningsverket och tillhörande skyddsavstånd, vilket inte går att flytta utan enorma kostnader. Bostäder bör inte tillåtas så att det förhindrar reningsverkets funktion.

Vad gäller de mindre reningsverken i kommunens skilda tätorter kan det behövas nya metoder för rening av bland annat läkemedelsrester, vilket kan kräva viss expansionsyta. Här bedöms att inga särskilda reservat behövs.

### *Avfallsanläggning*

Uppsalas avfallsanläggnings lokalisering vid Hovgården. Placeringen är strategisk och sannolikt saknas andra likvärdiga alternativ inom kommunen. Om bostäder tillåts alltför nära avfallsanläggningen finns en stor risk att det uppstår mycket svårlösta konflikter med den verksamhet som bedrivs inom fastigheten. Bostäder eller annan störningskänslig verksamhet bör inte tillåtas så att funktionen som plats för avfallshanering försvåras.

### *Återvinningscentral och kretsloppspark*

För att möta behoven hos en växande befolkning krävs både fler återvinningscentraler och ombyggnationer av de befintliga. Tre nya återvinningscentraler säkras i staden, placerade i Gränby, Fyrislund och Gottsunda (redovisade i plankartan). Återvinningscentralen i Gränby utvecklas till en kretsloppspark (återvinningscentral med särskilt fokus på återanvändning). Återvinningscentralerna i Fyrislund och Gottsunda utvecklas med flexibilitet för att kunna utvecklas till kretsloppspark om efterfrågan finns.

#### **Särskilda preciseringar och avvägningar för tekniska anläggningar**

- Beakta förutsättningar och utrymme för redovisade tekniska anläggningar vid övrig utveckling.
- Beakta och verka för möjligheten till samordning, samlokalisering och synergier med övriga tekniska anläggningar samt utveckling av omgivande bebyggelsemiljöer.

## TRANSPORTINFRASTRUKTUR

Översiktsplanen tar ställning till hur transportinfrastrukturen behöver utvecklas i ett 2050-perspektiv. I plankartan reserveras plats för utbyggnad av järnvägar och nya stationer. Utvecklingen i staden innebär ett behov av nya länkar över Fyrisån men också utbyggnad av stadsgator och några av de statliga vägarna som löper in mot staden. Längs de statliga vägarna markeras kollektivtrafikstråk och nya pendlarparkeringar liksom cykelstråk. I anslutning till Ostkustbanan vid verksamhetsområden i Fullerö och Bergsbrunna reserveras plats för logistikanläggningar och depå för uppställning och service av tåg.

### Transportinfrastruktur som översiktsplanen tar ställning till:

- Cykelstråk på landsbygden
- Pendlarparkering
- Knutpunkt kollektivtrafik
- Stationsreservat
- Järnvägsreservat
- Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå
- Reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats
- Flygplats

Uppsalas snabba utveckling förutsätter att transportinfrastrukturen används både klokt och effektivt. Fler människor ska kunna välja yteffektiva och miljövänliga färdmedel. Även godstransporter behöver effektiviseras. Det gäller särskilt innerstaden, där konkurrensen om gaturummet är som störst. Ny bebyggelse bör framför allt komma till i lägen nära kollektivtrafik. Det ökar möjligheten för människor att använda kollektivtrafik, cykel och att förflytta sig till fots. Det underlättar även för dem som är mer eller mindre hänvisade till bilen som transportmedel, därför att det saknas konkurrenskraftiga alternativ. Bostäder och verksamheter i sin tur ska stärka underlaget för kollektivtrafiken, service och annat som behövs i vardagen. I staden innebär kraven på effektivitet att kollektivtrafiken behöver prioriteras tydligare när det blir trångt i gaturummet.

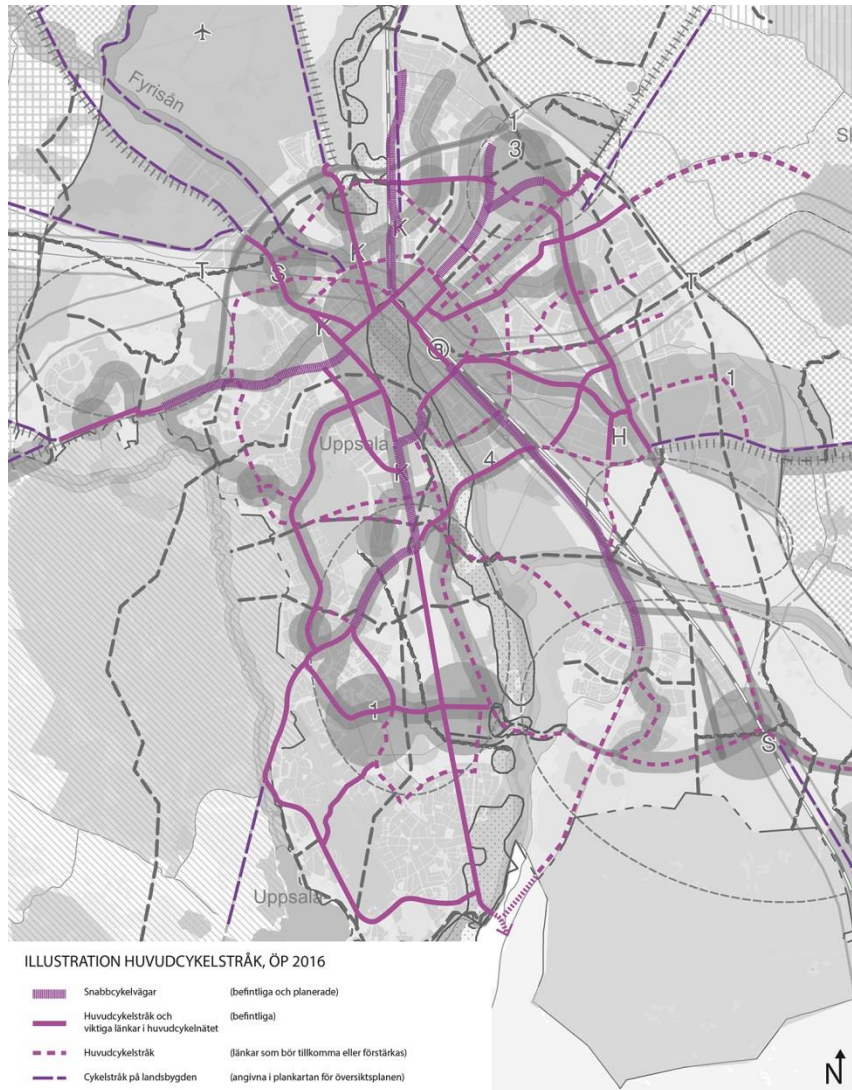
Investeringar i ny transportinfrastruktur ska öka tillgängligheten. För investeringar i gång- och cykelnätet och kollektivtrafiknätet kommer också kapacitetshöjande investeringar att krävas. Se vidare under respektive kategori nedan.

Översiktsplanen tar ställning till en övergripande inriktning för och utveckling av transportinfrastrukturen. En kommande trafikstrategi behöver ge vägledning genom mer detaljerade ställningstaganden och riktlinjer för såväl kommunen som andra aktörer.

### Huvudcykelstråk i stad och tätorter

På plankartan redovisas inte huvudcykelnätet i staden, men huvudcykelstråken samt vissa andra viktiga länkar i huvudcykelnätet illustreras i nedanstående karta. Både befintliga samt behov av tillkommande sträckningar visas i illustrationen.

Huvudcykelnätet binder ihop stadens delar med varandra om möjliggör för effektiva och gena cykelresor.

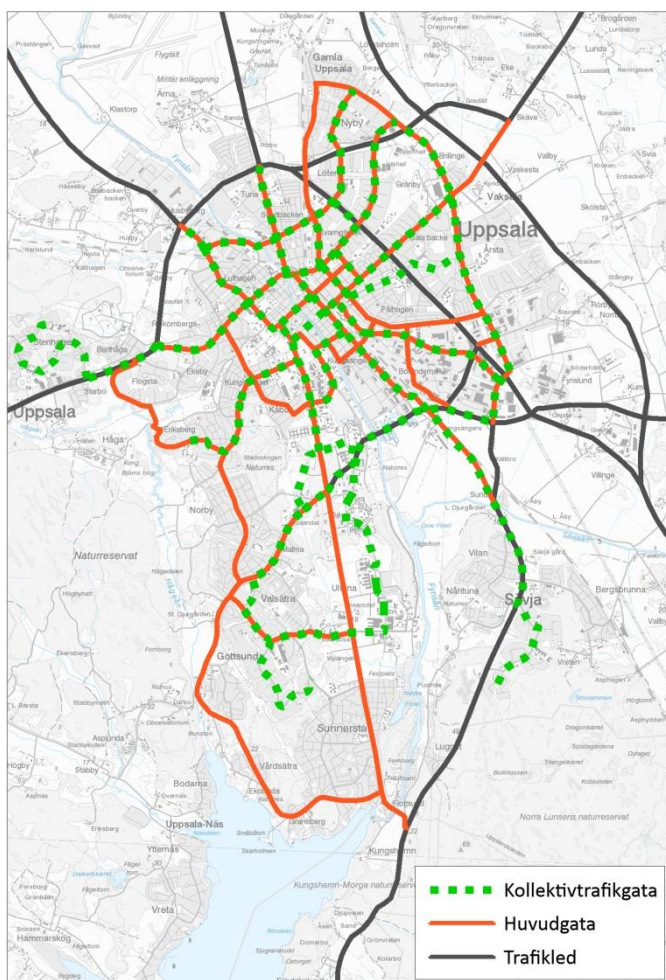


Figur 73 Specialkarta Illustration huvudcykelstråk preliminär.

Stadens väl utbyggda cykelvägnät ska fortsätta att utvecklas för att underlätta en ökande andel resor med cykel. Cykelvägnätet ska vara tydligt, sammanhängande och finmaskigt med en god tillgänglighet och framkomlighet.. Huvudcykelstråk och snabbcykelvägar ska tillsammans med kollektivtrafiken ha en strukturerande roll vid mark- och bebyggelseutveckling i staden och i de prioriterade tätorterna. Befintliga och framtida sträckningar för ett sammanhängande nät av huvudcykelstråk och snabbcykelvägar med hög framkomlighet ska beaktas vid mark- och bebyggelseutveckling i staden. Bland annat ska förbättringar av tvärgående kopplingar som binder samman stadsdelar och viktiga målpunkter beaktas och skapas. Huvudcykelstråk ska succesivt kunna uppgraderas till snabbcykelvägar. För att underlätta en ökande andel cykelresande måste tillräckligt utrymme för cykelparkering i nära anslutning till viktiga målpunkter och entréer, bytespunkter och hållplatslägen reserveras i samband med förändringar. Aktuell "Handlingsplan för arbete med cykeltrafik" ska utgöra grunden för utveckling av cykelvägnätet och tillhörande funktioner.

## Stadens huvudgatanät

Stadens huvudgatanät pekats inte ut i plankartan, men illustreras i nedanstående karta.



**Figur 74 Specialkarta Illustration** Kartan visar dagens huvudgatanät. Preciseringar kan ske i kommande trafikstrategi.

Kartan visar stadens huvudgatanät som består av trafikleder, kollektivtrafikgator och huvudgator. Huvudgatanätet gör det möjligt att snabbt röra sig i staden mellan olika stadsdelar, att röra sig in till eller ut från staden samt förbi staden.

En god framkomlighet via trafiklederna är viktig för att kunna möjliggöra prioritering av kollektivtrafik längs andra gator i staden. Längs trafikleder prioriteras bilens framkomlighet. Kollektivtrafikgator och huvudgator bildar tillsammans ett sammanhängande gatanät i staden. Skillnaden mellan dem är att längs kollektivtrafikgator prioriteras kollektivtrafik, längs huvudgator prioriteras biltrafik.

Utformningen av huvudgatanätet ska bidra till en trafiksäkrare och tryggare stad. Utformningen ska bidra till att fler resor och transporter kan ske med gång, cykel och kollektivtrafik.

### **! Upplysningar och hänvisningar**

En närmare precisering och riktlinjer för utformning för huvudgatanätet kommer att göras i en trafikstrategi

## CYKELSTRÅK PÅ LANDSBYGDEN

Figur 75 Sortikon cykelstråk på landsbygden

I plankartan redovisas viktiga cykelstråk på landsbygden som binder samman tätorter med varandra och staden. Vissa av stråken är befintliga, andra behöver tillkomma. Cykelstråken på landsbygden samt huvudcykelstråken i stad och tätort ska beaktas som en av flera strukturerande faktorer vid utveckling.

Inriktning för utvecklingen av cykelstråk på landsbygden ges nedan.

## KARTA

Figur 76 Sortkarta cykelstråk på landsbygden – utsnitt från plankartan

### Inriktning



Länkar samman tätorter, hållplatser och målpunkter  
Möjliggör arbets- och skolpendling, planering med dörr-till-dörr perspektiv  
Separerade gång- och cykelvägar vid mötesfria landsvägar

Gång- och cykelvägar ska finnas inom rimliga cykelavstånd för arbets- och skolpendling. Det innebär till tätorter inom 15-20 kilometer från Uppsala resecentrum. Cykelstråken ska planeras utifrån ett dörr-till-dörrperspektiv och bidra till att länka samman busshållplatser med tätorter och andra målpunkter längs med cykelstråken. Gång- och cykelvägar längs det radiella statliga vägnätet ska vara skilda från motorfordonstrafik. Om det är en rimlig och trafiksäker lösning kan delar av en statlig väg, till exempel en väggen eller en breddad vägbana, avskiljas för gång- och cykel. Om en väg byggs om till mötesseparerad landsväg ska kommunen arbeta för en lösning med separerad gång- och cykelväg. Cykelstråken på landsbygden ska ansluta till tätorternas och stadens huvudcykelstråk.

Där transportinfrastruktur korsar gröna och blå stråk ska kontinuiteten och funktionen i alla delar bibehållas.

#### ! Upplysningar och hänvisningar

Cykelstråk på landsbygden löper längs det statliga vägnätet där Trafikverket är huvudman. En utveckling av stråken måste ske i samverkan med bland annat Trafikverket och Regionförbundet Uppsala län.

## PENDLARPARKERING

### Figur 77 Sortikon pendlarparkeringar

Pendlarparkering är en sammanfattande benämning för samåkningsplats och plats för byte av färdmedel. De är framför allt aktuella vid lite längre resor. Pendlarparkeringar fyller främst en funktion för byte mellan cykel och bil och regiontrafiken. På så sätt ökar möjligheterna för människor som bor utanför de stora vägstråken att använda kollektivtrafiken. I stadens utkant finns ytterligare några pendlarparkeringar. De möjliggör främst för människor, som bor i staden och jobbar på andra platser att resa med kollektivtrafiken eller att samåka.

Inriktning för utvecklingen av pendlarparkeringar ges nedan.

## KARTA

### Figur 78 Sortkarta pendlarparkeringar med tillägg – utsnitt från plankartan

Bildtext: Kartbilden visar omstigningsplatser mellan trafikslag. Det inkluderar pendlarparkeringar längs det statliga vägnätet runt staden, resecentra och stationslägen, pendlarparkeringar i stadsranden respektive knutpunkter för kollektivtrafik. Observera att i själva plankartan pekas inte befintliga pendlarparkeringar ut. Omstigningsplatserna, hur de är placerade, utformade och utrustade, är viktiga för utvecklingen av miljövänliga resor. Särskilt omstigningsplatser i staden är lämpliga för att byta färdmedel från buss eller bil, till cykel. Ett lånesystem med såväl vanliga cyklar som elcyklar kan bidra till ett utvecklat dörr-till-dörrtänkande som krävs för att ge fler människor möjlighet att välja miljövänliga transportmedel. I kommande trafikstrategi bör omstigningsplatsers funktion och placering preciseras.

### Inriktning



- En del av kollektivtrafiksystemet
- Ökar tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden
- Dörr-till-dörr perspektiv, samlokalisering med andra funktioner

I dagsläget finns ett antal planerade och spontana pendlarparkeringar på landsbygden. I översiktsplanen pekas önskvärda platser för ytterligare parkeringar ut. De har valts utifrån belägenhet i relation till hållplatser med tät regiontrafik och anslutande vägar, antal boende längs med dessa vägar samt utifrån dialog med intresseföreningar på landsbygden. Tillsammans ska de bidra till att skapa ett heltäckande system som medger för boende utanför de radiella vägstråken att lättare kunna använda kollektivtrafiken, särskilt för resor till Uppsala stad. Pendlarparkeringar ska ses som en länk i ett ”dörr-till-dörr”-perspektiv och därmed en del i kollektivtrafiksystemet.

Närmare studier måste avgöra mer exakt placering. Parkeringsplatserna ska vara trygga och säkra, bekväma, tillgängliga, och minimera avståndet mellan parkering och hållplats. Samlokalisering med andra funktioner, parkeringsplats för affär, transformatorstation eller liknande ska eftersträvas. Förutsättningarna varierar dock stort från plats till plats när det gäller till exempel behov an antal platser. Olika lösningar måste hittas beroende på detta.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för pendlarparkering

- En genomförandestrategi behöver arbetas fram mellan berörda parter och som mer i detalj lägger fast ramar, ansvarsfördelning och genomförande mellan kommunen, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och Regionförbundet Uppsala län.



## KNUTPUNKT KOLLEKTIVTRAFIK

Figur 79 Sortikon knutpunkt kollektivtrafik

Knutpunkter för kollektivtrafiken i staden ska avlasta resecentrum och säkerställa effektiva byten mellan busslinjer för att skapa ett mer robust kollektivtrafiksystem med hög kapacitet och fler snabba resvägar. Det är särskilt för byten mellan region- och närtortstrafiken och stadstrafiken de fyller en funktion. Men också för möjligheten att byta mellan buss och cykel. Möjligheten att byta buss under resan från start till mål är idag begränsat till Uppsala resecentrum. Utvecklingen av andra knutpunkter är således ett nytt inslag. En knutpunkt kan också bidra till att stärka förutsättningarna för olika typer av servicefunktioner.

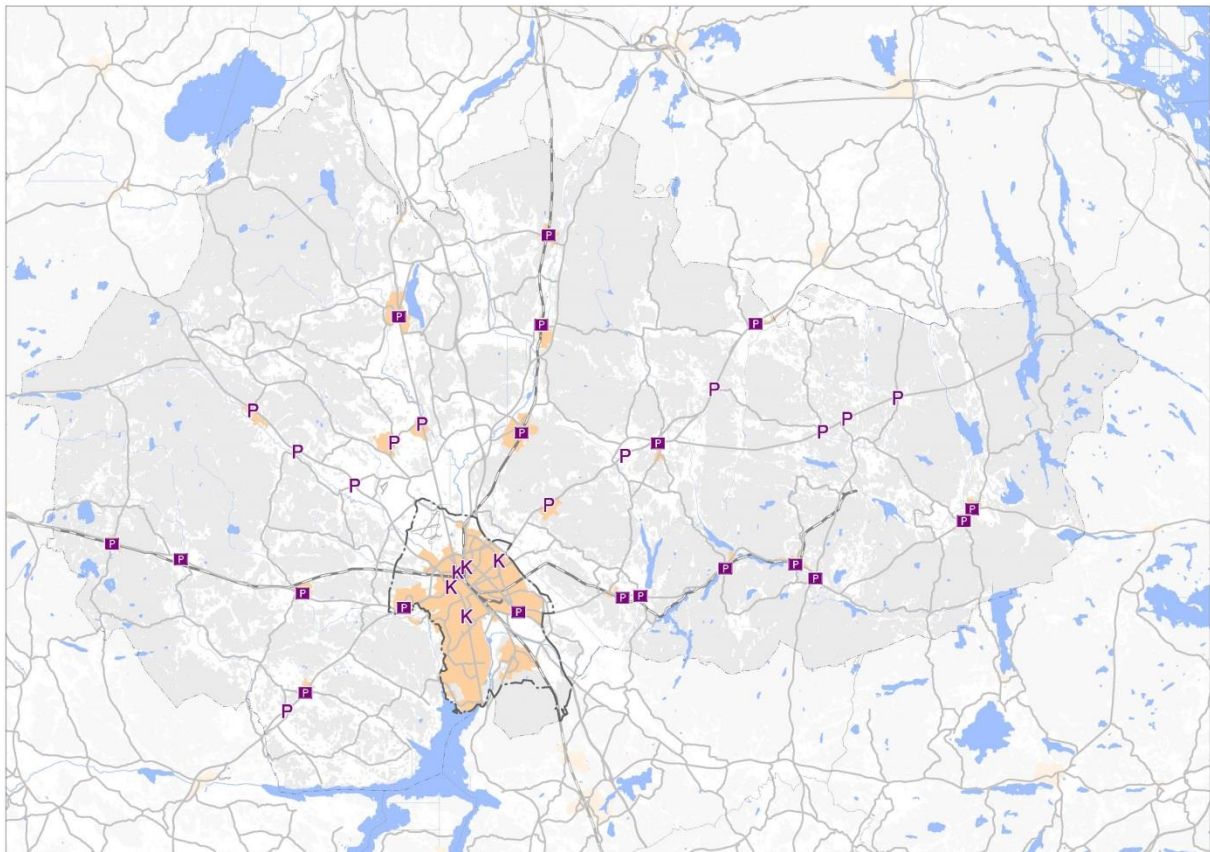
Inriktning för utvecklingen av knutpunkter för kollektivtrafiken ges nedan.

### Inriktning



- Attraktiva och effektiva platser för att byta färdmedel
- Väl integrerade med omgivning, säkra korta promenadavstånd och väntetider
- Nya resvägar avlastar resecentrum

Knutpunkter för kollektivtrafiken ska utvecklas till effektiva och attraktiva platser för byten mellan färdmedel. Knutpunkterna ska integreras väl med omgivningen. Själva bytespunkten ska karaktäriseras av korta och säkra promenadavstånd och av att väntan på nästa buss ska vara så kort som möjligt men också bekväm.



Figur 80 Sortkarta knutpunkt kollektivtrafik – utsnitt från plankartan. P = önskvärd, p i ruta = befintlig

**Särskilda preciseringar och avvägningar för knutpunkt kollektivtrafik**

- Tillsammans med kollektivtrafikmyndigheten behöver Uppsala kommun ta fram en genomförandestrategi och krav på hur dessa knutpunkter ska utformas samt hur mycket yta som krävs.

## KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK (VÄG OCH JÄRNVÄG)

Figur 81 Sortikon kollektivtrafikstråk

Kollektivtrafikstråken visar var kollektivtrafiken är särskilt prioriterad utanför staden. Här går en tät och snabb kollektivtrafik som möjliggör alla typer av resande. Kollektivtrafikstråkens funktion förstärks av pendlarparkeringar för såväl bil som cykel, se Pendlarparkeringar.

Inriktning för utvecklingen av kollektivtrafikstråk ges nedan.

## KARTA

Figur 82 Sortkarta kollektivtrafikstråk – utsnitt från plankartan

### Inriktning



- Tät trafik upprätthålls
- Prioritering av framkomlighet för buss längs statligavägar
- Attraktiva miljöer, fler pendlarparkeringar och möjlighet att angöra med cykel till större hållplatser

I kollektivtrafikstråken ska en tät trafik upprätthållas.

I de kollektivtrafikstråk som ligger längs statlig väg ska bussens framkomlighet prioriteras så att en konkurrenskraftig restid gentemot bil uppnås till viktiga målpunkter. Det kan till exempel handla om utformning av utfarter från hållplatser och hastighetsbestämmelser.

Vid större hållplatser och hållplatser vid pendlarparkeringar är det särskilt viktigt att utformningen möjliggör en trivsam väntan på bussen. Utformningen av större hållplatser ska så långt möjligt stärka möjligheterna att cykla och gå till hållplatsen. Behov av ytterligare pendlarparkeringar ska beaktas.

I utpekade kollektivtrafikstråk längs järnväg ska en god turtäthet, kort restid, robusthet och regularitet eftersträvas för kollektivtrafik för dagligt resande.

## STATIONSRESERVAT

Figur 83 Sortikon stationsreservat

1. Bergsbrunna
2. Börjetull
3. Vänge
4. Järlåsa
5. Ramsta/Skärfelten

Stationsläget vid Bergsbrunna (ostkustbanan) är en nyckelfråga för stadens fortsatta utveckling och för ökad integration med Stockholmsregionen. Översiktplanen reserverar lägen för stationer i Börjetull, Vänge och Järlåsa längs Dalabanan samt vid Ramsta/Skärfelten vid en utbyggnad av järnväg till Enköping.

Ytterligare stationslägen på Dalabanan, med uppehåll för pendeltåg med en konkurrenskraftig tidtabell, kräver sannolikt större kapacitetshöjande åtgärder och kan bli aktuellt under senare delen av planperioden. Handlingsfrihet för ett stationsläge vid Börjetull ger en möjlighet att hantera kapacitetsbrister i Uppsala C.

Inriktning för utvecklingen inom stationsreservat ges nedan.

## KARTA

Figur 84 Sortkarta stationsreservat – utsnitt från plankartan

### Inriktning



Handlingsfrihet att etablera stationer med tåguppehåll vid Bergsbrunna, i Börjetull, Vänge, Järlåsa och Skärfelten/Ramsta.

Handlingsfrihet bör behållas för att etablera stationer med tåguppehåll vid Bergsbrunna, i Börjetull, Vänge, Järlåsa och Skärfelten/Ramsta.. Vid en utbyggnad av järnväg mot Enköping bör närmare utredningar precisera stationsläge i stråket Ramsta/Skärfelten där en ny stadsdel etableras.

## JÄRNVÄGSRESERVAT

Figur 85 Sortikon järnvägsreservat

Planen innehåller reservat för följande järnvägar:

1. Ostkustbanan
2. Dalabanan
3. Ny järnväg Uppsala–Enköping (Arosälänken)
4. Lännabanan

Övergripande inriktning för utvecklingen inom järnvägsreservat ges nedan, följt av objektspecifika beskrivningar och inriktningar.

## KARTA

Figur 86 Sortkarta järnvägsreservat – utsnitt från plankartan

### Inriktning



Handlingsfrihet för kommande järnvägsträckningar och järnvägätgärder

Inom järnvägsreservat ska handlingsfrihet hållas för den typ av järnvägätgärder som beskrivs nedan. Det innebär att exempelvis byggnation av byggnader eller anläggningar som riskerar att förhindra, försvåra eller fördyra senare järnvägätgärder inte ska tillåtas.

Där transportinfrastruktur korsar gröna och blå stråk ska kontinuiteten och funktionen i alla delar bibehållas.

### *Objektspecifika beskrivningar och inriktningar*

#### *Ostkustbanan*

En utökad trafikering på Ostkustbanan krävs för kommunens och regionens utveckling och har även betydelse för hela landets utveckling.

#### **Inriktning**

Järnvägsreservatet ska möjliggöra 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 fortsätta att utvecklas som en nordlig nod i huvudstadsregionen samtidigt som det säkrar tågtrafiken norrut i landet. Reservatet ska möjliggöra en utbyggnad av Ostkustbanan söderut från Uppsala C till fyra spår, samt en station i Uppsala södra (Bergsbrunna). Inom Uppsala kommun möjliggör reservatet två ytterligare spår i huvudsak öster om nuvarande spår. För norra infarten, Uppsala C till där Dalabanan viker av, kvarstår reservat för ett tredje spår samt planfri koppling till Dalabanan.

#### *Dalabanan*

Mot slutet av planperioden och efter att Ostkustbanan byggts ut kan ökad efterfrågan motivera en utbyggd kapacitet på Dalabanan. Järnvägsreservatet säkerställer en utbyggnad av Dalabanan samt möjliggör för stationer för resandeutbyte vid Börjetull, i Vänge och eventuellt i Järlåsa.

#### **Inriktning**

Reservatet ska möjliggöra en utvecklad pendeltågstrafik mellan Uppsala och Sala med nya uppehåll och en konkurrenskraftig tidtabell. Det innebär dubbelspår eller partiella dubbelspår.

### ***Ny järnväg Uppsala–Enköping***

En järnväg mellan Uppsala och Enköping bidrar till att vidga de funktionella arbetsmarknaderna och stärka en flerkärnig utveckling i Stockholm–Mälarenregionen samt stärker tillgängligheten till Arlanda. Med en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping följer en trafikering som möjliggör storregionala transporter mellan de större städerna och mål- och bytespunkterna i Stockholm–Mälarenregionen, Arlanda och norra Storstockholm. Samtidigt ges kollektivtrafiken konkurrenskraft stärkas gentemot bilen.

#### **Inriktning**

Reservatet ska säkerställa utrymme för en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping. Reservatet ska möjliggöra effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt Stockholm–Mälarenregionperspektiv finns ett flertal möjliga sträckningar för detta ändamål och där Uppsala–Enköping är en. Reservatet ska också möjliggöra stationsläge i Ramsta/Skärfelten.

Reservatet ska ge handlingsfrihet för utveckling på lång sikt. För utveckling i ett närmare tidsperspektiv, se också Vägreservat/Väg 55.

### ***Lennabanan***

Kommunens utveckling efter 2050 kan innebära behov av kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik längs Lennabanan.

#### **Inriktning**

Reservatet ska möjliggöra snabbspårväg/lätt järnväg mellan Uppsala C och Bärby/Gunsta. Fortsättning österut till Länna kan vara en möjlighet, men då i gemensam korridor med väg 282, se också Vägreservat/Väg 282.

#### **! Upplysningar och hänvisningar**

##### *Ostkustbanan*

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.

##### *Dalabanan*

En åtgärdsvalsstudie för tillgängligheten mellan Vänge och Uppsala pågår under 2015 och ska klargöra förutsättningarna och anspråken på en konkurrenskraftig kollektivtrafik försträckan Vänge–Uppsala med hänsyn till hela stråket Uppsala–Sala.

## LOGISTIKPUNKT TÅG OCH JÄRNVÄGSDEPÅ

- Fullerö
- Bergsbrunna

Storregionala behov och kommunens utveckling kan leda till behov av en ny logistikpunkt och järnvägsdepå för underhåll av till exempel höghastighetståg och/eller storregionala tåg. Mark för omlastningsterminal för gods till och från järnväg finns markerat vid verksamhetsområdena söder om Storvreta (Fullerö) 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.

## KARTA

### **Inriktning**

Handlingsfrihet bör behållas för att etablera ovan nämnda funktioner. Tillräcklig yta för ovanstående behov ska reserveras.

## RESERVAT FÖR BRO, GATA, VÄG, PLANSKILD KORSNING OCH TRAFIKPLATS

Planen pekar ut följande reservat:

### Broreservat

1. Stadsbro i Kungsängsesplanadens förlängning
2. Vindbron
3. Ultunalänken (se även stadsstråk)

### Gatu- och vägreservat

4. Hemsjösvägen-väg 255-Bergsbrunna (stadsgata)
5. Bergsbrunna-E4 (åtgärdsvalsstudie)
6. Kungsängsleden
7. Bärbyleden Berthåga-Libroback, breddning för kollektivtrafikkörfält
8. Väg 282 (åtgärdsvalsstudie)
9. Väg 55 (åtgärdsvalsstudie)

### Gatureservat, ej detaljstuderat

10. Inom sydöstra staden
11. Fyrislundstråket delen Bergsbrunna-Gnistarondellen
12. Börje Tull-Gottsundastråket delen Luthagsesplanaden- -Eriksberg
13. Vimpelgatan, Sofielundsgatan och Kungsängsvägen

### Planskild korsning

14. Planskild korsning - ersätter dagens korsning vid Vimpelgatan
15. Planskild korsning Börjegatan – Dalabanan
16. Planskild korsning Ringgatan – Dalabanan

### Trafikplats

17. Trafikplatser E4 vid Årsta och Östunavägen
18. Trafikplats på Bärbyleden vid Stabby gårde

Övergripande inriktning för utvecklingen inom reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats ges nedan med tillhörande reservat- och objektspecifika beskrivningar och inriktningar.

## KARTA

Figur 87 Sortkarta reservat för bro, väg och trafikplats – utsnitt från plankartan

### Inriktning



- Handlingsfrihet för ny transportinfrastruktur
- Möjliggör prioritering för kollektivtrafik
- Minskar trängsel för gång-, cykel- och kollektivtrafik

Inom reservaten ska handlingsfrihet hållas för den typ av åtgärder som beskrivs under objektspecifika beskrivningar och inriktningar nedan.

Där transportinfrastruktur korsar gröna och blå stråk ska kontinuiteten och funktionen i alla delar bibehållas.



## Broreservat

Figur 88 Sortikon broreservat

### Stadsbro i Kungsängsesplanadens förlängning

En ny förbindelse i detta läge länkar samman Kungsängsesplanaden med Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen.

#### Inriktning

En bro ska bidra till att säkra en god framkomlighet för kollektivtrafiken genom avlastning av Islandsbron samt öka tillgängligheten mellan olika delar av innerstaden samt till södra staden för samtliga trafikslag. Utformningen av bron ska säkerställa möjligheter för stadsliv, samt att den inte uppfattas som en gen länk i det övergripande gatunätet för staden.

#### Vindbron

Broreserverat möjliggör en gång- och cykelbro i samma läge som tidigare Vindbron.

#### Inriktning

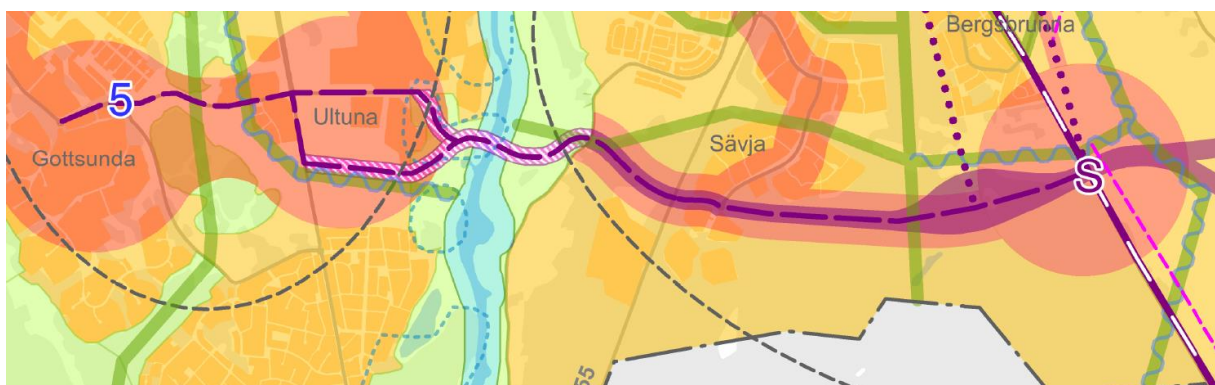
En gång- och cykelbro i detta läge ska bidra till skapa gena länkar mellan inte minst Ulleråker och de östra delarna av staden, men ska också ge ökad tillgänglighet till grönområden längs Fyrisån.

#### Ultunalänk

Broreservatet består dels av en bro över Fyrisån dels de möjliga anslutningar på båda sidor av Fyrisån som lagts fram i tidigare fördjupad översiktsplan.

#### Inriktning

Länken är till för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Den ska bidra till att koppla ihop stadens södra och sydöstra delar med varandra och med ett framtida stationsläge vid Bergsbrunna (Uppsala södra). På så sätt utgör den också en länk mellan stadsnoden i Ultuna och det stadsstråk som tar vid på den östra sidan av Fyrisån. Med den omfattande stadsomvandling som föreslås i arbetet med fördjupad översiktsplan 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 som omfattar mer än själva passagen över Fyrisån. Länken ska utformas på ett sätt som minimerar intrånget i natur- och kulturmiljöer. Den är förenlig med ambitionerna att få det nominerade världsarvet för uppkomsten av vetenskapen systematisk biologi klassat som världsarv, liksom det planerade naturreservatet Årike Fyris som länken passerar. Utvecklad kollektivtrafik såsom till exempel spårtaxi gör det möjligt att använda förhållandevis lätta brokonstruktioner som kan bidra till att minska intrånget.



Figur 89, Streckad lila linje illustrerar en spårburen, snabb och lätt kollektivtrafikförbindelse med hög kapacitet och turtäthet som knyter ihop de sydvästra stadsdelarna med Bergsbrunna station. För det behövs ny infrastruktur mellan Ultuna och stationsläget vid Bergsbrunna. På partiet över Fyrisån mellan Ultuna och Hemsjödsvägen blir det enbart kollektivtrafik-, gång och cykel (se "Ultunalänken ovan"). På resterande delar följer kollektivtrafikförbindelsen en kommande stadsgata som integreras med kommande stadsbebyggelse när de sydöstra stadsdelarna byggs ut (se "Hemsjödsvägen - väg 255 - Bergsbrunna station" nedan).

## Gatu- och vägreservat

### Figur 90 Sortikon gatu- och vägreservat

#### *Hemslöjdsvägen-väg 255-Bergsbrunna*

Ett reservat för stadsgata markerar den transportinfrastruktur som krävs för utveckling av stadsstråket som binder samman Bergsbrunna stadsnod med Södra staden inklusive stadsnoden Gottsunda-Ultuna med kollektivtrafik. Stadsstråket har också en lokal funktion. Reservatet inkluderar en planskild korsning med järnvägen. Den bredare delen av reservatet närmare Bergsbrunna ger möjlighet att gå norr eller söder om elnätsanläggningen vid Asphagen. En nordlig dragning ger flackare profil och lämpar sig bättre för spårväg.

#### **Inriktning**

Stadsstråket ska knyta ihop flera befintliga och tillkommande delar av de sydöstra stadsdelarna med kommande stationsläge i Bergsbrunna och stödja stadsnodsutvecklingen där. Gatan ska integreras med och stödja tillkomsten av ny stadsbebyggelse och utformas för att hålla nere barriäreffekter. Gatan utformas för blandtrafik. Kollektivtrafikens framkomlighet ska ges högsta prioritet och är av avgörande betydelse för att Bergsbrunna station ska fylla en funktion för Södra staden.

#### *Bergsbrunna-E4*

Två reservat säkrar möjligheten till en gatulänk mellan E4 och stadsnoden Bergsbrunna (Uppsala södra). De baseras på genomförd terrängstudie som är ett underlag till förslaget till översiktsplan.

#### **Inriktning**

Utvecklingen av ett verksamhetsområde söder om Bergsbrunna station förutsätter en gen koppling till E4. Kopplingen till E4 ger verksamhetsområdet en storregional funktion för till exempel logistikverksamhet. Koppling av stadsnoden till E4 ska också stärka funktionen som stadsnod. Gatan ska integreras med och stödja ny stadsbebyggelse på den västra delen av sträckan. Gatans utformas för blandtrafik. Preciserade åtgärder tas fram i en åtgärdsvalsstudie.

#### *Kungsängsleden*

Den omfattande utbyggnaden av södra staden ger behov av ett reservat som säkrar möjligheten att bredda Kungsängsleden samt bygga ytterligare en bro på partiet över Fyrisån.

#### **Inriktning**

Utbyggnaden i södra staden planeras så att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka kraftigt och samtidigt minimera en ökning av biltrafiken. Icke desto mindre betyder en så stor utbyggnad att handlingsfrihet behöver säkras för en utbyggnad av Kungsängsleden. En utbyggd led ska också möjliggöra att god framkomlighet för biltrafik kan säkerställas och möjliggöra en överflyttning av trafik hit från mer centrala brollänkar som Islandsbron och en kommande Esplanadlänk. En ringlinje för kollektivtrafiken är planerad att gå längs leden och dess framkomlighet behöver också säkras.

#### *Bärbyleden Berthåga-Libroäck*

En utveckling av nordvästra staden runt ett stationsläge vid Börje Tull kan innebära behov att bredda leden i detta avsnitt.

#### **Inriktning**

Bärbyleden ska kunna byggas ut med ett körfält i vardera riktning. Det ger utrymme för egna kollektivtrafikkörfält i ett kommande stadsstråk mellan Börje Tull och Gottsunda-Ultuna. Se också under trafikplats Bärbyleden.

#### *Väg 282*

Planerade utbyggnader av stråket fram till Almunge ökar behovet av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig fordonstrafik. Preciserade åtgärder tas fram i en åtgärdsvalsstudie.

### **Inriktning**

Befintliga förstudier bör uppdateras efter nytillkomna förutsättningar såsom till exempel pågående och kommande program- och detaljplanarbeten. 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. Mellan Länna och Funbo/Länna ska möjlighet till spårbunden kollektivtrafik beaktas. Vägreservatet syftar till att säkra detta.

### **Väg 55**

Vägen, som utgör det starkaste kollektivtrafikstråket i kommunen utan spårbunden trafik, är viktig ur såväl ett lokalt som regionalt och nationellt perspektiv. Många människor bor, och verksamheter är lokaliserade, längs vägen. Vägen är hårt trafikerad och det finns ett behov att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet.

Förstudier finns men dessa är inaktuella och behöver uppdateras i en åtgärdsvalsstudie. Se också under Järnvägsreservat/Ny järnväg Uppsala-Enköping.

### **Inriktning**

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 platser samt gång- och cykellänkar för oskyddade trafikanter till och från hållplats. En ombyggd väg ska också säkerställa tillgängligheten till andra målpunkter längs vägen för oskyddade trafikanter.

## **Gatureservat ej detaljstuderat**

[Figur 91 Sortikon gatureservat ej detaljstuderat](#)

### ***Inom sydöstra staden***

Två reservat säkrar kopplingar inom sydöstra stadsdelarna. De är schablonmässigt utlagda. Den nordliga innehåller en planskild korsning med järnvägen. De kopplar också till reservat för Fyrislundsstråket samt för Hemslöjdsvägen-väg 255-Bergsbrunna.

### **Inriktning**

Behovet av och mer preciserat läge för väglänkarna utreds i en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden. Länkarna ska säkra gena lokala kopplingar inom sydöstra stadsdelarna till och från ett kommande stationsläge i Bergsbrunna samt till och från övriga Uppsala stad.

### ***Fyrislundsstråket delen Bergsbrunna-Gnistarondellen***

Transportinfrastruktur i kommande länk inom Fyrislundsstråket säkras genom ett reservat där transportinfrastruktur idag saknas. Reservatet inkluderar ny bro över Sävjaån.

### **Inriktning**

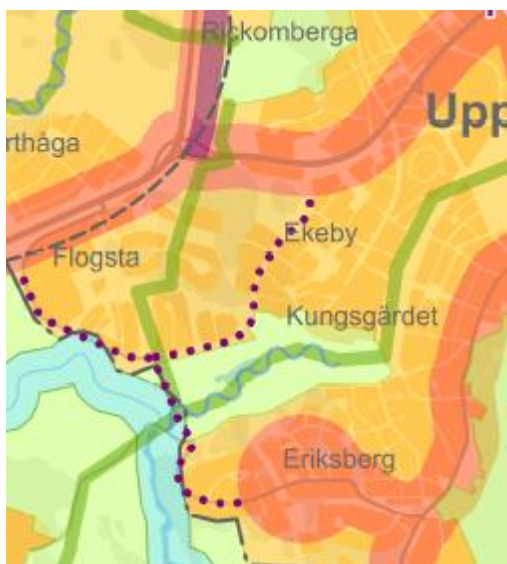
Behovet av och mer preciserat läge för väglänkarna utreds i en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden.

### ***Börjetull-Gottsundastråket delen Luthagsplanaden- -Eriksberg***

För att säkra ett kommande stadsstråk mellan stadsnoderna i Börje Tull och Gottsunda markeras alternativa reservat för stadsstråk med snabb kollektivtrafik på delen genom Flogsta och Ekebydalen där läget måste utredas närmare. Reservaten ligger i Flogstavägen och löper sedan i Ekebydalsvägen innan de når Eriksbergsvägen/Granitvägen.

### **Inriktning**

Alternativa sträckningar ska belysas och preciseras i en utredning som ger underlag för val av entydigt reservat .



Figur 92, Lilaprickade linjer är reserivat för att möjliggöra stadsstråk med gen kollektivtrafik mellan Börjetull och Gottsunda-Ultuna på delen genom Flogsta. De är alternativa sträckningar.

### ***Vimpelgatan, Sofielundsgatan och Kungsängsvägen***

Reservat för ny- eller omläggning av gator för att få en koppling till ny planskild korsning med järnvägen som ersätter plankorsningen vid Vimpelgatan.

### **Inriktning**

Gatukopplingen ska bidra till att stadsdelarna Kungsängen och Boländerna knyts närmare varandra. Den kan också underlätta prioritering av framkomligheten för kollektivtrafik i andra delar av innerstaden. Alternativa sträckningar ska belysas och preciseras i en utredning som ger underlag för val av entydigt reservat .

## **Planskild korsning**

Figur 93, Sortikon planskild korsning

### ***Planskild korsning – ersätter dagens korsning vid Vimpelgatan***

Fyra spår längs Ostkustbanan möjliggörs i ett järnvägsreservat. Fyra spår möjliggör den plankorsning som idag finns vid Vimpelgatan. Utvecklingen i Kungsängen och inre Boländerna i riktning mot tät innerstad gör att dessa stadsdelar behöver kopplas till varandra. Därför behöver ett läge reserveras för planskild gatukorsning med järnvägen. Reservatet får en utbredning som möjliggör en planskild korsning i närheten av nuvarande plankorsning eller vid Kungsängsesplanaden.

### **Inriktning**

Reservatet möjliggör en passage under järnvägen med anslutande gator som kopplar ihop stadens delar. Passagen kan också underlätta prioritering av framkomligheten för kollektivtrafik i andra delar av innerstaden. Reservatets läge får preciseras i senare utredning.

### ***Planskild korsning Börjegatan - Dalabanan***

Utvecklingen i Börjetull och Librobäck-Husbyborg med bostäder och verksamheter ökar passagera vid befintlig plankorsning. På sikt ökar även trafikeringen på Dalabanan, med fler bomfällningar. Det leder till köbildning långt upp i systemet och medför ökade olycksrisker.

### **Inriktning**

Reservatet möjliggör en passage under järnvägen som kopplar ihop stadens delar.

### ***Planskild korsning Ringgatan - Dalabanan***

Stadens tillväxt leder till fler passager. En utbyggd trafikering på Dalabanan ger fler bomfällningar. Sammantaget höjer det olycksrisken och ökar väntetiderna.

### **Inriktning**

Reservatet möjliggör en passage under järnvägen som kopplar ihop stadens delar.

- <u>Börjegatan</u>
- <u>Ringgatan</u>
- <u>St Olofsgatan</u>
- <u>St Persgatan</u>
- <u>Vimpelgatan (nytt läge, längre norrut)</u>
- <u>Bergsbrunna (nytt läge söderut vid tillkommande tågstation)</u>

Figur 94 Faktaruta järnvägs korsningar som ska ersättas med planskilda korsningar. Alla är inte markerade som separata reservat på plankartan

## **Trafikplats**

Figur 95 Sortikon trafikplatser

### ***Trafikplatser E4***

Kommunens starka utveckling och översiktsplanens inriktning kan leda till behov av två nya trafikplatser på E4, vid Årsta respektive vid väg 1060, Östunavägen.

### **Inriktning**

Kommande planering får tydliggöra behov av trafikplatsen vid Årsta, och dess omfattning.

### ***Trafikplats Bärbyleden***

En utveckling av nordvästra staden runt ett kommande stationsläge i Börjetull kan leda till behov av ny trafikplats på Bärbyleden.

### **Inriktning**

Trafikplatsen möjliggör en överflyttning av biltrafik från andra delar av gatunätet där kollektivtrafik prioriteras, såsom stadsstråket längs Börjegatan. Kommande planering får tydliggöra behov av trafikplatsen, och dess omfattning. Se även Bärbyleden Berthåga-Libroback.

## FLYGPLATS

### Figur 96 Sortikon flygplats

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

## KARTA

### Figur 97 Sortikarta flygplats – utsnitt från plankartan

#### Inriktning



Flygverksamheten värnas

Kommunen ska i sin planering säkerställa att riksintresset kan bestå.

## NATUR, PARK OCH VATTEN

Översiktsplanen tar ställning till och redovisar den gröna och blå huvudstrukturen i ett 2050-årsperspektiv. Här ingår bland annat naturområden och större parker inom staden och i dess närhet, sammanbundna av gröna stråk som byggs upp av befintliga och kommande grönområden och parker med integrerade dagvattenstråk, tätortsnära natur i alla prioriterade tätorter och stråk längs större åar och vissa sjöar. På plankartan redovisas även åsen som långsiktig grundvattenresurs. Fokus ligger på stads- och tätortsnära områden, att synliggöra och ge plats för dagvattnet, att säkra dricksvattenförsörjningen och att säkerställa nationella och internationella åtaganden. Dessutom redovisar planen tre stora områden, som utgör resurser för naturvård och friluftsliv i ett regionalt perspektiv.

Parker, naturområden, vattendrag och sjöar, liksom Uppsalaåsen, tillhör Uppsalas mest uppskattade kvaliteter. Dessa områden har stor betydelse för människors välbefinnande och hälsa, för biologisk mångfald, för vattenförsörjningen och för kommunens identitet. Tillgång till parker, grönområden och vatten höjer även det ekonomiska värdet på befintliga och kommande bebyggelsemiljöer. Den grön-blå strukturen har förutsättningar att bidra med biologisk mångfald och ekosystemtjänster, som i sin tur ger såväl sociala som ekonomiska värden. Stor variation när det gäller typer av grönytor i både staden och tätorter behöver finnas, alltifrån skog och annan mark med naturlig vegetation till anlagda parker. Hit räknas även idrottsytor av olika slag. Den grön-blå strukturen erbjuder en mångfald av upplevelsevärden och miljöer för rörelse och möten mellan människor, men också avskildhet och vila. Natur i urbana miljöer ska särskilt erbjuda bra lekområden för barn. Det finns också värden och landskaps samband för växter och djur som är utmärkande för Uppsala stad men som är ovanliga i det omgivande landskapet.

Den gröna och blå strukturen är avgörande för ekosystemtjänster. En av de viktigaste ekosystemtjänsterna i kommunen är åsens förmåga att förse oss med rent dricksvatten. Det skulle kosta mycket pengar och innebära stora risker att ersätta denna funktion med en annan teknisk lösning.

Utöver de stora grönytor som markerats på plankartan finns inom staden och tätorterna många viktiga parker och områden med närnatur. Sådana mindre grönytor är ofta viktiga som park eller natur för närboende, skolor och förskolor samt i många fall även för ekosystemtjänster. Dessa framgår av mer detaljerade planeringsunderlag, bland annat underlagsrapporter till översiktsplanen, parkplaner och kommunens naturdatabas. För park, natur och vatten finns i kommunen, utöver översiktsplanen, styrande dokument så som parkriktlinjerna, naturvårdsprogrammet, vattenprogrammet och dagvattenprogrammet. Med vattenprogrammet som paraply tas handlingsplaner fram bland annat för Fyrisån och åsen samt en VA-plan.

Översiktsplanen redovisar följande natur, park och vattenområden:

- Grönområde
- Grönt stråk
- Stort naturområde
- Å-stråk
- Åsens grundvatten

## KARTA

Figur 98 Gemensam sortkarta grön-blå strukturen – utsnitt från plankartan

## Faktaruta Ekosystem och ekosystemtjänster

Alla levande varelser och den livsmiljö som finns inom ett visst område bildar tillsammans ett ekosystem. Exempel på ekosystem kan vara en skog, ett vattendrag, en äng, en park eller en allé. Ekosystemen kan betraktas i olika skalor. Exempelvis kan ett träd i en allé betraktas som ett eget ekosystem.

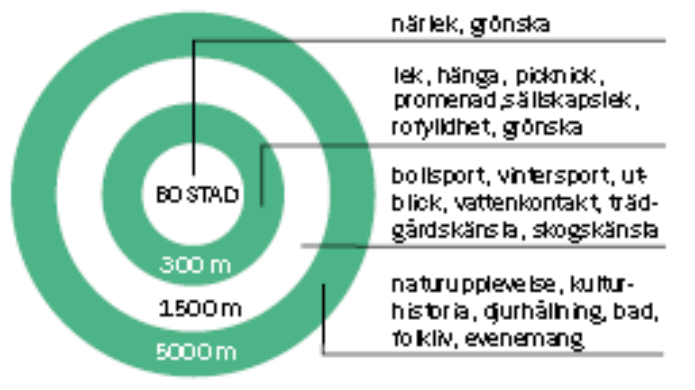
Ekosystemtjänster är enligt Naturvårdsverkets definition de direkta och indirekta tjänster som ekosystemen bidrar med till människans välbefinnande. De brukar indelas i producerande (t.ex. mat, råvaror), reglerande (t.ex. vattenrening, bullerdämpning och pollinering av växter) kulturella (t.ex. möjligheter till motion, friluftsliv och sinnlig upplevelse) och stödjande (t.ex. biologisk mångfald och jordmånsbildning). Det är tjänster som naturens ekosystem erbjuder gratis till oss människor. I många fall är tjänsterna direkt livsnödvändiga. Ibland kan viktiga tjänster ersättas med andra lösningar även om det kan vara kostsamt och riskabelt. Fördröjning och rening av dagvatten, rekreativsmöjligheter, möjlighet till småskalig odling samt grönska som ger trivsamma och hälsofrämjande utemiljöer är exempel på sådana tjänster som är särskilt viktiga i stadsmiljö.

Figur 99 Faktaruta ekosystem och ekosystemtjänster

## Faktaruta Vattenprogram för Uppsala kommun

Vattenprogrammet tar sin utgångspunkt i utmaningar beskrivna i vattendirektivet, de nationella miljökvalitetsmålen och tillståndet i Uppsala kommuns vattenresurser. Programmets syfte är att ge mål, förutsättningar, inriktning och strategier för att god ekologisk och kemisk status ska uppnås för ytvatten respektive god kvantitativ och kvalitativ status för grundvatten. Detta i enlighet med de miljökvalitetsnormer som Vattenmyndigheten fastställt. Programmets syfte är vidare att kommunen kan möta ökade krav på uppföljning, hantera olika intressen och målkonflikter kopplat till vattenförvaltningen samt möjliggöra genomförandet av långsiktiga åtgärder inom kommunen.

Figur 100 faktaruta vattenprogrammet



Figur 101 Sociotopsnuran visar vilka de största avstånden bör vara från bostaden till de olika sociotopvärdena. Se vidare Parkriktlinjerna

### ! Upplysningar och hänvisningar

Se även ;

- Parkriktlinjer för Uppsala
- Vattenprogram
- Dagvattenprogram
- Naturvårdsprogram
- Ekosystemtjänster i Uppsala kommun, underlagsrapport



## GRÖNOMRÅDE

Figur 102 Sortikon grönområde

Stora parker och naturområden i eller kring staden och tätorterna, som har betydelse för rekreation för flera stadsdelar eller för en hel tätort, pekas i planen ut som grönområde. Populära gångstråk, bland annat Linnéstigar och Gula stigen, passerar igenom flera av områdena. Grönområdena har i planen delats in i olika kategorier. Några av de områden som på kartan redovisas som grönområde har eller kommer att få formella skydd som naturreservat (N respektive S). Några områden utgör, helt eller delvis, kommunalt förvaltade friluftsområden, stora parker eller närnaturområden (F). Övriga områden är tätortsnära skogs- och jordbruksmarker som har eller förväntas få betydelse för rekreation för kommunens växande befolkning (Ö). Några av områdena utgör en blandning av flera kategorier redan idag, där till exempel någon del är skyddad, en annan är kommunalt friluftsområde eller närnatur och övriga delar är övrig mark.

Övergripande inriktning för utvecklingen inom grönområden ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar. En översiktlig objektspecifik redovisning och beskrivning ges även i karta och tabell.

## KARTOR

(SE NEDAN preliminära kartor, ska lay outas)

Figur 103 Grönområden i kommunen

Figur 104 Grönområden i staden

### Inriktning



Områden för rekreation – rörelse, vistelse, idrott  
Biologisk mångfald och ekosystemtjänster

Grönområden reserveras som befintliga eller framtida rekreationsresurser för stadens och tätorternas växande befolkningar. De ska utvecklas och nyttjas långsiktigt för att kunna upprätthålla ekosystemtjänster och fungera som viktiga livsmiljöer och spridningssamband för växter och djur. Skyddade grönområden (N) sköts eller utvecklas i enlighet med gällande skötsel- eller bevarandeplaner. Områden där reservatsbildning pågår eller planeras (S) har preliminära gränser men skyddas från intrång i avvaktan på att gränser fastställs i reservatsutredningar och beslut.

De grönområden som är kommunalt förvaltade friluftsområden, park eller närnatur (F) utvecklas i enlighet med fastställda skötsel- eller utvecklingsplaner. Aktuella planer tas fram där sådana saknas. Gränsen är ofta flytande mellan park, närnatur och friluftsområde. Dessa områden utvecklas med olika typer av vistelsekvaliteter, inklusive ytor och anläggningar för idrott/motion inom de områden som utgör stora landskapsparker (se tabell x).

Övriga naturområden (Ö) reserveras för allemansrättsligt tillgängligt friluftsliv under planperioden. Kommunen bör om eller när behov uppstår ta en aktiv roll för att mer eller mindre långsiktigt säkerställa eller utveckla sociala och ekologiska naturvärden i sådana områden genom markförvärv eller på annat sätt i samarbete med markägare. Sådant aktivt arbete ska aktualiseras i närtid främst för områdena Råby park, Herrhagskogen och Hässelby hage.



Nr	Områdesnamn (eller tätortsnamn)	Kategori	Särskilda preciseringar och avvägningar
1	Hågadal-Nåsten	NF	Delvis N2000 och Riksintresse. Kommunalt naturreservat
2	Stadsskogen	NF	Kommunalt naturreservat
3	Norra Lunsen	NF	N 2000 och riksintresse. Kommunalt naturreservat.
4	Bäcklösa	N	N 2000, Bör utvecklas till F framöver – se riktlinje för N2000 i RI-bilagan (del B)
5	Tjäderleksmossen	N	N 2000. Statligt naturreservat
6	Kronparken	SF	Reservatsutredning pågår
7	Hammaraskog	SF	Reservatsutredning pågår
8	Årike Fyris	SF	Delvis N2000 och Riksintresse. Skydd för landskapsbilden. Två mindre statliga naturreservat inom området. Reservatsutredning pågår
9	Fjällnora	SF	Reservatsutredning initieras i närtid av kommunen
10	Funbosjön	S	Devis N2000 och Riksintresse, statligt reservatsförslag
11	Vårdsätra skog	F	
12	Gottsundagipen	F	Landskapspark
13	Sunnerstaskogen	F	
14	Södra Kronparken	Ö	Behöver utvecklas till F när Södra staden byggs ut
15	Kronåsen	F	
16	Stadsträdgården-Studenternas-Kap	F	Finpark, idrottsarena och parkstråk i Årummet
17	Ekebydalen	F	Landskapspark
18	Vaksala prästgårdsgärde	F	Landskapspark
19	Gränbyparken	F	Gård med djurhållning bete, friluftsbad m.m.
20	Lerdammsparken	F	Landskapspark
21	Stabby backe och Stabbyskogen	F	
22	Herrhagsskogen	Ö	Aktivt arbete prioriteras i närtid
23	Hässelby hage m.m.	Ö	Hässelby hage: aktivt arbete prioritera i närtid
24	Röbo-Storvad-Faxan	FÖ	Delvis Riksintresse
25	Råby park	Ö	Aktivt arbete prioriteras i närtid
26	Storskogen	NFÖ	Delvis naturreservat och N2000. Delvis friluftsområde.
27	Del av Örlösan	Ö	
28	Vedyxaskogen	FÖ	Delvis kommunalt friluftsområde
29	Gunsta närrekreationsmark	Ö	Ingår i gällande fördjupad översiktplan Funbo
30	Länna närrekreationskog (2 objekt)	Ö	Större delen av objekten ingår som naturmark i pågående planläggning. Gräns natur/bebyggelse ska fastställas i detaljplanen.
31	Almunge motionsspår	Ö	
32	Knutby motionsspår	Ö	
33	Gävsta	FÖ	Delvis kommunal närnatur
34	Storvreta årum	FÖ	Delvis kommunal närnatur
35	Vattholma (3 objekt)	FÖ	Delvis kommunal närnatur
36	Skyttorp (2 objekt)	Ö	
37	Björklinge (4 objekt)	FÖ	Delvis kommunalt friluftsområde/närnatur
38	Lövstalöt	NFÖ	Delvis NR, delvis kommunalt friluftsområde
39	Bälinge (3 objekt)	FÖ	Delvis kommunal närnatur
40	Järlåsa	Ö	
41	Vänge (3 objekt)	FÖ	Delvis kommunal närnatur
42	Ramstalund	Ö	
43	Årstaparken	F	Landskapspark
44	Linnés Hammarby	NÖ	Statligt kulturresevat

Figur 105 Grönområden indelade i kategorier

Kategorier visas i tabellen med följande förkortningar

- N=Naturskyddat.
- S=Naturskydd planeras
- F= Kommunalt förvaltad friluftsområde, närnatur eller park,
- Ö= Övrigt – tillhör idag ingen av ovanstående kategorier

## Särskilda preciseringar och avvägningar för grönområde

### Vid planläggning, lovprövning och annan ärendehantering

- Värna grönområdenas ekologiska och sociala värden samt potential för ekosystemtjänster. Medge inte bostäder eller privatiserande byggnader, anläggningar eller verksamheter i kommunens friluftsområden, närnatur och parker (F). Allmänt tillgänglig byggnad eller anläggning som tillför vistelsevärden till området kan prövas.
- Medge inga byggnader eller anläggningar för områden där skydd finns eller planeras (S). Närmare utredning kring reservatens gränser och syfte får ge vägledning för ärendehandläggning.
- Tillåt enstaka bebyggelsestillskott i anslutning till befintlig bebyggelse förutsatt att det inte försämrar eller försvårar framtida utveckling av tillgänglighet och kvaliteter för friluftslivet inom övriga grönområden (Ö). I övrigt nyttjas dessa områden tills vidare inom ramen för pågående markanvändning (det vill säga främst jord- och skogsbruk). För grönområde som överlappas av utredningsområde vid prioriterad tätort ska den exakta avgränsningen avgöras i programarbete eller motsvarande för respektive utredningsområde.

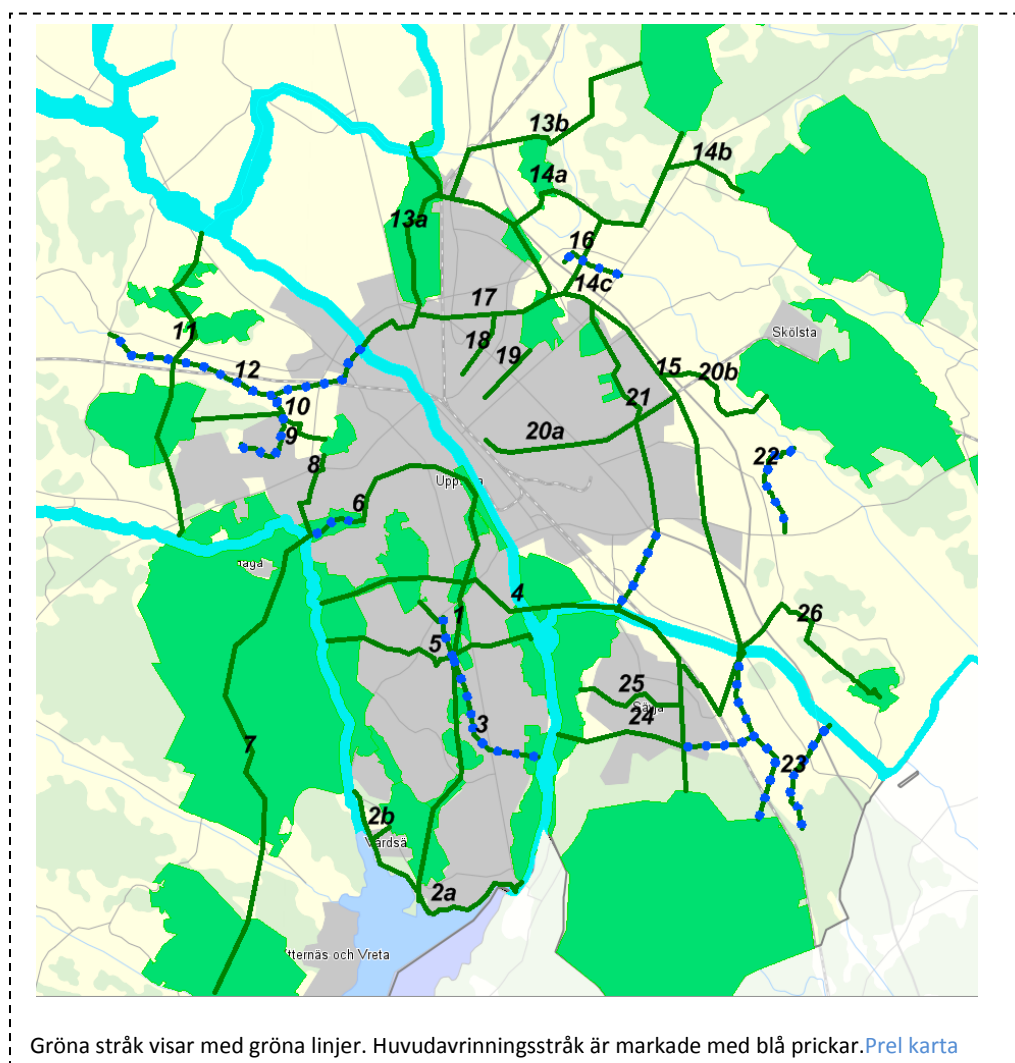
### ! Upplysningar och hänvisningar

- För naturreservat gäller särskilda bestämmelser.
- Riksintressen för naturvård och för friluftsliv/turism samt Natura 2000-områden redovisas med riktlinjer i del B. Observera att även åtgärder som sker utanför gränsen för Natura 2000-objekt kan behöva prövas av Länsstyrelsen.
- För alla övriga natur- och rekreationsvärden inom kommunens yta hänvisas till kommunens och andra aktörers planeringsunderlag såsom riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2012) samt aktuella inventeringar och planer, till exempel parkplaner och naturdatabas.

## GRÖNT STRÅK OCH DAGVATTENSTRÅK

Figur 106 Sortikon grönt stråk

Gröna stråk byggs upp av befintliga och kommande grönområden och parker och utgörs i vissa partier av dagvattenstråk. De är viktiga nuvarande eller framtida grön-blå samband i staden och dess närmaste omgivningar. Stråken knyter samman stadens olika delar med grönområden och åar, och grönområden med varandra och det omgivande landskapet. Stråkens läge på kartas anges i grova drag. I synnerhet gäller detta för framtida stråk, där läget i mer detaljerad skala får fastläggas i framtida planeringsprocesser i samarbete med markägare i de fall kommunen inte äger marken.



Figur 107 Sortkarta grönt stråk – utsnitt från plankartan

Övergripande inriktning för utvecklingen inom grönstråken ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar. Därefter följer en översiktlig objektspecifik beskrivning i tabell med tillhörande preciseringar och avvägningar för utvecklingsinriktningen.

### Inriktning



- Sammanlänkande rörelsestråk
- Ekologiska spridningssamband
- Dagvattenstråk med översvämningssamband

Längs gröna stråk ska grönområden, grönytor och grönska tas tillvara, utvecklas och kopplas samman till trygga och tillgängliga rörelsestråk. Flera av stråken följer befintliga rörelsestråk, bland annat Gula stigen och Linnéstigar medan andra stråk behöver utvecklas när staden växer och förtätas. Där det finns behov och förutsättningar ska ekologiska samband stärkas och ekosystemtjänster utvecklas och nyttjas med ett långsiktigt perspektiv. I de delar av staden, där det råder brist på gröna kvaliteter eller rörelsestråk eller där det finns viktiga ekologiska landskaps samband att ta tillvara, har stråken särskilt stor betydelse.

I delar av staden finns särskilt viktiga ekologiska spridningssamband som ska upprätthållas och stärkas. Det gäller främst livsmiljöer för gammal tall, det så kallade "tallnätverket", som Uppsala kommun har ett särskilt ansvar för i ett regionalt och nationellt perspektiv.

Några av stråken är "huvudavrinningsstråk", det vill säga lågstråk i park- eller naturmark som avleder markvatten och dagvatten från större bebyggelseområden. Längs stråk som utgör huvudavrinningsstråk ska dagvattenhantering prioriteras. Sådana anläggningar ska utformas så att de bidrar även till rekreation och ekologiska värden förutom till god ekologisk och kemisk status i sjöar och vattendrag. Stråken ska öka säkerheten mot översvämningar, sänka hastigheten på vattnet och bidra till rening av dagvatten. Längs sådana avrinningsstråk ska de häkosystemtjänsterna nyttjas och förstärkas genom dagvattenhantering i öppna diken och dammar, som också ger rekreativa och ekologiska kvaliteter.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för grönt stråk

- Ta tillvara, utveckla och koppla samman sociala och ekologiska gröna kvaliteter och samband vid all planläggning som berör gröna stråk. Bebyggelse tillägg som berör stråken får inte förstöra eller fragmentera viktiga sociala eller ekologiska värden eller samband. Planlägg viktiga grönytor längs stråken som park eller natur och tillvarata, stärk eller utveckla stråkens ekosystemtjänster.
- Uppmärksamma särskilt korsningspunkter mellan grönt stråk och stadsstråk. Här krävs noggrann avvägning utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet för att hitta lösningar som tillgodoser båda strukturerna. Se även avvägning för stadsstråk.
- Beakta behov av idrottsytor längs stråken och avväg mot stråkens sociala och ekologiska värden.
- Höj kvaliteten på kvarvarande grönytor i de fall delar av grönytor längs stråken tas i anspråk för bebyggelse.
- Längs huvudavrinningsstråk ska dagvattenhantering, främst i öppna diken och dammar, prioriteras framför andra parkkvaliteter i den mån man inte kan uppfylla båda syftena.

Figur 108 Gröna stråk

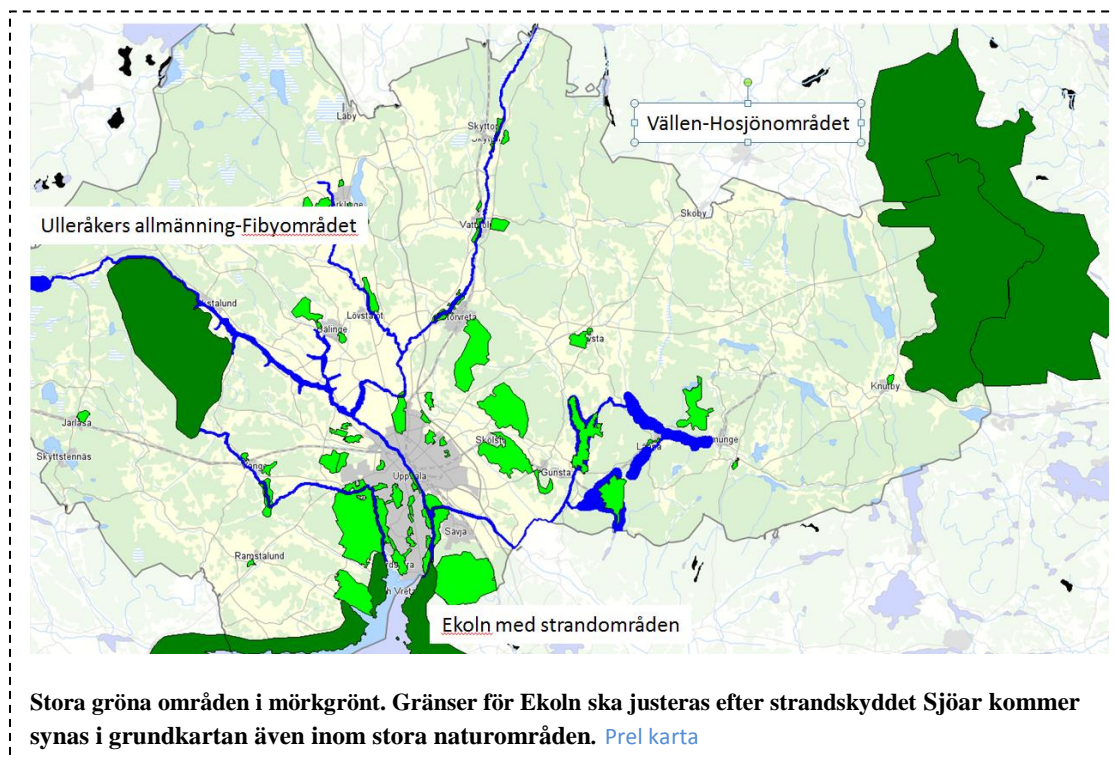
Nr	Namn	Särskilda preciseringar och avvägningar
1	Gula stigen-stråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk genom park och natur från stadens centrum till Mälaren, som bidrar med många olika ekosystemtjänster. Stråket knyter ihop Bäcklösa Natura 2000-område med närliggande värdefulla skogsmiljöer och kan fungera som spridningsväg för bland annat cinnoberbagge.
2	Mälarstrand-stråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk med vattenkontakt och bad längs Mälarstranden från Flottsund till Vårdsätra-Lurbo, med fortsättning mot Hammarskog. Där möjligheter till bad och andra vattennära vistelsevärden liksom strandmiljöernas ekologiska värden värnas och utvecklas. Stråket sammanlänkar Årike Fyris med Hågadalen och strandstråket med Vårdsätra skog.
3	Bäcklösadiket	Utveckla ett dagvatten- och parkstråk som i sitt möte med Fyrisån även berikar naturupplevelser i Årike Fyris, genom livsmiljöer och spridningsvägar för bland annat groddjur och fåglar.
4	Lunsen-Hågadalen-stråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk via Stordammen, Sävjaån, Åriket, Kronparken och Stadsskogen. Mellan Ultunaåsen (i Årike Fyris) och Hågadalen binder stråket ihop tallnätverket och kan fungera som spridningsväg för bland annat cinnoberbagge.
5	Malmastråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk och förstärk ekologiska samband mellan Ultunaåsen (i Årike Fyris) och Norbyskogen (i Hågadalen-Nåsten).
6	Hågastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk via centrala parker och grönområden, Arosparken och Ekebydalen till Hågadalen. Utveckla Ekebydalen med dagvattenhantering, parkkvaliteter och idrottsytor.
7	Hammarskogsstråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk från Håga till Hammarskog.
8	Flogstastråket	Utveckla ett grönt stråk mellan Hågadalen och Stabby backe via Flogsta, som också utgör en länk i tallnätverket mellan Eriksberg och Herrhagskogen.

9	Berthågastråket	Utveckla ett dagvatten- och rörelsestråk som knyter ihop Stabby-Herrhagenstråket med Librobäcken.
10	Stabby-Herrhagenstråket	Utveckla ett rörelsestråk mellan Stabby och Herrhagsskogen på Stabbyfältet och östra Herrhagsskogen, där den västra delen av stråket också utgör en länk i tallnätverket.
11	Västra stadsrandstråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk mellan Hågadalen och Fyrisån längs västra stadsranden i stadens nordvästra delar.
12	Librobäcken	Utveckla ett sammanhängande rörelsestråk längs vattendraget, som också utgör huvudavrinningsstråk för dagvatten. Inklusiv ny GC-bro över Fyrisån i Börjetull.
13	Gamla Uppsala-stråket	Knyt ihop Linnés Gamla Uppsalavandring med ett grönt rörelsestråk mot mot Librobäcken i söder och i norr med ett rörelsestråk från Gamla Uppsala mot Storvad och över Fyrisån mot Faxan.
14	Vaksalastråket	Bibehåll Linnés Vaksalavandring, omläggning i den stadsnära delen planeras via Vaksala och Brillinge (14c).
15	Östra stadsrandstråket	Utveckla ett grönt stråk längs den östra stadsranden mellan Gamla Uppsala och ända ned till Bergsbrunna. Utveckla den södra delen (mellan Bergsbrunna och Sävjaån) för dagvattenhantering vid utveckling av Bergsbrunna stadsnod.
16	Dagvattenstråk Vaksala	Utveckla ett dagvattenstråk inom ramen för utveckling av verksamhetsområdet Nordöstra stadsgränsen
17	Von Bahrskas-stråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk mellan Galgbacken och Gränby som också utgör viktig delar av skogsmiljöer med gammal tall samt bidrar med flera olika ekosystemtjänster, bland annat rekreativsvärden.
18	Kapellgärdesstråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan innerstaden och Von Bahrskas-stråket, via Kapellgärdesparken och Bellmansparken
19	Gränbystråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan innerstaden och Gränbyparken
20	Vedyxastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan stadens centrum och Vedyxaskogen.
21	Fyrislundsstråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk mellan Årstaparken och Åriket, via Boktryckarparken och Fyrislund. Stärk gröna kvaliteter och ekosystemtjänster. Utveckla park- och dagvattenstråk inom ramen för nytt planerat utvecklingsområde på slätten söder om Gnistarondellen.
22	Dagvattenstråk Kumla	Utveckla ett dagvattenstråk inom ramen för utveckling av verksamhetsområdet Fyrislund öster om E4
23	Dagvattenstråk Bergsbrunna	Utveckla ett dagvattenstråk inom ramen för utveckling av stadsnod Bergsbrunna
24	Bergsbrunna-Åriketstråket	Utveckla ett dagvatten- och rörelsestråk mellan mellan Bergsbrunna och Vreten inom ramen för stadsutveckling av Bergsbrunnanoden och utvecklingsområdet Sydöstra stadsdelarna . Knyt ett rörelsestråk vidare till Åriket genom Sävja stadsdelspark.
25	Näntunastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk genom natur och park mellan stråket från Lunsen vid Bergsgrunna och Årike Fyris, via Näntuna
26	Linnés Danmarksvandring	Bibehåll ett rörelsestråk till Linnés Hammarby

## STORT NATUROMRÅDE

Figur 109 Sortikon stort naturområde

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



Figur 110 Sortikarta stort naturområde – utsnitt från plankartan

De stora naturområdena är:

- Ekoln med strandområden
- Ulleråkers allmänning – Fibyområdet
- Vällen – Hosjöområdet

Övergripande inriktning för utvecklingen inom stort naturområde ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar, följt av en översiktlig objektspecifik beskrivning.

### Inriktning:



#### Rekreativa områden i ett regionalt perspektiv

Områdena ska fortsatt erbjuda en opåverkad karaktär. Områdena kan utifrån sina ingående natur-, kultur- och landskapsvärden utvecklas vidare till rekreativa och turistiska utflyktsmål av betydelse i ett regionalt perspektiv.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för stort naturområde

##### Vid planläggning, lovprövning och annan ärendehantering

- Bevara områdenas opåverkade karaktär. Områdena ska i stora drag värnas från tillkommande privatiserande, omgivningsstörande eller landskapspåverkande byggnader eller anläggningar. Mindre kompletteringar i anslutning till befintlig bebyggelse kan ske under förutsättning att den stora opåverkade karaktären inte skadas.
- Anläggningar för natur- och kulturturism som placeras och utformas på ett varsamt sätt i förhållande till områdenas natur-, kultur och landskapsvärden kan medges.



#### **! Upplysningar och hänvisningar**

- Mälaren samt delar av de övriga två stora naturområdena utgör riksintresse för naturvärden och Natura 2000, se riksintressen, del B

#### **Ekoln med strandområden**

Mälarens nordligaste vik Ekoln med strandområden är en viktig tillgång, både som närnatur och som besöks- och utflyktsmål, inte bara för uppsalabor. De främsta värdena utgörs av vattenkontakt och utblickar, bad, vattensport, båtliv och vistelse på vatten och isar samt flora- och faunavärden. Utifrån ett turistiskt- och kulturmiljöperspektiv är Wiks slott och den omgivande parkartade skogen en central målpunkt inom området, liksom Hammarskogs friluftsområde. Tillgången till rekreationsområden med vattenkontakt i Uppsala tätorts närhet är begränsad. De kvarvarande allemansrättsliga tillgängliga strandområdena är därför extra värdefulla att långsiktigt bevara och göra mer tillgängliga för allmänheten. Mälarens stränder har särskilt höga värden för sina sammanhängande lövträdshabitat och strandskogar. Mälaren kommer även i framtiden att vara en viktig dricksvattentäkt för en växande befolkning.

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

Ulleråkers allmänning med omgivning är både biologiskt och hydrologiskt ett av Upplands mest varierade och unika skogsområden. Skogen är rik och omväxlande med inslag av lundartad ädellövskog och gammelskog. Här finns Sveriges största glupområde, som är en uppländsk våtmarkstyp, liksom många andra våtmarkstyper och källor. Styggkärret, Fäbodmossen och Fiby urskog är skyddade som naturreservat, samt utpekade som riksintressen och Natura 2000-områden. De är mycket populära utflyktsmål för allmänheten. Örsätra, ett skogsområde längs Jumkilsstigen, är för närvarande under kommunal reservatsbildning i samarbete med Upplandsstiftelsen.

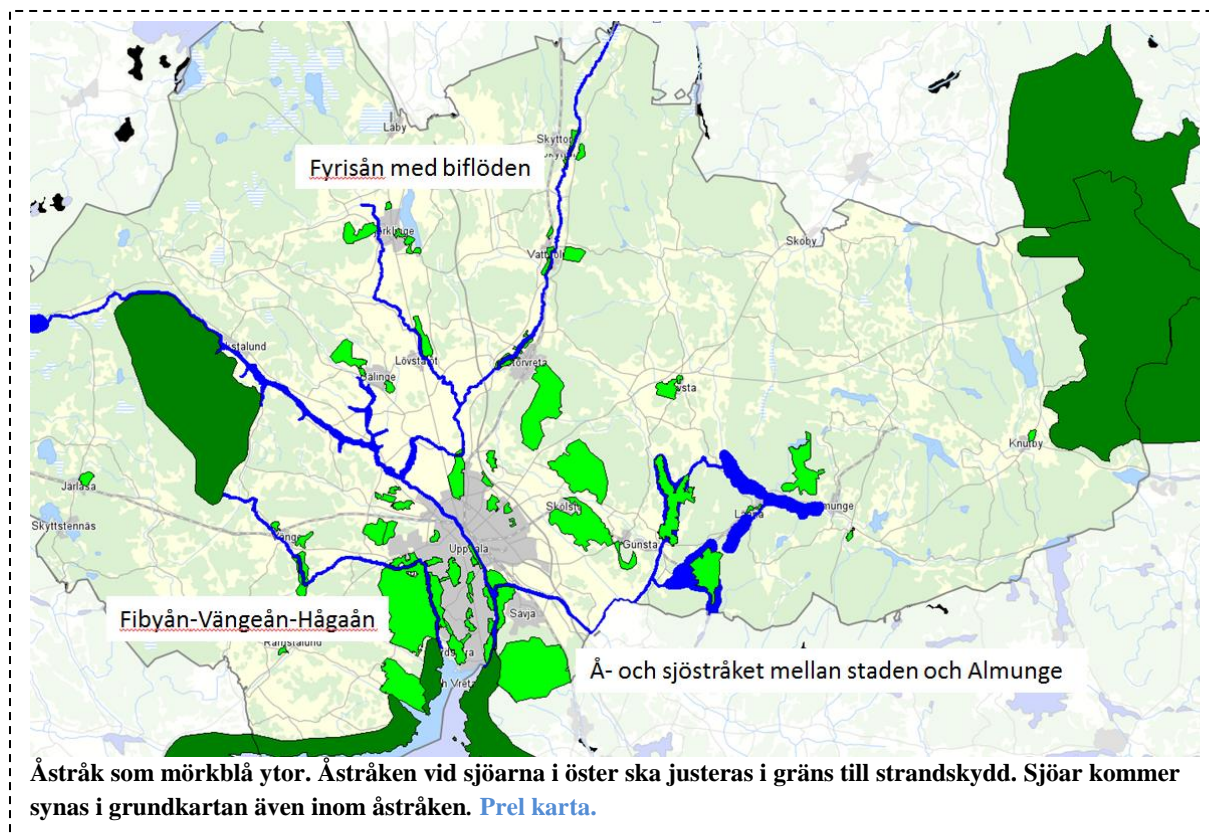
#### **Vällen – Hosjöområdet**

Inom Vällen–Hosjöområdet, i gränstrakterna mellan Uppsala, Östhammar och Norrtälje kommuner, ryms en osedvanligt hög koncentration av högt klassade naturområden med skyddsvärda arter. Området är en viktig resurs för biologisk mångfald och friluftsliv och i vissa delar även för kulturmiljövården 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 kommuninvånarna och även regionalt, särskilt attraktivt för vandring, naturupplevelser, paddling, bad och fiske. I området nära Knutby ingår sportfiskeområdet Fyrväplingen och Hosjön. Genom området passerar Upplandsleden. Kommunalt förvaltade badplatser finns i Vällen och i Hosjön. Vällenområdet och Hosjön med omgivning utgör riksintressen för naturvärden. Inom området finns sju naturreservat och alla sjöarna har utvidgat strandskydd.

## Å-STRÅK

Figur 111 Sortikon å-stråk

Åstråk är stråk längs med sjöar och vattendrag som har stor potential för att utvecklas till rekreativa rörelsestråk eller är särskilt viktiga för att skydda känsliga vatten och uppnå miljö kvalitetsnormerna enligt vattendirektivet. 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.



Figur 112 Sortkarta å-stråk – utsnitt från plankartan

Å-stråken är:

- Fibyån – Vängeån – Hågaån
- Fyrisån med biflöden
- Å- och sjöstråket mellan staden och Almunge

Övergripande inriktning för utvecklingen inom å-stråk ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar, följt av en beskrivning och inriktning för respektive stråk.

### Inriktning:



- Stärk och värna tillgänglighet till vattnet genom vistelseytor och rörelsestråk
- Värna biologiska samband för växter och djur
- Vattenkvaliteten ska uppnå god ekologisk och kemisk status.

Allemansrättslig tillgänglighet ska bibehållas i åstråk. Vattenkvaliteten ska uppnå god ekologisk och kemisk status. Tillgängligheten kan utvecklas i samband med utbyggnader i omgivningarna och med högst prioritet nära tätorter och andra större utbyggnadsområden. Vid tät bebyggelse i omgivningarna ska stråken behålla sin viktiga

funktion som buffert mot översvämningar och recipient för dagvatten. I staden och i tätorter ska åstråken kontinuerligt utvecklas till attraktiva platser för vistelse och rörelse.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för åstråk

I staden och tätorter:

- Stärk tillgänglighet och vistelsekvaliteter för allmänheten i åstråk och överbygg åarnas barriäreffekter.

I omland och på landsbygden:

- Värna åstråken från byggnader, anläggningar eller åtgärder som riskerar att påverka vatten- och strandmiljöernas natur- och rekreativvärden negativt eller försämra tillgängligheten för allmänheten till vattenmiljöerna och deras stränder
- Värna och tillgängliggör åstråken i samband med utbyggnader i omgivningarna och med högst prioritet nära tätorter och andra större utbyggnadsområden. Förbättra tillgängligheten längs med, till och över åstråken, där dessa utgör barriärer.

#### ! Upplysningar och hänvisningar

För riktlinjer vad avser vattenkvalitet se Riktlinjer för alla mark- och vattenområden

- Kommunen har även ett vattenprogram med tillståndsmål med avseende på vattenkvalitet, tillgänglighet/rekreation samt klimatanpassning.
- För Fibyås övre delar, Funbosjön-Sävjaån och Jumkilsån se även riksintressen, del B
- Åtgärder för att uppnå MKN i Sävjaån sker i samverkan med Enköpings kommun.

### 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. 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

Ekeby sjö bör utvecklas till en målpunkt för Vänge tätort (ingår i område markerat som grönområde) och tillgängligheten längs Vängeån bör förbättras.

### 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 för närvarande inte god kemisk status. Del av Fyrisån samt Jumkilsån och Siggeforasjön har särskilda kvaliteter. 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 samt som naturresurs, för bland annat vattenförsörjning och som mottagare av dagvatten och renat spillvatten. Fyrisån mynnar i Ekoln/Mälaren och Uppsala kommuns mark- och vattenanvändning kan påverka dricksvattenkvaliteten för kommuner nedström. 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 landskapsfiske asp och för häckande och rastande fågel.

#### Inriktning

Fyrisån med biflöden ska, i hela sin sträckning, erbjuda allemansrättslig tillgänglighet, god vattenkvalitet och ekologisk funktion. Åarnas ekologiska status förbättras genom fortsatt arbete med fria vandringsvägar för fisk samt ökade insatser för bland annat rening av dagvatten. Åtgärder ska vidtas för att förhindra negativ påverkan på dricksvattenkvaliteten. 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 Lövstalöt 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). Utformning av stadsmiljöer längs åstråket kan variera och ska präglas av de kvaliteter som är knutna till ån. Vid tät bebyggelse i omgivningarna ska stråken behålla sin viktiga funktion som buffert mot översvämningar och recipient för dagvatten. Den rörelsebarriär som ån och dess biflöde Sävjaån utgör bland annat i Årike Fyris ska överbryggas genom flera gång- och cykelbroar.

#### **Å- och sjöstråket mellan staden och Almunge**

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 omgivningar utgör en stor tillgång för tätorterna och boende längs sträckan mellan Funbo och Almunge. Trehörningen har särskilt stor betydelse för det växande Funbo-Gunsta och för friluftsområdet Fjällnora. 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 ingen av sjöarna uppnår god kemisk status. Via Sävjaån rinner vattnet vidare till Fyrisån. Här finns flera lekplatser för landskapsfisken asp.

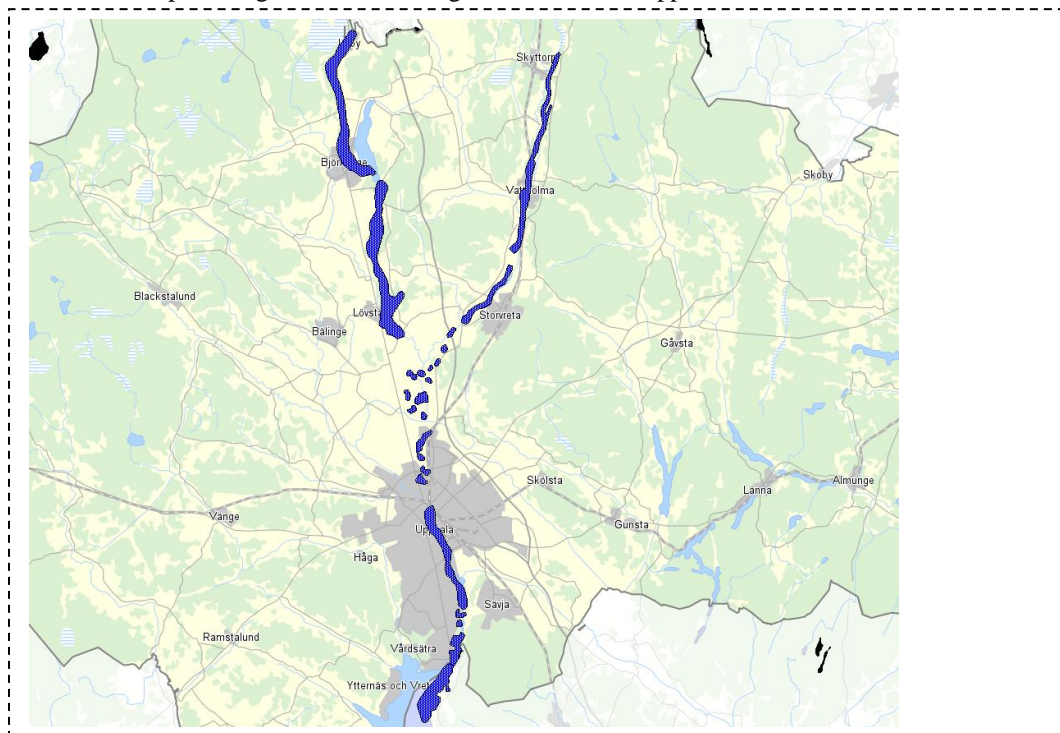
#### **Inriktning**

Stränderna ska värnas och tillgängliggöras i samband med utbyggnader i omgivningarna och med högst prioritet nära tätorter. Genom VA-anslutning från staden förväntas vattenkvaliteten förbättras, inte minst för Trehörningen.

## ÅSENS GRUNDVATTEN

Figur 113 Sortikon åsens grundvatten

Uppsalaåsen sträcker sig, mer eller mindre sammanhängande, genom Uppsala kommun i nord-sydlig riktning. Åsen bildar och transporterar grundvatten och utgör den källa som Uppsala hämtar dricksvatten från.



Figur 114 Åsens grundvatten (Prel karta.)

Övergripande inriktning för utvecklingen inom områden för åsens grundvatten ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar.

### Inriktning

#### ➔ Nyckelroll för dricksvattenförsörjning

Åsen ska långsiktigt förse Uppsala med dricksvatten och markanvändningen inom dess tillrinningsområde ska inte påverka grundvattnet negativt. Grundvattnet ska uppfylla miljökvalitetsnormer och ska ha god kvalitet som råvatten.

#### Särskilda preciseringar och avvägningar för åsens grundvatten

- Begränsa omfattning av nyexploatering på känsliga delar av åsen (se sårbarhetskartan: [www.xxx.länk](http://www.xxx.länk)).
- Åtgärder vidtas för att uppnå MKN i grundvattnet utifrån riskklassning av känsliga infiltrationsområden och riktlinjer för dagvatten.
- Vattenområden som är särskilt lämpliga för vattenförsörjning ska så långt som möjligt skyddas.
- Grundvattenuttag i norra delen av åsen (inklusive biåsar) är nödvändig för kommunens tillväxt och måste värnas i ett långsiktigt perspektiv.
- Minimera risk för föroreningar i grundvattnet genom robusta och långsiktigt hållbara åtgärder.
- Tillåt inte nya grustäkter.
- Efterbehandla befintliga täkter på ett sätt som gynnar natur- och friluftsvärden och skyddar vattenresursen.
- Var mycket restriktiv med att ge tillstånd för anläggningar för utvinning av värme och kyla från grundvattnet.

**Faktuaruta Åsens grundvatten**

Åsen bildar, tillsammans med Fyrisån och Björklingeån, ett stort Y i landskapet. Den västra skänkeln i Y:et utgörs av den mäktiga huvudåsen, som löper förbi Björklinge. den östra utgörs av den mindre Vattholmaåsen. Den är relativt välbevarad tack vare de många fornlämningarna på åsens 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 filtreras genom åsmaterialet, och är därmed en livlina för hela Uppland. Uppsalaåsen är dricksvattenresurs för större delen av befolkningen i Uppsala kommun. Stora delar av åsen skyddas idag genom vattenskyddsföreskrifter. Markerade områden på plankartan saknar naturligt skydd i form av tjocka lerlager och grundvattentillgången är mycket stor. Åsen har även en stor friluftspotential, som leder människor vidare ut i landskapet. I Uppsala tätort vilar våra viktigaste monument och kulturskatter tryggt och majestätiskt på 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.

# SÄRSKILDA HÄNSYN OCH INRIKTNINGAR FÖR HUSHÅLLNING OCH UTVECKLING

## *- Riktlinjer för alla mark- och vattenområden*

Idet här avsnittet finns riktlinjer för allmänna intressen som inte knutits till enskilda områden eller till specifika mark- och vattenanvändningskategorier. Det handlar om särskilda aspekter och förhållningssätt som ska beaktas i olika planeringssituationer. Riktlinjerna kan ge vägledning vid lokaliseringsöverväganden. De kan också ge anvisning om vilka planeringsunderlag och särskilda bedömningar som bör tas fram när olika värden berörs. Slutligen kan de ge vägledning om utformning eller utrymmesbehov för att stödja tillkomsten av, utveckling eller bevarande av vissa kvaliteter eller funktioner.

Riktlinjerna ska användas när så är relevant i efterföljande planering. De grupperas under följande rubriker:

### *Riksintressen och vissa övriga nationella intressen*

- Beakta alltid eventuell påverkan på bland annat riksintressen och övriga nationella intressen som beskrivs i Del B: *Riksintressen och vissa övriga nationella intressen*.

### *Uppsalapriinciperna för samhällsbyggnad*

- Tillämpa *Uppsala principerna för samhällsbyggnad* som utgångspunkt vid all planering och utveckling av mark- och vattenområden. Principerna finns redovisade i översiktplanens kapitel 4.

### *Bostäder*

- Främja en mångfald av bostadstyper, upplåtelseformer och boendemiljöer som passar människors olika behov och möjliggör en mångfald av livsstilar och familjekonstellationer.
- Belys och beakta möjligheten till etablering av särskilda boenden för äldre, samt andra boendeformer som trygghetsbostäder, genom markberedskap i nya bostadsområden
- Belys och beakta möjligheten till att integrera gruppboendestäder och bostäder med särskild service vid utveckling av nya bostadsområden samt kompletteringsbebyggelse av befintliga bostadsområden
- Belys och beakta möjligheten att säkra ytberedskap för tillfällig markanvändning inom delar av utvecklingsområden, bland annat för att kunna möta snabbt uppkommande behov av bostäder.

### *Social infrastruktur*

- Nyttja den sociala infrastrukturens potential som mötesplatser genom medveten lokalisering samt utformning av anlutande miljöer som stödjer funktionen som god mötes plats mellan för människor i olika åldrar, förutsättningar och med olika bakgrund.
- Beakta att behovet av närservice (exempelvis förskola och grundskolans lägre årskurser, lokala motions, lek och idrotts utrymmen/funktioner) i första hand kan tillgodoses lokalt i närområdet. Skolor och förskolors behov av närnatur och möjlighet till expansion över tid ska särskilt uppmärksammas.
- Beakta behov av utrymme och tillgång till friytor för närnatur, lek, motion idrott, kultur, fritid med mera för att täcka närområdets behov över tid. En god tillgång på både programmerade och oprogrammerade ytor ska eftersträvas med möjlighet till både spontana och organiserade aktiviteter.
- Eftersträva en samlokalisering och samnyttjande av olika idrotts-, kultur- och fritidsfunktioner framförallt med skolor och parker.
- Beakta att det skapas förutsättningar för att alla skolor har tillgång till grönska, upplevelser samt lek och rekreation, där det finns både solljus och skugga alla årstider.

### *Jämlikhet, jämställdhet och trygghet*

- Säkerställ att den byggda miljön, de offentliga rummen, gång- och cykelstråk och kollektivtrafiken är tillgängliga, inkluderande och trygga, under hela dygnet.

### **Delaktighet och medskapande**

- Främja utveckling av fysiska miljöer som stimulerar människor möjlighet till delaktighet och medskapande i samhällsutvecklingen och i platsers användning, förvaltning och successiva förändring. Främja förutsättningar för människor att uttrycka sig och göra avtryck i de offentliga rummen.

### **Energi och klimat**

- Beakta grönstrukturens och byggelseutvecklingens avgörande betydelse för att nå uppsatta energi- och klimatmål.
- Beakta att lokalisering, placering och utformning av bebyggelse, grönska och funktioner främjar ett generellt lågt behov av tillförd energi för transporter, uppvärmning/kylning, belysning med mera.
- Beakta och främja ett tydligt nyttjande av solenergi (passivt och/eller aktivt).
- Beakta 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.
- Beakta framtida klimatförhållanden vid om- och nybyggnation. Exempelvis är urbana värmeöar, värmböljor och översvämningar existerande aspekter i Uppsala som behöver hanteras. Utforma bebyggelseområden och grönstruktur med beaktande mikroklimat där behov av grönytor, träd och annan stadsgrönska som svalkar och bidrar robust dagvattenhantering särskilt beaktas.
- Beakta möjligheterna för utbyggnad och anslutning till fjärr- eller närvärmesystem vid bebyggelseutveckling. Främja även förutsättningarna till lokala nät för mottagande av spillvärme samt system för fjärrkyla.

### **Samordning av tekniska försörjningssystem**

- Säkra utrymme och beakta möjligheten vid bebyggelseutveckling för utbyggnad av ett integrerat och samförlagt samhällstekniskt system där synergier kan utnyttjas effektivt mellan vatten- och avloppssystemen, energisystemen, avfallssystemen samt informations- och kommunikationssystemen.
- Beakta behov av etablering av nya energiomvandlingsanläggningar. Utrymme bör sökas för sametablering mellan avloppsreningsverk och energiomvandlingsanläggningar för att maximera synergier mellan dessa verksamheter.
- Skapa förutsättningar för resurseffektiv fortsatt utbyggnad av bredband vid övrig bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Exempelvis genom att samordnad förläggning av rör för fiber vid om- och nybyggnation av gator, cykelvägar eller ledningar. Ett väl utbyggt fibernät möjliggör för utbyggnad av det mobila telenätet.

### **Mikroklimat**

- Ta fram samlade eller samordnade bedömningar eller underlag för att bedöma förutsättningar för goda mikroklimatförhållanden i tidigt skede. Anpassa underlag och åtgärder till föreslagen förändringens betydelse och omfattning.

#### *Ljud- och ljusmiljö*

- Främja en god hälsosam ljud- och ljusmiljö, både inomhus- och utomhus.
- Ta hänsyn till alla bullerkällor som kan innebära olägenhet. I förstahand ska bullret begränsas vid källan och arbetet för detta följa en tydlig strategi och utgår från åtgärdsprogrammet mot buller. Beakta, skapa och värna tillgång till tysta områden samt andra områden med lägre ljudmiljöer som erbjuder förutsättningar återhämtning och rekreation även i stad- och tätorter.
- Uppmärksamma, analysera och beakta skugg- och solljusförhållanden som en del i bebyggelseutvecklingen för att skapa ett gott mikroklimat, bebyggelse med lågt behov av energitillförsel samt hälsofrämjande kvaliteter genom tillgång på solljus och skugga på innergårdar, skolgårdar med mera samt.

#### *Luft och temperatur*

- Främja en god luftkvalité samt att gällande miljö kvalitetsnormer kan uppnås.
- Genomför vid behov vind-, temperatur- eller motsvarande studier för att främja ett gott mikroklimat i utemiljöer och vistelseplatser.



## Grönstruktur och ekosystemtjänster

- Beakta behov av att reservera plats för grönområden (park och natur), så att dessa successivt kan utvecklas och möta framtida behov när stad- och tätorter växer.
- Beakta natur- och rekreationsvärden samt främja sammanhängande grönstrukturer vid planering och utveckling. För närmare information hänvisas till kommunens och andra aktörers planeringsunderlag såsom riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2012) samt aktuella underlagsrapporter, inventeringar och planer, till exempel parkplaner och naturdatabas.
- Ta tillvara befintliga ekosystemtjänster och förutsättningar att skapa nya ekosystemtjänster vid mark- och bebyggelseutveckling, både lokalt och på övergripande systemnivå. Använd eller ta fram kunskapsunderlag och analyser av ekosystemtjänster. Anpassa nivå och omfattning av sådana underlag efter projektomfattning och betydelse.
- Beakta alltid ett generellt behov av träd och annan stadsgrönska i bebyggelsemiljöer som en del i att skapa attraktiva och hälsosamma livsmiljöer, förutsättningar för gott lokalklimat samt rening och fördröjning av dagvatten.
- Beakta närhet till natur, vatten, park och bostadsnära fritidsfunktioner. Eftersträva att avstånd enligt aktuella parkriktlinjer (sociotopsnuran) så långt som möjligt kan uppnås.
- Skapa ytor för odling även i stad och tätort samt i anslutning skolor/förskolor.
- Värna och utveckla viktiga ekologiska spridningsvägar och livsmiljöer samt viktiga kretsloppssamband.
- Förbered kommande exploateringsområden genom strukturella landskapsplaneringar och genom att grönområden färdigställs i början av exploateringsfasen så de som först flyttar in kan ta del av gemensamma anläggningar när det pågår byggnationer under långa tidsperioder.

## Vattenkvalitet

- Beakta eventuell påverkan på dricksvattenförsörjningen.
- Beakta att förändringar i mark- och vattenanvändningen bidrar till att miljö kvalitetsnormerna i sjöar och vattendrag nås. Som stöd för arbetet finns Uppsalas lokala vattenprogram med handlingsplaner.
- Säkra att tillförseln av näringsämnen och miljögifter minskar genom åtgärder vid utveckling av mark- och bebyggelseområden, lokala och övergripande dagvattensystem, lovprövning och annan ärendehantering. Beakta att dagvattenhanteringen i Uppsala stad har stor betydelse för vattenkvalitén i Fyrisån.

## Dagvatten

- Säkra att framtida klimatförhållanden beaktas vid om- och nybyggnation.
- Planera med dagvatten som en resurs för att skapa attraktiva miljöer med gott lokalklimat, genom medveten höjdsättning och nyttjande av naturliga avrinningsvägar synliggör och gör plats för dagvattnet med planering av lokala grön-blå ytor och stråk.
- Säkra utrymme för rening, fördröjning och infiltration av dagvatten. Lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas. Eftersträva öppna dagvattenlösningar som en del i robust hantering av dagvatten. Eftersträva hög grad av multifunktionell användning, exempelvis avseende dagvattenfördröjning, grönska för gott mikroklimat, biologisk mångfald, hantering av framtida klimatförhållanden och lokala vistelsekvaliteter.
- Beakta att sekundära avrinningsvägar kan säkras och översvämningsbara ytor skapas som ett viktigt led i stadens klimatanpassning. Säkra och utnyttja befintliga lågstråk i naturen för avledning av dagvatten.
- Beakta och främja förutsättningarna att samla och återanvända dagvatten lokalt, exempelvis för bevattning.

## Materialval och kretslopp

- Eftersträva att utveckling av bebyggelse samt mark- och vattenanvändning i övrigt bidrar till att stärka lokala kretslopp av produkter, material, näringsämnen. Minska förekomst och bryt kretslopp av ämnen som är skadliga för människors hälsa och miljön
- Eftersträva användning av material i byggnader och utemiljöer med låg miljö-, hälso- och klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv.

## Återanvändning, återvinning och masshantering

- Säkra utrymme på stadsdelsnivå för lokaler som underlättar återanvändning och återvinning. Säkra att gatunätets bärighet och dimension möjliggör transporter av avfall och material.
- Eftersträva lokal massbalans i vid mark- och bebyggelseutveckling. Eventuella överskottsmassor bör där det är lämpligt återanvändas lokalt och placeras så att de inte påverkar natur eller landskapsvärden negativt. Tillfälligt utrymme för mellanlagring av massor bör avsättas i lämpligt läge eller lägen i samband med utbyggnad.

## Transporter

- Eftersträva lokalisering och utformning som stödjer att en hög andel av resorna kan ske med kollektivtrafik, gång och cykel samt bidrar till ett lågt bilberoende vid utveckling av bebyggelse samt mark- och vattenområden. Utgångspunkten är att mobilitetsutredning eller motsvarande bedömning ska göras i samband med planering och utveckling.
- Beakta och skapa förutsättningar för bilpooler och stöd för elektrifiering av fordonsflottan.
- Eftersträva en lokalisering och utformning som stödjer en samordning av transporter samt gods-, varu- och materialflöden.

## Risk, säkerhet och hälsa

### *Risk och säkerhet*

- Beakta 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. Om tillräckliga riskreducerande åtgärder inte kan genomföras bör avvägningar och avsteg från riktlinjer kunna göras gentemot möjligheten att utveckla staden i centrala lägen och viktiga stråk.
  - Ta fram riskanalyser med bredd och perspektiv så att förändringar i risk och hotbild uppmärksammas på ett tidigt i utrednings-, bedömning och prövningsskedet.
- Säkra att markens förutsättningar och risker beaktas och hanteringen beskrivs tidigt vid all planering och exploatering. Det kan handla om ras, skred, radon, sulfidhaltiga leror, översvänningsrisker och förorenad mark.
- Säkra att behov av brandvattenförsörjning beaktas vid utveckling av nya områden och vid ändrad verksamhet.
- Farligt gods. Lokalisera om möjligt verksamheter som kräver tillgång till farligt gods i nära anslutning till de primära transportlederna för sådant gods. (Beslut om vilka transportleder som är primära fattas av länsstyrelsen)
- Beakta alltid risk för översvämning vid ny bebyggelse oavsett återkomsttid. Områden längs Fyrisån, som riskerar att översvämmas i nivå med ett beräknat högsta flöde, bör inte byggas utan att särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella konsekvenser. Samhällsfunktioner av betydande vikt liksom ny sammanhållen bostadsbebyggelse bör förläggas ovanför nivån för ett högsta beräknade flöde. Om undantag från detta görs ska särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella negativa konsekvenser samt risken beaktas för att samhällsfunktionens acceptabla avbrottstid överskrids. På Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps hemsida hittar du kartor som visar vilka delar som är berörda av översvänningsrisker. Länk: <https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/enkel-karta.html>

### *Hälsa*

- Ta fram hälsokonsekvensbedömningar som tar särskild hänsyn till barn och känsliga grupper i utsatta miljöer vid större åtgärder eller mer omfattande utvecklingsprojekt. Detta med syfte att se vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa en hälsofrämjande miljö och att dessa genomförs i samband med planering och bebyggelseutveckling.

### **Exploatering av jordbruksmark**

Bevarande av jordbruksmark är ett nationellt intresse. Miljöbalken slår fast att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller annan anläggning endast om det behövs för att tillgodose ett väsentligt samhällsintresse som inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Se del B: *Rikssintressen och nationella intressen* för vidare beskrivning. Här finns också motiv för ianspråktagande av jordbruksmark i några av de områden som översiktsplanen pekar ut för bebyggelseutveckling med mera.

- För att pröva om brukningsvärd jordbruksmark *utanför* de områden som markeras för bebyggelse eller infrastruktur enligt översiktsplanen kan exploateras ska en värdering av samhällsintresset och alternativa platser ske genom en systematisk analys.

## Kulturmiljö

Kommunen har pekat ut vissa områden som särskilt värdefulla kulturmiljöer ur ett lokalt perspektiv. Inom dessa kulturmiljöer finns även så kallade värdekärnor utpekade, som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll. De kommunala kulturmiljöområdena framgår av kartorna nedan. Kommunen arbetar med att ta fram ett kulturmiljöprogram med förnyade ställningstaganden.

- Klargör i vilken utsträckning kulturhistoriska objekt inom kommunala kulturmiljöer och inom de särskilt värdefulla kulturmiljöer i staden är skyddsvärda samt i vilken omfattning ny bebyggelse är lämplig inom kommunala kulturmiljöer när initiativ till förändringar inom sådana områden prövas.



Figur 115 Karta kulturmiljö

## **7. STYRDOKUMENT OCH ANDRA PLANERINGSUNDERLAG**

(FÖRTECKNING)

## **FIGUR/KARTFÖRTECKNING**

Här hittar du en förteckning över alla figurer och kartor i översiktsplanen. Det är i denna förteckning du letar om du vet vilket underlag du söker efter, men inte vet var i planen det finns.

---

