

Datum
2016-11-30

Diarienummer
KSN-2014-0505

Kommunfullmäktige

Antagande av innerstadsstrategi

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

att anta förslaget till innerstadsstrategi enligt **bilaga 1**, samt

att godkänna utställningsutlåtande enligt **bilaga 2**.

Reservationer

Stefan Hanna (C) reserverar sig enligt **bilaga A**.

Simon Alm (SD) reserverar sig till förmån för eget yrkande enligt **bilaga B**.

I avgörandet deltagande

Marlene Burwick (S), Fredrik Ahlstedt (M), Erik Pelling (S), Caroline Hoffstedt (S), Ulrik Wärnsberg (S), Loa Mothata (S), Rickard Malmström (MP), Ilona Szatmári Waldau (V), Mohamad Hassan (L), Stefan Hanna (C), Jonas Segersam (KD), Simon Alm (SD), Linda Eskilsson (MP), Mats Gyllander (M), Markus Lagerquist (M)

Uppsala 23 november 2016

Marlene Burwick/Ingela Persson

Ärendet

Den 7 maj 2013 (§ 37) gav kommunstyrelsen kommunledningskontoret i uppdrag att ta fram en innerstadsstrategi. Uppdraget är en del i framtagandet av en ny översiktsplan och syftar till att utveckla och fördjupa visionen och strategin för innerstaden. Med organisationsöversynen 2014 flyttades uppdraget över till stadsbyggnadsförvaltningen. Den 11 maj 2016 beslutade

kommunstyrelsen att skicka förslaget till innerstadsstrategi på utställning och ett bearbetat förslag ställdes ut under perioden 17 maj till 31 augusti 2016. Det finns inget formellt krav på utställning av denna typ av styrdokument men utställningen har gett möjlighet att ytterligare förankra strategin bland alla berörda.

Föredragning

Innerstadsstrategin ger en långsiktig inriktning för hur innerstaden ska utvecklas till 2030-2050. Den skapar gemensamma riktlinjer för hur staden ska byggas, hur de offentliga platserna ska se ut och hur trafik och rörelser ska ske. Den har också ett särskilt fokus på stadens identitet och själ samt hur vi människor upplever och tolkar den stadsmiljö vi rör oss och vistas i.

Förslaget till innerstadsstrategi har varit på utställning under tiden 17 maj till 31 augusti 2016. Utställningen har resulterat i drygt 40 yttranden från myndigheter, nämnder, intresseorganisationer, fastighetsägare och medborgare. Sammanfattningsvis är de flesta instanser positiva till innerstadsstrategin som dokument. Det finns dock önskemål om en utveckling av vissa frågor och många trafik- och bebyggelsefrågor hänvisas till kommunens pågående arbeten med en trafikplan och en arkitekturpolicy. Inför antagandet har dokumentet reviderats utifrån inkomna synpunkter samt utifrån diskussioner inom förvaltningen:

- Begreppet ”Staden för boende” förtydligas.
- Rörelseavsnittet kompletteras med två nya riktlinjer som tydligare beskriver Kungsgatans framtid. Riktlinjen för snabbcykelvägar får en mjukare skrivning. Ny riktlinje läggs in som markerar vikten av god framkomlighet för utryckningsfordon.
- Rörelsekartan justeras; kollektivtrafikstråket tas bort från Ruddammsdalen, det markerade huvudgatunätet för bil tas bort från Drottninggatan på avsnittet Nedre Slottsgatan – Västra Ågatan. Huvudcykelnät knyts ihop på Väderkvarnsgatan på avsnittet S:t Persgatan – S:t Olofsgatan och huvudcykelstråk markeras tydligare längs Fålhagsleden.
- I plats och parkavsnittet, under avsnittet ”gröna mångfunktionella gator”, lyfts vikten av grönska på förgårdsmark.
- Plats och parkkartan justeras; parkerna i Boländerna markeras liksom nya kopplingar på båda sidor om järnvägen vid Strandbodgatan. Kartan kompletteras även med ”befintlig gatugrönska” längs Bangårdsgatan.
- Bebyggelseavsnittet kompletteras med tydligare inriktningar för Boländerna angående bostäder och utveckling av kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader. Beräkning av yta för verksamheter i främre Boländerna har justerats upp enligt nu pågående programarbete.
- Bebyggelsekartan justeras. Området för ”Utveckla kulturmiljön” i Fålhagen/Södra Kvarngärdet minskas något för att enbart omfatta det mest värdefulla området.
- Under genomförandeavsnittet byter Handlingsplanen namn till Planeringsstöd enligt pågående arbete för detta.

Innerstadsstrategin har en direkt koppling till arbetet med den nya översiktsplanen men är ett fristående styrdokument som fördjupar översiktsplanens intentioner. De övergripande

inriktningarna och de viktigaste avvägningarna som rör markanvändningen har lyfts in i ett eget avsnitt i översiktsplanen för att ge det en formell översiktsplanestatus. Innerstadsstrategin är ett eget dokument som har tagits fram parallellt med översiktsplanen och som antas av kommunfullmäktige.

Ett viktigt led i att förverkliga innerstadsstrategins mål om en tillgänglig och framkomlig innerstad är att skapa nya parkeringsplatser i enlighet med de av kommunfullmäktige fastställda målet till Uppsala parkerings AB.

Ekonomiska konsekvenser

Arbetet med innerstadsstrategin följs av ett planeringsstöd som är mer detaljerat och som redovisar prioriteringsordning och kalkyler för föreslagna satsningar på allmän plats. Att pröva sam- och medfinansieringslösningar ingår då satsningar på stadsmiljön ger långsiktig vinst för flera parter. Planeringsstödet ligger inom gatu- och samhällsmiljönämndens ansvar och de ekonomiska insatserna prövas i den långsiktiga investeringsplanen och avgörs årligen i mål- och budgetprocessen. De största budgetposterna, t ex planskilda korsningar och broar, är kopplade till infrastrukturella förändringar.

*Antagande av innerstadsstrategi***Reservation**

Centerpartiet

Centerpartiet gläds åt att det initiativ för att upprätta en innerstadsstrategi som togs under Alliansens ledning förra mandatperioden nu bär frukt. Den framtagna strategin är i huvudsak mycket bra. Innerstadens utbredning såsom den anges i innerstadsstrategin är dock något snålt tilltagen norrut längs med Fyrisån. I norra innerstaden finns bland annat Seminarieparken och Fyrishov som båda har långa anor och uppbär stora kultur- och rekreationsvärden. Dessa bör omfattas av innerstadsstrategin, och Seminarieparken bör bevaras.

Ett av de viktigaste syftena med innerstadsstrategin är att peka ut riktningen för hur vi höjer innerstadens attraktivitet. Centerpartiet ser att minskad motortrafik i innerstaden är ett viktigt led i detta. Mindre motortrafik skulle öka framkomligheten för gående och cyklister, förbättra luftkvaliteten och möjliggöra för vissa ytor att tas i anspråk för kommersiella och kulturella syften.

Därtill menar Centerpartiet att det är viktigt att behovet av samlings- och föreningslokaler tillgodoses i samband med nybyggnation och förtätningar i staden. Detta kan och bör lyftas fram tydligare i innerstadsstrategin. Bostäder gör Uppsala till en stad, men det är möten mellan människor som gör Uppsala till ett samhälle. Dessa möten bör främjas.

För klimatets, framkomlighetens och folkhälsans skull menar Centerpartiet också att cykling tydligare bör främjas i innerstadsstrategin.

Med anledning av ovanstående yrkade Centerpartiet

att innerstadsstrategins definition av innerstaden revideras så att denna också omfattar Seminarieparken och Fyrishov.

att det i innerstadsstrategin slås fast att den del av innerstaden som ligger mellan Kungsgatan och Dag Hammarskjölds väg, samt mellan Bäverns gränd och S:t Olofsgatan, görs om till gångfartsområde. Bland annat för att Uppsala ska kunna få ett attraktivt centralt torg.

att det i innerstadsstrategin slås fast att Seminarieparken ska bevaras.

att behovet av att tillgodose samlings- och föreningslokaler i samband med förtätningar och ombyggnationer i innerstaden bättre lyfts fram i innerstadsstrategin.

att innerstadsstrategins utgångspunkt *Prioritera centrala delar av staden för gående och vistelse* ges lydelsen *Prioritera centrala delar av staden för gående, cykling och vistelse*, och uppdateras i enlighet med vad som anförs ovan.

Stefan Hanna (C), kommunalråd

Innerstadsstrategi

Simon Alm (SD) yrkar:

att begreppet "mångfald" byts ut till "stort utbud",

att skrivningar om klimatambitioner stryks,

att skrivningar om begränsande åtgärder för biltrafik stryks,

att Råbyvägen återställs vad gäller den framkomlighet som funnits fram till 2016,

att genomfartstrafik i centrala Uppsala styrs om endast genom att uppmuntra och inte genom att tvingas till andra vägval, samt

att fastställa en högsta byggnadshöjd.

Uppsalas innerstadsstrategi

Stadsliv i mänsklig skala
2016





Medverkande

Förslaget till innerstadsstrategi är utarbetat av stadsbyggnadsförvaltningen på uppdrag av kommunstyrelsen.

Arbetsgruppen har bestått av:

Karin Åkerblom

Brita Christiansen

Henrik Ljungman

Mario Rivera

Dan Thunman

Nina Gustafsson Hassaine

Tamara Pavlovic

Niclas Andersson

Produktion: Stadsbyggnadsförvaltningen
Form: Stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret
Foto: Stewen Quigley
Övriga fotografer: Stadsbyggnadsförvaltningen, kommunledningskontoret, Niklas Lundegård, Pappilia bild, Dan Pettersson, *Ana Vera Burin Batarra*
Kartor och illustrationer: Stadsbyggnadsförvaltningen
Tryck: Kommuntryckeriet 2016

FÖRORD

Innerstaden har en speciell och överordnad roll i kommunen. Den är viktig för vår identitet och den är vår mest aktivitetstäta plats med bra lägen för handel, nöjen, kultur, kontor och bostäder. Många vill etablera sig, arbeta och bo i Uppsalas innerstad och förändringstrycket är stort. Vi står alltså inför många utmaningar, därför är Uppsalas innerstadsstrategi en viktig och nödvändig fördjupning av de komplexa frågeställningar som stadens centrum står inför när Uppsala växer.

I Uppsalas centrum ska det vara liv och puls under stora delar av dygnet och året om. Vi kallar det stadsliv i mänsklig skala. För att nå dit vill vi ge mer plats för gående och cyklister genom att minska biltrafiken. Vi vill utveckla torg och parker och årum, vilket kan innebära såväl nya broar över Fyrisån som nya centralt belägna parkrum.

I takt med att Uppsala och innerstaden växer kommer nya stads kvarter att utvecklas. I centrala lägen kommer förändringar och tillägg i den befintliga miljön att göras. Samtidigt ska vi värna och utveckla vår värdefulla kulturmiljö.

Innerstadsstrategin kopplar till Uppsala kommuns nya översiktsplan och vi vill att den ska bli en bra vägledning för den långsiktiga utvecklingen av centrala staden.

För kommunstyrelsen maj 2016

Marlene Burwick

Viktiga begrepp i innerstadsstrategin

Stadsliv: Mänsklig aktivitet i stadens rum.

Mänsklig skala: Skala som utgår från den gående människans ögonhöjd och hastighet.

Fokusområde för stadsliv: Ett område som har goda förutsättningar för att uppnå en hög grad av stadsliv och bidrar till att utvidga stadslivet i centrum.

Levande bottenvåningar: Bottenvåningar med verksamheter som skapar liv och rörelse längs en gata.

Blandstad: Innehåller blandade funktioner som bostäder, kontor och service.

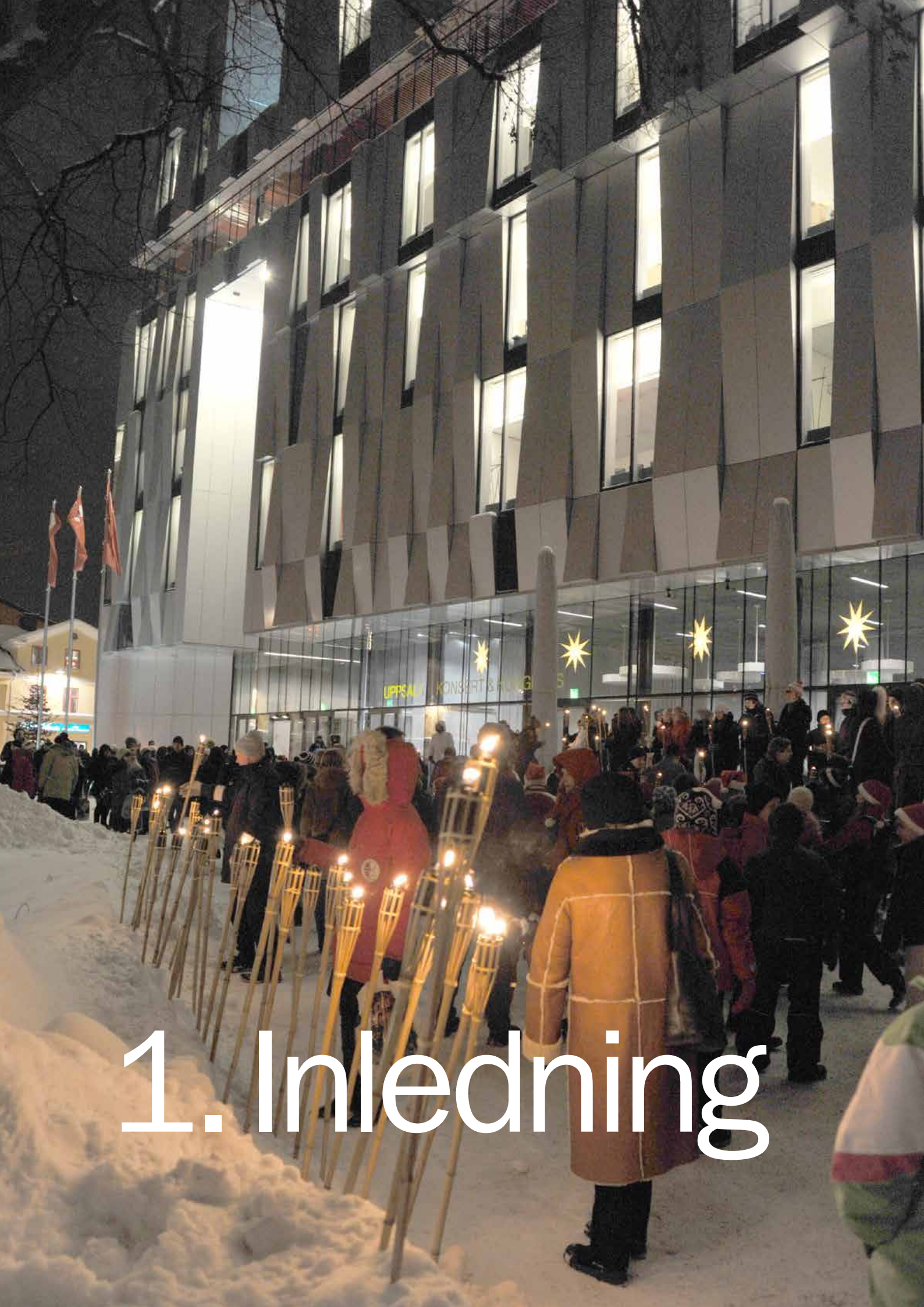
Verksamhet: Handel, kontorsverksamhet, föreningsverksamhet, kulturverksamhet eller social verksamhet.

Sammanlänkande grönska: Grönska som sammanbinder grönområden med varandra, exempelvis trädplanteringar längs en gata som binder samman två parkområden.

Kapacitetsstark kollektivtrafik: Kollektivtrafik som går ofta, rymmer många passagerare och huvudsakligen kör i egna körfält.

Siktsektor: Ett område där särskilt stor hänsyn ska tas till hur bebyggelse påverkar siktlinjer in mot stadskärnan.

Arkitektonisk kvalitet: Med arkitektonisk kvalitet menar vi omsorg om och ett omhändertagande av allt i den byggda miljön från helhet till detaljer med målet att skapa långsiktiga värden för en attraktiv, vacker, hållbar och levande miljö.



1. Inledning

Innehållsförteckning

Förord	3	Flexibla torg	51
		Fler och bättre parker	53
1. Inledning	4	Nya kopplingar	54
Innehållsförteckning	5	Gröna mångfunktionella gator	55
Sammanfattning	6	Utveckla kulturstråket	56
Därför behövs en innerstadsstrategi	8		
Områdets avgränsning	9	Bebyggelse	59
Innerstadsstrategin		Karta: Bebyggelse	60
– Kopplar till översiktsplanen	10	Levande bottenvåningar	62
		Utnyttja taken	64
2. Vision: Stadsliv i mänsklig skala	13	Hushöjder och siktlinjer	66
Hållbart stadsliv	14	Nya stadskvarter	68
Mänsklig skala	15	Berika befintlig bebyggelse	70
		Utveckla kulturmiljön	72
3. Strategi: stadsliv på kartan	19	Utgå från områdets karaktär	74
Strategin i korthet	20	Rutnätsstaden	75
Inriktningar	21	Park och institutionsstaden	78
Karta: Stadsliv	22	Del av Kvarngärdet och Fålhagen	80
Fokusområden för stadsliv	24	Främre Luthagen	82
		Kungsängen	84
Rörelse	29	Främre Boländerna	86
Karta: Rörelse	32		
Attraktiv gåstad	34	4. Process: Så här har vi jobbat	89
Bättre cykelstad	36	Medborgardialog	89
Tydlig kollektivtrafik	38	Genomförande	91
Bilen på stadens villkor	40	Riksintressen	92
Smarta parkeringslösningar	42	Övriga planeringsunderlag som särskilt berör innerstaden	93
Samordnade leveranser	44	Översiktsplanens markanvändningskarta för innerstaden	94
Levande båthamn	45		
Plats och park	47		
Karta: Plats och park	48		
Ett levande årum	50		

SAMMANFATTNING

Uppsalas innerstad har en speciell och överordnad roll i kommunen och länet. Den är en del av den gemensamma identiteten och ansiktet utåt för kommunen. I innerstaden står stadslivet och människorna i fokus. Vid förändringar måste man ta hänsyn till befintliga kvaliteter i stadskärnan och i de offentliga rummen. Här levs stadslivet, här möts vi och här ligger en stor del av Uppsalas själ.

Innerstadsstrategins vision är att skapa ett levande centrum i mänsklig skala. Ett livligt handelscentrum blir hela Uppsalas knutpunkt, finrum och mest tillgängliga plats för alla stadens invånare och besökare.

Utveckling, historia och handel

Uppsala expanderar i centrala områden och längs viktiga stadsstråk. Höga krav måste ställas på ny bebyggelse och nya verksamheter. En blandad stad gynnar centrumutvecklingen, stadslivet och konkurrenskraften i regionen. Nu är det hög efterfrågan på bostäder och vi måste därför värna om blandstaden, med inslag av arbetsplatser i bostadskvarteren, och lokaler för verksamheter i bottenvåningen.

Uppsalas stadsbild och kulturhistoriska arv är en ovärderlig resurs som skapar stadens identitet och medverkar till ett rikare stadsliv. Vårt arv ska värnas men också utvecklas.

Handeln har en nyckelroll när det gäller att skapa liv, attraktion och förutsättningar för tillväxt i centrala staden. Utan handel – inget stadsliv och ingen stad. En huvudinriktning för innerstaden är därför att handeln i stadskärnan ska stärkas.

Nära och lätt att ta sig

God tillgänglighet för all slags trafik är en förutsättning för en levande stadskärna. Men prioriteringen mellan olika trafikantslag måste vara tydlig av både utrymmes- och miljöskäl. I centrala Uppsala prioriteras gång och cykel. Bilen har fortfarande god tillgänglighet till centrumhandeln men i lägre hastigheter och på de gåendes villkor.

För att skapa yta för stadsliv och handel ersätts parkeringen på gator och torg över tid med parkeeringshus och garage. Gatunätet för gående görs mer finmaskigt och sammanhängande för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten för centrum. Kollektivtrafiken får tydligare prioriterade stråk och fler större knutpunkter i centrala lägen.

Attraktiva offentliga rum

Människor dras till människor och vi behöver plats för att mötas och umgås. Idag är konkurrensen om all mark i staden stor. Samtidigt vet vi att stadens

utemiljö, de offentliga rummen, är nödvändiga för stadslivet. Det är här som en stor del av den attraktiva staden skapas. Attraktiva offentliga rum bidrar till Uppsalas identitet och drar på sig både kompetens och investeringar till sig.

En blandad stad

Med sitt läge och innehåll utgör innerstaden en nyckelmiljö för ett kontaktintensivt och specialiserat närings- och arbetsliv, kort sagt en stimulerande lokal miljö som inkluderar ett stort och varierat utbud av möjliga samarbetspartners.

I stadens centrum ska det vara liv och puls under stora delar av dygnet, året runt. När det är tätt mellan intressanta målpunkter hjälper det Uppsala att utveckla sin identitet som dynamisk och växande universitets- och kulturstad. I innerstadsstrategin finns därför riktlinjer för hur vi skapar mer utrymme för att bo, vistas och verka centralt i staden.

Med tanke på den stora efterfrågan på bostäder är det särskilt viktigt att hålla i blandstadens ideal och planera för verksamhetslokaler i bottenvåningar och inslag av kontor i bostadsområden.

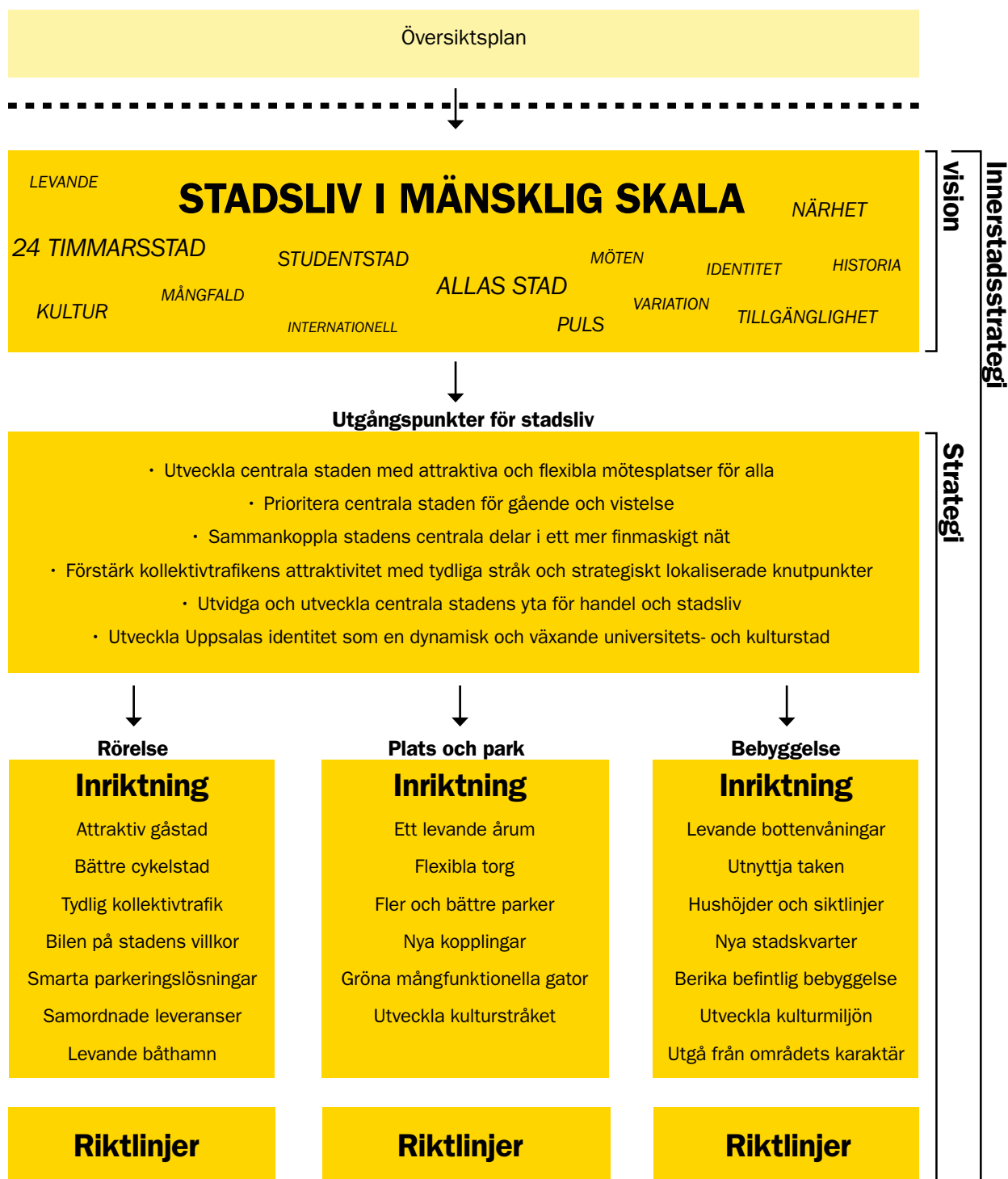
Läsanvisning

Innerstadsstrategin spänner över en lång planeringshorisont, från nu till 2030–2050, och består av fyra delar och en bilaga.

- 1. En inledande del, som förklarar varför innerstadsstrategin tagits fram och kopplingen till kommunens översiktsplan.*
- 2. I visionen beskrivs stadslivet som vi vill åstadkomma i innerstaden och vad som krävs för att nå dit.*
- 3. I strategidelen, som beskriver hur kommunen ska arbeta för att nå visionen, redovisas 4 kartor; stadslivskartan, rörelsekartan, plats-parkkartan och bebyggelsekartan. Till dessa har riktlinjer och inriktningar knutits.*
- 4. I Sista delen av handlingen beskrivs arbetsprocessen och här ligger en översikt över riksintressen med hänvisningar till översiktsplanen.*

Längst bak ligger översiktsplanens markanvändningskarta för innerstaden.

Innerstadsstrategin är ett fördjupat strategidokument som kopplar till arbetet med kommunens nya översiktsplan. Dokumenten hänger ihop enligt figuren nedan. Innerstadsstrategin bygger på en vision som mynnar ut i sex utgångspunkter för stadsliv. Tillsammans bildar dessa planförslaget, stadslivskartan. Den backas upp av tre traditionella kartor som var för sig redovisar rörelse, plats och park samt bebyggelse.



DÄRFÖR BEHÖVS EN INNERSTADSSTRATEGI

När Uppsala växer ökar innerstadens roll som målpunkt och mötesplats. Innerstadsstrategin är en vägledning för den långsiktiga utvecklingen för centrala staden.

Ett växande Uppsala kräver samsyn

Uppsala står inför ett stort förändringstryck och en kraftig tillväxt. År 2050 kan vi vara 280 000-340 000 invånare i kommunen, något som innebär stora utmaningar. Det kräver att vi fördjupar tankarna kring hur stadskärnan ska utvecklas, expandera och rymma fler funktioner.

Uppsala behöver en tydligare gemensam syn för hur centrala staden ska utvecklas över tid och vilka spelregler som ska gälla. Innerstadsstrategin visar i vilken riktning den centrala staden långsiktigt ska utvecklas.

Strategin skapar gemensamma riktlinjer för hur rörelser sker i staden, hur de offentliga platserna ser ut och hur staden byggs. Den har också ett särskilt fokus på stadens identitet och själ samt hur vi människor upplever och tolkar den stadsmiljö vi rör oss och vistas i.

Översiktligt planeringsstöd

Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktliga planering och ska vara till praktisk hjälp i skilda planeringsprocesser för det centrala stadsområdet. Den följs av ett planeringsstöd för hur kommunens ska förverkliga sin del av ansvaret och en arkitekturpolicy för vägledning i arkitekturfrågor.

Arkitekturpolicyn kommer att gälla för hela staden. En trafikplan kommer att tas fram för att fördjupa trafikfrågorna.

Arbetet med innerstadsstrategin har följt samma process som den nya översiktsplanen med ett samråd och därefter en utställning av det bearbetade förslaget. Dokumentet är dock ingen fördjupad översiktsplan och redovisar därför inga miljökonsekvenser eller miljökvalitetsnormer. Aktuella riksintressen behandlas endast översiktligt. Här hänvisas istället till översiktsplanen.

Innerstadsstrategin och översiktsplanen är viktiga planeringsdokument för kommunen. De ger en långsiktig inriktning för hur staden och dess innerstad ska utvecklas fram till år 2030–2050. De ger viktig vägledning för detaljplaner och bygglov. Arbetet med all fysisk planering ska ske öppet och i dialog med berörda parter. Inflytandet från offentliga myndigheter, företag och organisationer och medborgare ska vara stort.

Tar stöd av kommunens styrdokument

De senaste åren har flera viktiga styrdokument arbetats fram och antagits politiskt. De berör främst sektorsområden som parker, cykeltrafik, parkering, luftkvalitet, dagvatten m.m. En förteckning av dessa finns längst bak i dokumentet.



Områdets avgränsning

Innerstaden, centrala staden, stadskärnan eller centrum? Det finns många namn för det som är stadens mittpunkt – där många människor rör sig för att ta del av ett stort utbud. Det geografiska området för det som idag kallas centrum kommer att växa. Den redovisade avgränsningen är inte någon exakt gräns längs utpekade gator utan ska tolkas som en ungefärlig framtida utbredning.

Från Resecentrum och Stora torget

Centrala Uppsala har två tydliga mittpunkter: Resecentrum och Stora Torget. Resecentrum utgör samlingspunkten för resande med kollektivtrafik och Stora Torget är samlingspunkten för handel och stadsliv. Från dessa punkter har vi avgränsat ett område inom en kilometer vilket motsvarar ett gångavstånd på tio minuter. Därefter har vi utvidgat avgränsningen så att den omfattar utvecklingsområdena i Kungsängen och Boländerna. Mot öster har området istället begränsats för att inte omfatta för stor del av villaområdet i Fålhagen.



Det finns ingen exakt gräns för var innerstaden börjar och slutar. Avgränsningen ska tolkas som en ungefärlig framtida utbredning av den centrala staden med sitt pulserande stadsliv.

INNERSTADSSTRATEGIN

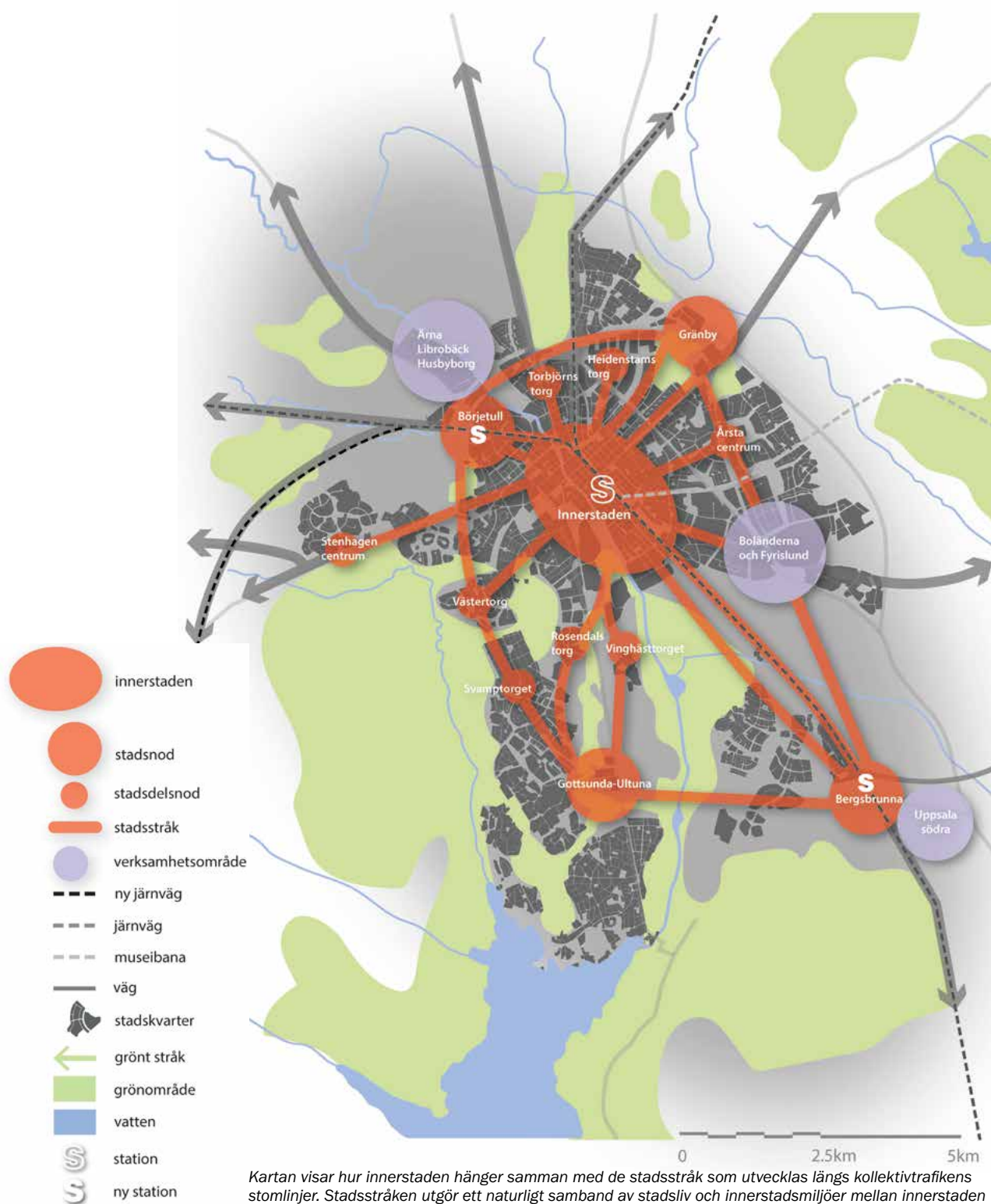
– KOPPLAR TILL ÖVERSIKTSPLANEN

En levande innerstad är en förutsättning för kommunens dragningskraft. Den är viktig för ett expanderande näringsliv och för boende med pendlingsmöjligheter till en stor region.

Uppsalas innerstade har en speciell och överordnad roll, i kommunen och regionen. Den är för många människor den mest tillgängliga och aktivitetsteta 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 här. Samtidigt finns många värden och intressen som kräver hänsyn vid förändring. I innerstaden ligger en stor del av Uppsalas själ.

Innerstadsstrategin har tagits fram inom ramen för den översiktliga planeringen. Enligt plan- och bygglagen ska varje kommun ha en aktuell och kommuntäckande översiktsplan. Översiktsplanen ska vara vägledande för kommunens långsiktiga utveckling och användning av mark och bebyggelse. I översiktsplanen beskriver kommunen sin långsiktiga vision för hur mark- och vattenområden ska användas, utvecklas och bevaras. Den ska fungera som stöd både för kommunens egna intentioner och för kommunens handlingsberedskap för oförutsedda initiativ.

I översiktsplanen finns den övergripande inriktningen för innerstadens utveckling beskriven, och en plankarta redovisar grunddragen i användningen av mark och vatten. Detta ger en formell status åt de viktigaste ställningstaganden i innerstadsstrategin. I översiktsplanen sätts innerstaden i sitt sammanhang med övriga delar av kommunen med dess grönstruktur och transportinfrastruktur. Där redovisas också hur samtliga riksintressen tillgodoses samt hur miljö- och riskfaktorer hanteras. Översiktsplanens plankarta för innerstaden och tillhörande beskrivning redovisas som bilaga till detta dokument.



Kartan visar hur innerstaden hänger samman med de stadsstråk som utvecklas längs kollektivtrafikens stomlinjer. Stadsstråken utgör ett naturligt samband av stadsliv och innerstadsmiljöer mellan innerstaden och andra delar av staden. Läs vidare om detta i förslaget till ny översiktsplan.



2. Vision

STADSLIV I MÄNSKLIG SKALA

Stadsliv är inget som skapas i enskilda projekt. Det utvecklas när människor möter människor och gör saker tillsammans. Genom att förbättra platser, stråk, handel och verksamheter i centrala Uppsala skapar vi ett attraktivt stadsliv i mänsklig skala.

Vad är stadsliv?

Stadslivet är innebilden av den levande staden och resultatet av människors aktiviteter och rörelser i stadens rum. I innerstadsstrategin är det fokus på de sociala aktiviteterna som uppstår i det offentliga rummet där alla har rätt att röra sig och vistas. Hur de offentliga rummen ser ut och vad de kan erbjuda för att dra till sig människor som skapar stadsliv spelar därför stor roll.

Sätter människan i centrum

Innerstaden ska vara en attraktiv, trygg, tillgänglig och stimulerande plats. Den ska tillgodose många skilda behov och önskemål om service, kultur, boende, verksamheter och offentliga rum. För att bli den platsen krävs det att vi sätter människan i centrum för utvecklingen, att stadslivet har en mänsklig skala och att invånarnas önskemål och idéer får ta plats.

Medvetet arbete med stadsmiljön

För att stadslivet i Uppsala ska utvecklas krävs medvetet arbete – både i nya stadsbyggnadsprojekt och i utvecklingen av den befintliga stadsmiljön. Samtliga projekt som genomförs i Uppsalas innerstad ska bidra till en utåtriktad, social och intressant stadsmiljö. Genom att förbättra platser, stråk, handel och verksamheter kan förutsättningarna för ett attraktivt stadsliv skapas.

Urban stadsmiljö, innovation och kreativitet

Staden är en viktig arena för människor som möts och utbyter tankar och idéer. Utveckling av tankar och idéer har en lång tradition i Uppsala och har haft en avgörande roll för stadens utveckling, välmående och identitet. En stad med två universitet har särskilt goda förutsättningar att attrahera och utveckla människor som vill delta och driva utveckling inom vetenskap, kultur, samhälle och näringsliv. För att kunna erbjuda människor med olika åsikter, kunskaper och intressen en attraktiv miljö

att leva i krävs en mångfasetterad stad där olika behov och intressen kan tillgodoses och tillåtas att utvecklas i olika riktningar. En sådan miljö kräver att människor har god tillgång och närhet till varandra och till gemensamma mötesplatser. Tillgänglighet och närhet är grundläggande egenskaper för en attraktiv stadsmiljö och en förutsättning för innovation och kreativitet. Trots att teknikutveckling har gjort det lättare att kommunicera och sprida kunskap, är det fysiska möten mellan människor som skapar relationer, bygger tillit och utvecklar idéer. Det är för sådana möten som Uppsalas innerstad utgör en viktig arena.

Centrumhandel och kultur

Stadskärnan har idag ett rikt utbud som riktar sig till fler än dem som bor i staden. Med sitt breda kultur- och nöjesliv, restauranger, caféer och en intensiv handel spelar stadskärnan en viktig roll för både invånare och besökare.

Handeln är en av de viktigaste faktorerna för att skapa en levande stadsmiljö. När Uppsala växer uppstår en potential för ökad handel i stadskärnan. Centrumhandeln behöver präglas av ett brett utbud med inslag av caféer, restauranger och kultur. För att uppnå detta krävs lyhördhet och god dialog mellan kommunen och aktörerna i centrum.

Boende

Många vill bo och leva i staden. Staden erbjuder ett rikt stadsliv med handel, kultur, caféer, torg, parker m.m. Tack vare många boende i innerstaden skapas rörelser och stadsliv även när affärer och kontor är stängda för dagen. I innerstaden finns ett varierat utbud av bostäder. Där finns såväl flerfamiljshus som enfamiljshus, bostadsrätter som hyresrätter, egna hem, studentbostäder m.m. Det är viktigt att innerstaden kan bjuda på goda bostadsmiljöer för hela livet. Men att bo i en stad innebär även att bo på stadens villkor. Det är många och mycket som syns och hörs dygnet runt.

HÅLLBART STADSLIV

Ett hållbart stadsliv stämmer väl överens med ett stadsliv i mänsklig skala. Genom att sätta människan i fokus kan vi skapa långsiktiga lösningar som även är bra för miljön. En viktig del av hållbarheten är att ge plats för olika människor att uttrycka sig i det offentliga rummet. Men ett hållbart stadsliv omfattar också en fysisk miljö som värnar om vår hälsa och har beredskap för ett förändrat klimat.

Tidsperspektivet är centralt. Hur kan vi idag skapa de bästa möjligheterna, nu och i framtiden? Hur tillgodoser vi dagens behov utan att äventyra kommande generationers rätt att tillgodose sina behov? För att lyckas krävs långsiktiga och flexibla lösningar som bidrar till att ställa om system för framtiden.

Ren luft

En levande stadskärna med ren luft är något att sträva mot. Man ska kunna bo och verka i staden utan att oroas för hur luftföroreningar kan påverka hälsan. Centrala Uppsala har ett flertal gator med förhöjda halter av föroreningar som kvävedioxid och partiklar (pm 10). Genom en förbättrad kollektivtrafik och en minskad biltrafik i centrum bör dessa föroreningar kunna minskas.

God ljudmiljö

Att ströva runt i staden och lyssna på ljud samt höra andras röster och rörelser är en berikande upplevelse. Men att få en god ljudmiljö i stadskärnan är en utmaning, eftersom bullret från trafiken på många platser dränker andra ljud. Genom att begränsa och sänka hastigheten på biltrafiken i centrum kan man minska buller och få en bättre vistelsemiljö.

Rent vatten

Rent vatten i centrala Uppsala kan på lång sikt innebära att man kan bada i Fyrisån. Idag tillförs en mängd föroreningar till Fyrisån genom

dagvatten (regnvatten). Det höga bebyggelsestrycket innebär att mer mark hårdgörs och det blir ont om plats för fördröjning och rening av regnvatten. I kommande förändringar av gator och torg bör man därför avsätta plats för fördröjning och rening. Vid förändring av bebyggelse finns möjlighet att skapa gröna tak för fördröjning.

Behagligt klimat

Vi njuter gärna av solen men under varma sommar dagar kan det bli alltför hett i delar av centrala staden. Den täta bebyggelsen, hårdgjorda ytor och brist på vatten och grönska gör att luften står stilla och det blir kvavt. För att få ett mer behagligt klimat behöver man tillföra växtlighet och vatten. Det jämnar ut temperaturen och ger en bättre luftfuktighet i stadsmiljön. Fler parker, medveten gatugrönska, gröna tak och gårdar förbättrar klimatet i staden.

Fokus på klimatfrågan

Ett förändrat klimat innebär ökad risk för att Fyrisån kommer att översvämmas. Detta berör stora områden av innerstaden. Vid planering av ny bebyggelse är det viktigt att beakta detta genom att placera och utforma byggnader så att framtida skador minimeras. För att motverka klimatförändringar har kommunen en viktig uppgift att minska klimatpåverkande gaser, det påverkar hur vi planerar trafiklösningar och bygger i Uppsala.



MÄNSKLIG SKALA

Tillgängligt och gånghälsamt

Det ska vara lätt för besökare att ta sig till det som stadskärnan erbjuder. Snabba förbindelser med tåg eller buss till centrum är viktigt men inom stadskärnan ska man kunna röra sig bekvämt till fots. För många Uppsalabor är cykeln det självklara färdmedlet men i centrum promenerar vi gärna längs med upplevelserika gator och åstråk. Bilar har en sämre framkomlighet men det finns goda möjligheter att parkera centralt.

Höga krav på utformning

Stadens platser ska planeras och utformas för sinnliga upplevelser och möten mellan människor med olika intressen och bakgrund. Det är mångfalden som skapar det rika stadslivet. Konst i olika former berikar också upplevelsen i stadsrummet. Permanent, tillfällig, självständig eller integrerad konst ska kunna ta plats i det offentliga rummet – som en scen för konstnärliga uttryck.

Byggnaderna i staden utgör stadsrummets väggar. Höjd, form, färg och material påverkar i hög grad karaktären och upplevelsen av staden. Stadsrummet är stadslivets scen och utformningen är avgörande för vilket liv som kan utspelas i staden. Därför måste kvaliteten på arkitekturen i innerstaden vara den högsta möjliga. Särskilt bottenvåningarnas form och innehåll spelar stor roll för visionen om stadsliv i mänsklig skala.



Mänsklig skala

I arbetet med stadsutveckling och byggande finns det risk för att man enbart fokuserar på tydliga mätbara resultatmål. En ambition med Uppsalas innerstadsstrategi är att utgå från människans sätt att befolka staden för att kunna lyfta de viktiga värden som har bäring på hur vi upplever stadslivet. Värden som kan glömmas bort eftersom de är svåra att mäta och beräkna.

Jan Gehl, dansk arkitekt och professor i stadsplanering har varit en stor inspirationskälla i arbetet med innerstadsstrategin. Han utgår från den mänskliga skalan i planeringen av staden och har noga studerat hur vi människor beter oss i de offentliga rummen. Hans slutsats är tydlig; Det är människans behov och upplevelser som gör städer attraktiva och levande.



Människor är små, långsamma och nyfikna. Vi behöver platser i staden där vi kan stanna upp, iakttä omgivningen och umgås med varandra och vara en del av stadens puls.



Vi behöver gatorna till mer än bara rörelse, de är mötesplatser och viktiga stadsrum som ger sammanhang.

Vi behöver skyddade platser där vi känner oss trygga, och som är anpassade till vår hastighet och skala. Ges goda förutsättningar befolkas platserna i staden.



Upplever staden genom våra sinnen

Vi tar in världen genom våra sinnen. Eftersom det är vi människor som upplever staden bör stadsmiljön ha en mänsklig skala och bjuda på sinnesintryck. Det uppnår vi genom att planera och utforma stadsrummet utifrån de gåendes perspektiv. Människan som promenerar rör sig långsamt, stannar upp ibland och upplever staden i ögonhöjd. Staden ska

kunna erbjuda platser med livliga och blandade sinnesintryck men också lugna och fridfulla platser.

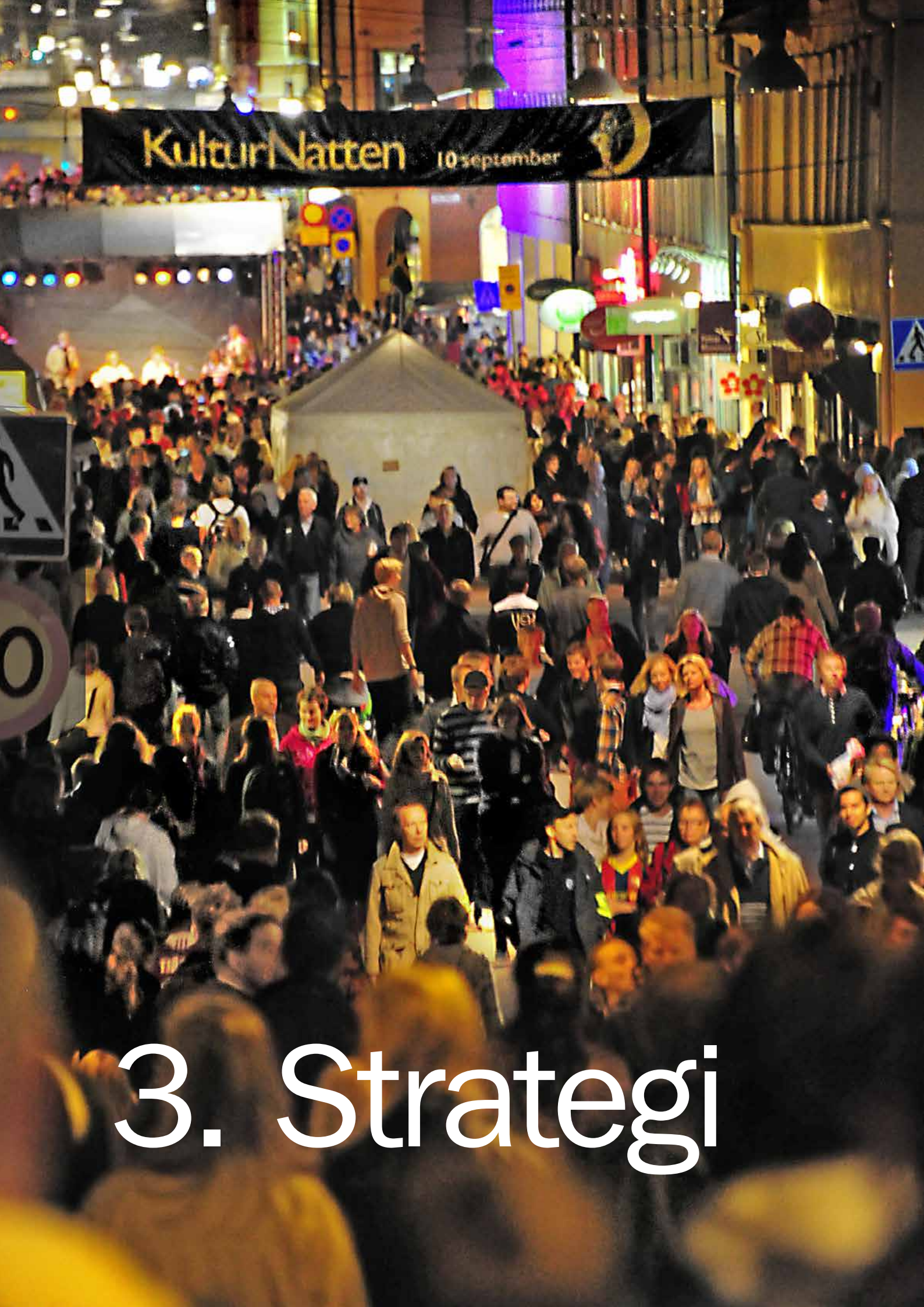
Det vi tar in med synen ger oss starkast intryck, men även ljud, doft och beröring ger positiva upplevelser som dröjer sig kvar. En upplevelserik och lockande stadsmiljö erbjuder intressanta miljöer som gör att vi gärna uppehåller oss där.



Vi upplever miljön med våra sinnen och det mesta tolkar vi genom synen. Våra synupplevelser av staden sker därför främst i ögonhöjd, vad upplever man i ögonhöjd när man promenerar längs en gata?



Vi behöver fria ytor och flexibla stadsrum som kan samutnyttjas och ge förutsättningar för en utbudsrisk och pulserande stad.



KulturNatten 10 september

3. Strategi



STADSLIV PÅ KARTAN

I innerstadsstrategin står stadslivet och människorna i fokus. Vid förändringar måste man ta hänsyn till befintliga kvaliteter i stadskärnan och i de offentliga rummen. Här levs stadslivet, här möts vi och här ligger en stor del av Uppsalas själ.

Människan och upplevelsen av stadslivet

Uppsala är en växande stad som behöver mer utrymme för människor som vill bo, arbeta och studera här. Innerstaden ska utvecklas med människan i centrum så att det gynnar ett rikt stadsliv. Stadsliv uppstår när människor möter människor, kort sagt när det pågår mänsklig aktivitet i ett område, staden.

Hur man upplever stadslivet beror på en rad olika faktorer, till exempel mångfalden av funktioner, närheten mellan olika målpunkter och om det finns liv och puls, året runt, dygnet runt. Det spelar därför stor roll hur de offentliga rummen ser ut och vad de kan erbjuda för att dra till sig människor som skapar stadsliv.

Stadslivskarta för viktiga utvecklingsområden

Stadslivskartan är ett försök att redovisa hur centrala Uppsalas levande områden utvidgas under perioden från 2015 fram till 2050. Det baserar sig på antaganden och pågående planering.

På kartan har de viktigaste utvecklingsområdena markerats som cirklar, så kallade fokusområden. Om dessa planeras rätt fungerar de som katalysatorer för den framtida stadsutvecklingen.

Närhet, tydlighet och aktivitet

Väldefinierade och lättlästa stadsrum är viktigt. Det innebär att det finns tydliga gator och torg, som väver samman kvartersstrukturer. Det ska också finnas en tydlig koppling till stadskärnan och vara nära och lätt att ta sig till dit.

Del av hållbarhetsarbete

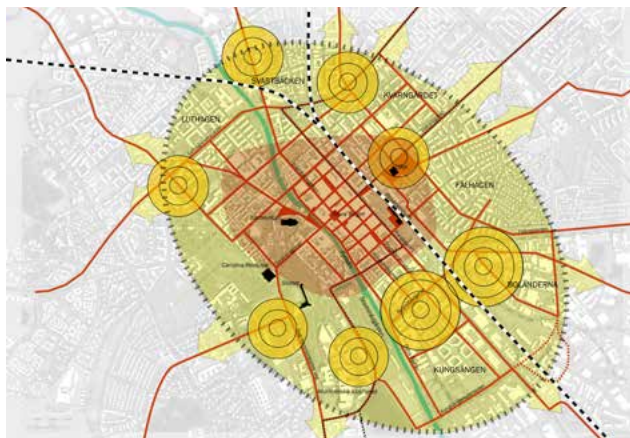
Trots den digitala revolutionen har människans nytta och behov av sociala interaktioner aldrig varit större. Att skapa sociala och levande mötesplatser för människor bidrar till att göra staden mer attraktiv att bo, verka och vistas i. Det leder till att fler människor kan mötas, utveckla och dela idéer, erfarenheter och resurser. I förlängningen innebär det även en bättre och mer hållbar ekonomisk tillväxt, ett mer socialt samhälle där människor kommer närmare varandra, och lägre miljöpåverkan genom effektivare samnyttjande av resurser.

STRATEGIN I KORTHET

Utgångspunkter för stadsliv

Vi har sammanfattat innerstadsstrategins budskap i sex punkter.
Vi har valt att kalla dem utgångspunkter för stadsliv.

Stadslivskartan



Utveckla centrala staden med attraktiva och flexibla mötesplatser för alla

Prioritera centrala staden för gående och vistelse

Sammankoppla stadens centrala delar i ett mer finmaskigt nät

Förstärk kollektivtrafikens attraktivitet med tydliga stråk och strategiskt lokaliserade knutpunkter

Utvidga och utveckla centrala stadens yta för handel och stadsliv

Utveckla Uppsalas identitet som en dynamisk och växande universitets- och kulturstad

Rörelsekartan



Plats- och parkkartan



Bebyggelsekartan



Innerstadsstrategins kartor ska ses som vägledande för innerstadens långsiktiga utveckling. Preciseringar av hur och när en plats utvecklas sker i senare planeringsskeden exempelvis planprogram, detaljplaner och projekt.

Inriktning och riktlinjer

Inriktningen anger kursen för viktiga sektorsområden, platstyper och stadsbyggnadsaspekter. Under inriktningarna finns riktlinjer som mer detaljerat anger hur inriktningen nås. Dessa ligger under respektive avsnitt.

Rörelse

Attraktiv gäststad

Gående ska ha god tillgänglighet i ett gent gatu-
nät med generösa gång- och vistelseytor.

Bättre cykelstad

Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.

Tydlig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till stadskärnan och bidra till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Bilen på stadens villkor

Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.

Smarta parkeringslösningar

Parkeringar för bil och cykel på allmän plats ska i första hand regleras för korttidsparkering. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

Samordnade leveranser

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan ska samordnas, tidsstyras och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

Levande båthamn

Båttrafiken ska utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.



Riktlinjer

Plats och park

Ett levande årum

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk.

Flexibla torg

Torgen ska få en mer flexibel användning och ge plats för evenemang, kultur, handel och möten.

Fler och bättre parker

Parkerna ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång och cykel.

Nya kopplingar

Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman på fler platser.

Gröna mångfunktionella gator

Uppsalas gröna och mångfunktionella gatunät ska säkras och utvecklas.

Utveckla kulturstråket

Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa flera målpunkter.



Riktlinjer

Bebyggelse

Levande bottenvåningar

Den långsiktiga stadsutvecklingen ska stärkas genom att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenvåningar.

Utnyttja taken

Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner.

Hushöjder och siktlinjer

Befintliga hushöjder och värdefulla siktlinjer ska respekteras.

Nya stadskvarter

Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.

Berika befintlig bebyggelse

Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.

Utveckla kulturmiljön

Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande genom ändringar och tillägg.

Utgå från områdets karaktär

Stadens olika karaktärer ger variation. De ska utvecklas utifrån sina egna förutsättningar med stadsliv i fokus.



Riktlinjer

Utgångspunkter för stadsliv

Utveckla centrala staden med attraktiva och flexibla mötesplatser för alla
Prioritera centrala staden för gående och vistelse

Sammankoppla stadens centrala delar i ett mer finmaskigt nät

Förstärk kollektivtrafikens attraktivitet med tydliga stråk och strategiskt lokaliserade knutpunkter

Utvidga och utveckla centrala stadens yta för handel och stadsliv

Utveckla Uppsalas identitet som en dynamisk och växande universitets- och kulturstad



Fokusområde för stadsliv



Hög koncentration av stadsliv som fortsätter att utvecklas



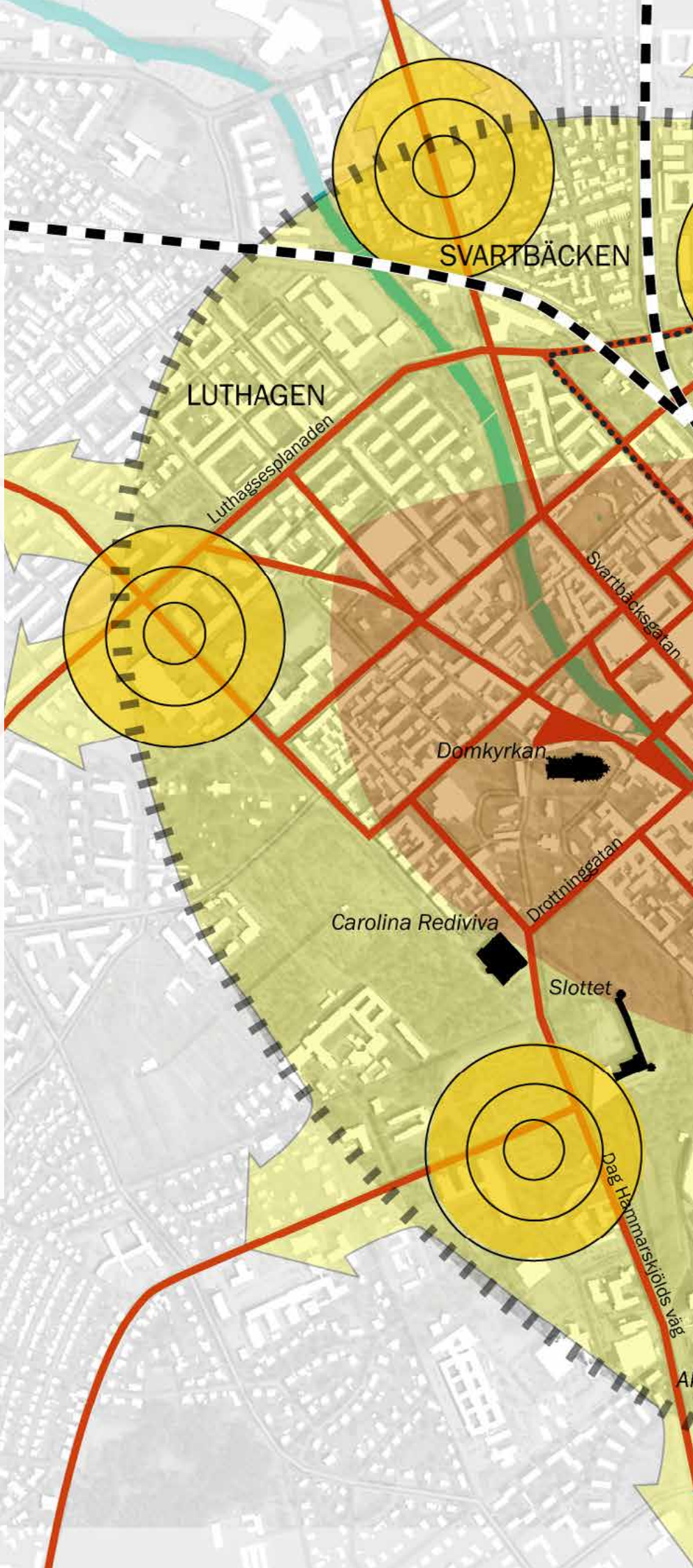
Stråk och plats för stadsliv



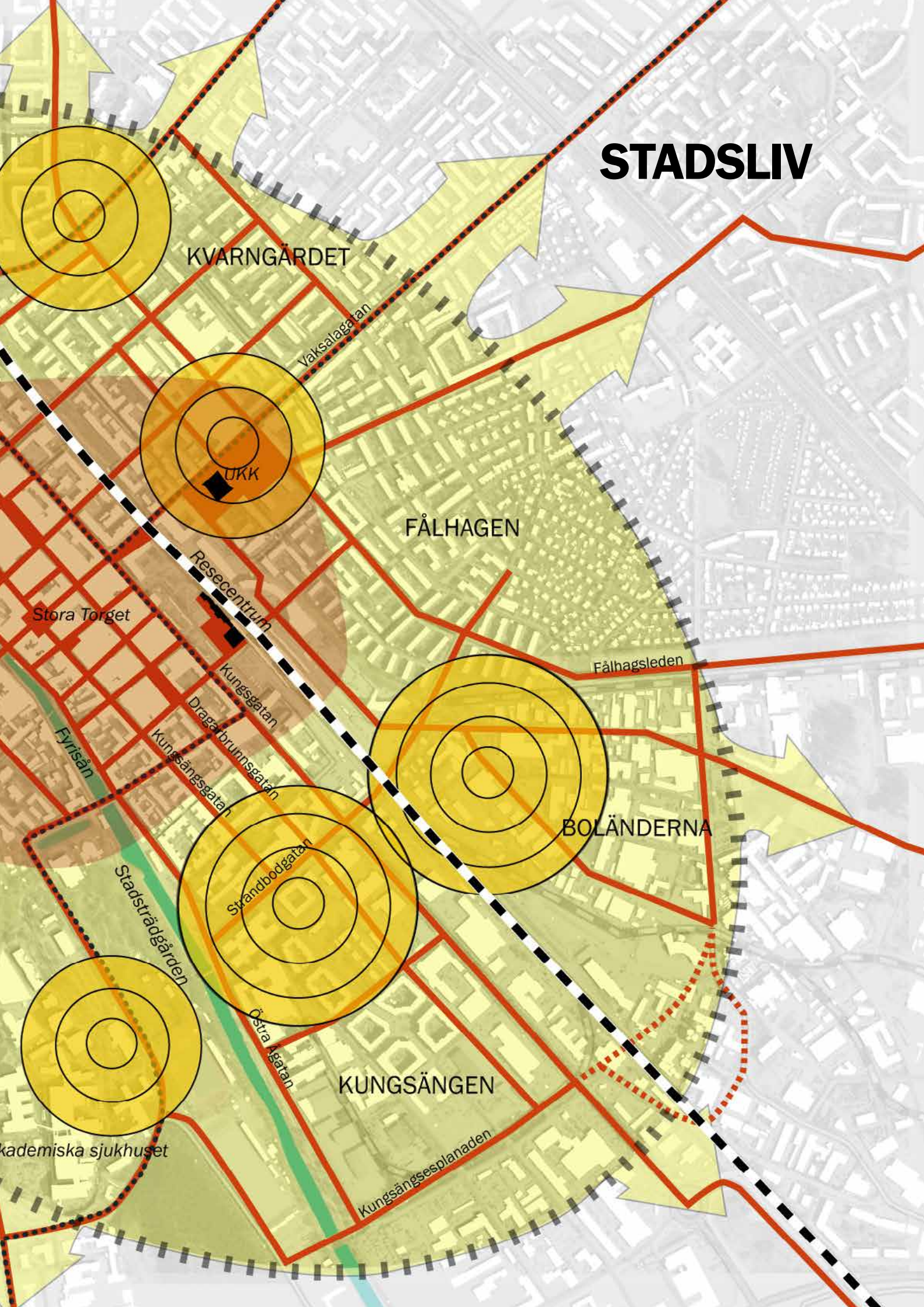
Kapacitetsstark kollektivtrafik



Möjlig koppling



STADSLIV



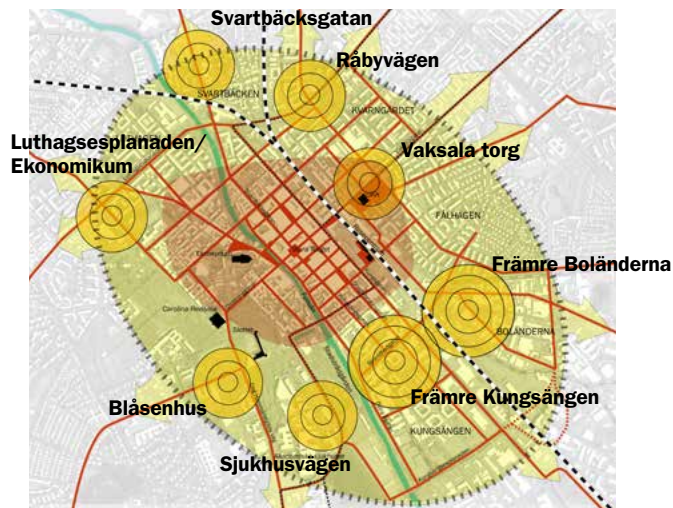
FOKUSOMRÅDEN FÖR STADSLIV

I en växande stad kan utvecklingen av stadslivet ske på många olika sätt. Vi har identifierat åtta strategiska områden för centrala Uppsalas utveckling, som vi har valt att kalla fokusområden för stadsliv.

På Stadslivskartan finns ett rosa område i mitten där det finns en hög koncentration av stadsliv. Avsikten är att detta intensiva stadsliv ska fortsätta att utvecklas och växa. Förutsättningarna för att utveckla stadslivet är olika och det är därför viktigt att identifiera strategiska områden som har särskilt goda möjligheter att uppnå en hög grad av stadsliv.

Fokusområdena spelar en viktig roll för hur stadskärnan expanderar. De har starka och tydliga kopplingar mot stadskärnan via stomlinjestråk eller stråk för stadsliv. De flesta ligger i stadsutvecklingsområden där omvandlingen av befintlig struktur är omfattande. Att planera för stadsliv i dessa områden möjliggör en expansion av centrala staden. Varje fokusområde har sina unika förutsättningar för att utveckla stadsliv.

Här presenteras idéer och förslag för varje fokusområde som kan fungera som inspiration för framtida planering.



Främre Kungsängen

På grund av stora pågående förändringar i befintliga kvarter finns unika möjligheter att planera för ett rikt stadsliv i området. Stora tillskott av bostäder förväntas i området. Genom att skapa tydliga kopplingar till såväl centrum som årummets publika platser och ge utrymme för bostäder, kontor, handel och andra verksamheter, skapas förutsättningar för stadsliv.

- Dragarbrunnsgatan, Kungsängsgatan och Strandbodgatan utvecklas till livfulla innerstadsgator.
- Hamnplan och åstråket utvecklas till attraktiva mötesplatser i bästa kvällssolsläge.
- En ny park i anslutning till Kungsängstorg kopplar till såväl Hamnplan och åstråket som Resecentrum.
- Äldre industribyggnader har goda förutsättningar att användas för kulturverksamheter med plats för scen och ateljéer.
- En ny skola blir en viktig mötesplats i området.



Främre Boländerna

Främre Boländerna är ett av de mest utvecklingsbara områdena i centrala Uppsala. En ny aktiv och blandad innerstadsstruktur i området innebär att, framförallt kontor, handel och verksamheter kan utvecklas i detta stationsnära läge. På grund av befintliga industriverksamheter är möjligheten att bygga bostäder mycket begränsade. Här pågår ett arbete med att ta fram ett strukturprogram.

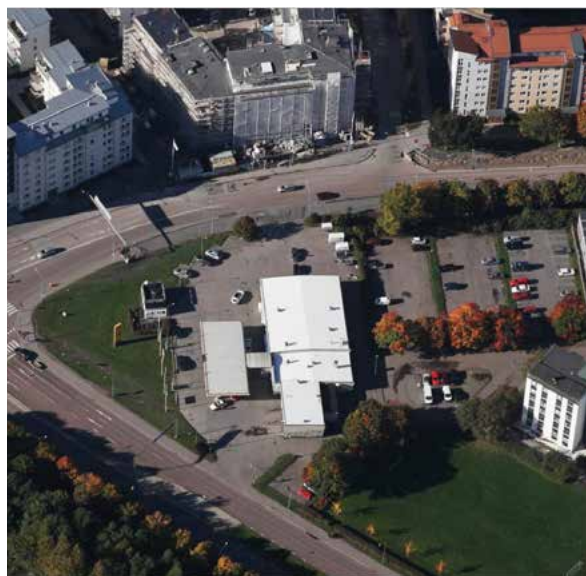
- Äldre värdefulla industribyggnader tas till vara för att ge området identitet och variation.
- I området skapas en tydlig entré med torgbildning närmast Resecentrum.
- Nya gång- och cykelstråk längs med järnvägen och Lennakatten kan på sikt knyta ihop området med Resecentrum
- Parkerna i området utvecklas till gröna mötesplatser.
- En central parkeringsanläggning i anslutning till Resecentrum gör området mer tillgängligt.



Råbyvägen

Den pågående stadsutvecklingen längs Råbyvägen genererar nya bostäder och ger förutsättningar för handel i bottenvåningar. Det markerade fokusområdet är en viktig entrépunkt till innerstaden, med ett hållplatsläge för kollektivtrafik och möjlighet till service.

- Råbyvägen förändras från trafikled till stadsgata. En gata där bebyggelsen vänder sig, med entréer och verksamhetslokaler, ut mot gaturummet.
- Kapellgårdet knyts närmare stadskärnan, och Väderkvarnsgatan förstärks som stråk för stadsliv.
- Gång- och cykelvägen från Gamla Uppsala förlängs in mot Resecentrum längs järnvägens östra sida.
- Nya passagerer tillkommer under järnvägen vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan.
- Österplan utvecklas till en ny attraktiv park och Höganäsparken upprustas.
- Nya parkeringsanläggningar anläggs under Österplans norra del och vid Råbyvägen.



Sjukhusvägen

Sjukhusvägen är ett viktigt kollektivtrafikstråk med ett centralt hållplatsläge. Området blir en entré till såväl delar av sjukhusområdet som nya Studenternas idrottsområde och Stadsträdgården. Ny bebyggelse i sjukhusområdet möter Sjukhusvägen i samband med att Akademiska sjukhuset byggs ut. I åstråket ramar publika platser och evenemangsytor in "Nya Studenternas" fotbollsarena.

- Studenternas fotbollsarena byggs om
- Södra åstråket, inklusive Stadsträdgården, utvecklas till ett publikt park-, rekreations- och idrottsstråk.
- Sjukhusvägen utvecklas till ett kollektivtrafikstråk med ett viktigt hållplatsläge vid Studenternas IP.
- Sjukhusområdet öppnar sig ut mot Sjukhusvägen med fler entréer och passager.

Luthagsesplanaden/Ekonomikum

I området vid Luthagsesplanaden utvecklas en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken. En utveckling av intilliggande kvarter kommer att ge tillskott av bostäder och verksamheter. Biotopia, Ekonomikum och Observatorieparken är viktiga målpunkter som kan utvecklas. Området kopplar till såväl Luthagen som ett av centrums livaktiga innerstadshörn med restauranger och nöjesliv vid Sysslomansgatan. I området planeras en parkeringsanläggning med publika verksamheter i bottenplanet.

- Kyrkogårdsgatan har goda möjligheter att utvecklas så att mer stadsliv kan uppstå.
- En knutpunkt för kollektivtrafiken på Luthagsesplanaden ställer krav på utformning och ger förutsättningar för handel.
- En parkeringsanläggning vid Katedralskolan ger god tillgänglighet till innerstaden och bidrar till att området upplevs som en entrépunkt.



Vaksala torg

Vid Vaksala torg, längs Vaksalagatan, planeras en av innerstadens viktigaste knutpunkter för kollektivtrafiken. Själva torget har, med sin storlek och sitt centrala läge, en unik möjlighet att utvecklas till ett mer publikt torg samt mötes- och evenemangsplats som kan rymma en mängd olika funktioner. Förändringar i intilliggande kvarter innebär tillägg med såväl bostäder, kontor, handel och offentlig service. Sammantaget innebär det som händer i detta område att centrum förstärks öster om dagens stadskärna.

- Längs Vaksalagatan skapas en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken.
- Vaksala torg utvecklas som centrumtorg med handel och evenemang som gynnar stadslivet.
- Delar av Salagatan utvecklas till en gävänlig gata med goda sollägen och möjlighet till uteserveringar.
- S:t Persgatan utvecklas som ett viktigt centrumstråk.
- Väderkvarnsgatan förstärks som stråk för stadsliv.



Blåsenhus

Området Blåsenhus, med Uppsala universitets nya administrationsbyggnad i korsningen mellan Dag Hammarskjölds väg och Norbyvägen, genererar nya stora flöden av människor. Området är speciellt till sin karaktär, ett centralt universitetscampus och målpunkt för många människor främst dagtid men även kvällstid. Här är det nära till viktiga attraktioner som Slottet med konstmuseum, Botaniska trädgården och Carolina Rediviva. Kopplingen till stadskärnan är tydlig både via Slottsbacken, Odinslund, Drottninggatan och Bleke backe. Ett viktigt hållplatsläge för kollektivtrafik längs Dag Hammarskjölds väg gör området tillgänglig.

- I området möts två viktiga stadsstråk, Norbyvägen och Dag Hammarskjölds väg.
- Utveckling av kulturstråket knyter området närmare stadskärnan.
- Området kompletteras med ytterligare verksamheter knutna till universitetet.



Svartbäcksgatan

En förväntad stadsutveckling längs Svartbäcksgatan genererar nya bostäder och förutsättningar för handel i bottenvåningar. Kopplingar till årummet och centrum ska förstärkas. En ny knutpunkt för kollektivtrafiken tillkommer i korsningen Svartbäcksgatan–Gamla Uppsalagatan.

- Svartbäcksgatan utvecklas till en stadsgata med verksamheter i bottenvåningen och stora tillskott av bostäder.
- Kopplingen till årummet stärks med nya passager mellan Svartbäcksgatan och ån.







RÖRELSE

Vi har alla ett behov att förflytta oss och det finns många former för att göra det. Att hantera rörelserna i staden är viktigt, både för att skapa närhet till och inom centrala Uppsala, för att skapa förutsättningar för stadsliv och för att säkra stadens attraktivitet på kort och lång sikt.

Vi människor reser på olika sätt. Att gå och att cykla är exempel på aktiva resor, dessa tar mindre plats och sker i låg hastighet. Fordon behövs för längre resor och för transporter av varor. Dessa olika sätt att resa tar olika mycket plats och påverkar hur staden upplevs och fungerar. I innerstaden behöver rörelser som gynnar stadsrummets och stadslivets förutsättningar prioriteras.

Större städer kräver smartare transportsätt

I det framtida Uppsala, med många fler invånare och besökare, kommer konkurrensen om ytor i staden att öka. Fler människor på samma yta kräver transportformer som tar mindre plats. Fler människor i innerstaden ställer också allt högre krav på att minska störningar såsom buller, föroreningar och risk för olyckor.

Allt fler städer närmar sig en punkt där man måste tänka på ett helt nytt sätt kring transporter och användning av gaturummet. Det kommer att påverka hur vi transporterar oss i staden. En övergång från bil till mer klimatneutrala och effektiva transportformer såsom att gå, cykla och åka kollektivt är nödvändigt i en växande stad, i synnerhet i stadskärnan.

Del av hållbarhetsarbete

Transporterna står för en stor del av utsläppen som påverkar klimatet. Infrastrukturen för transporter kräver dessutom mycket yta, vilket är en begränsad resurs i innerstaden.

Genom att prioritera gång, cykel och kollektivtrafik gynnas yteffektiv transport som har mindre negativ påverkan på klimatet. Det leder till bättre tillgänglighet inom centrum och frigör ytor för människor att vara på och ytor för grönområden.

Minskad bilanvändning innebär mindre buller och bättre luftkvalitet. Färre hårdgjorda trafikerade ytor gör det även enklare att hantera och rena dagvatten. Den sammanlagda effekten är en renare och mer attraktiv stadskärna.



Vägen till smartare transportsätt

Vägen till smartare transport i innerstaden går via ett samarbete mellan kommunen och viktiga aktörer för att;

- prioritera resor till fots och cykel
- minska genomfartstrafiken med bil
- öka attraktiviteten för kollektivtrafiken

Minska onödig genomfartstrafik

Även om allt fler går och reser med cykel och kollektivtrafik, visar trafikprognoser att stadens och kommunens tillväxt ger stora påfrestningar i stadens gatunät. Därför är det viktigt att skapa förutsättningar för att inte belasta Kungsgatan med genomfartstrafik. Med den planerade planskildheten vid S:t Olofsgatan och en möjlig planskildhet i Vimpelgatans förlängning skapas möjligheter att avlasta Kungsgatan från genomfartstrafik. Innan 2030 kommer det att behövas ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem för att klara av att ta hand om invånarna i stadens utvecklingsområden, såsom Rosendal och Ulleråker. Ett kapacitetsstarkt system kräver mycket plats i gatunätet och god framkomlighet på bland annat Kungsgatan, vilket kräver att genomfartstrafiken på Kungsgatan behöver ledas om successivt fram till 2030.

Att utveckla en attraktiv och effektiv kollektivtrafik innebär att den behöver vara prioriterad i gaturummet. Att köra på egna körfält, komma först från trafikljusen i korsningar och att störningar längs sträckan blir färre är exempel på sådana åtgärder. Med en kapacitetsstark kollektivtrafik som går ofta och har möjlighet att transportera fler resenärer per tur ökar även tillgängligheten till innerstaden för fler.

Bilar i parkeringsanläggningar

Nya parkeringsanläggningar i strategiska lägen med gångavstånd till stadskärnan ger möjlighet att på ett enkelt sätt lämna bilen utan att skapa mer trängsel i innerstaden. Det garanterar god tillgänglighet till citys utbud samtidigt som centrala stadsrum frigörs.

Kontinuerliga investeringar i standardhöjande åtgärder för cyklister och fler cykelparkeringsmöjligheter gör att flera kan välja cykeln istället för bilen. Detta bidrar till att minska trängsel i gatunätet.



Nya kopplingar för gång och cykel i skapar en finmaskig gatustruktur som är lättare att röra sig i.



Generösa ytor och prioritering av gående ger bra förutsättningar för en levande stad där det är lätt att mötas och umgås.

Inriktning rörelse

Attraktiv gäststad

Gående ska ha god tillgänglighet i ett gent gatunät med generösa gång- och vistelsezoner.

Bättre cykelstad

Cykeln ska ha god framkomlighet till stadskärnan men samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.

Tydlig kollektivtrafik

Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till stadskärnan och bidra till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Bilen på stadens villkor

Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.

Smarta parkeringslösningar

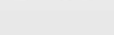
Parkeringslösningar för bil och cykel på allmän plats ska i första hand regleras för korttidsparkering. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

Samordnade leveranser

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan ska samordnas, tidsstyras och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

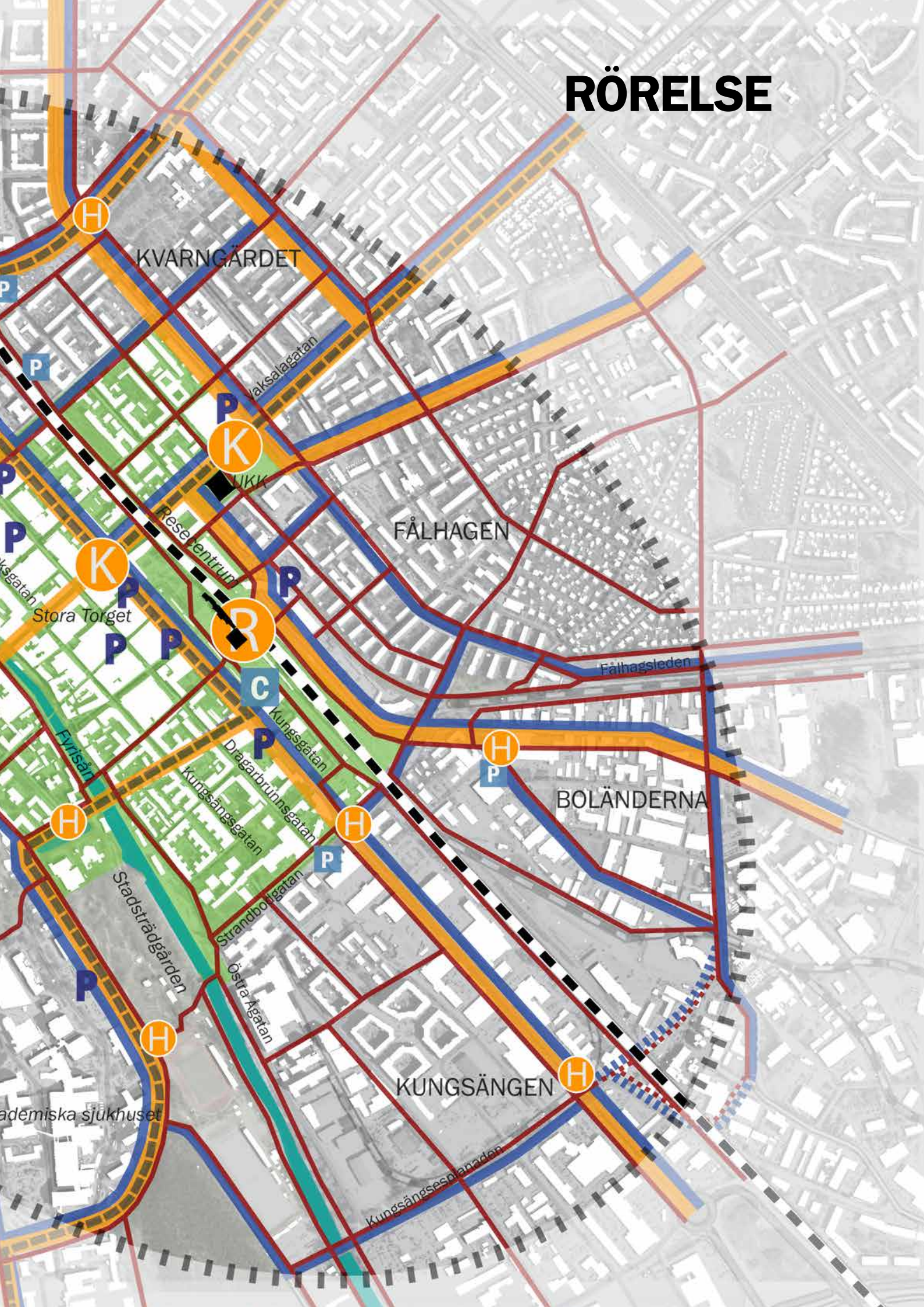
Levande båthamn

Båttrafiken ska utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.

-  Gåprioriterat område
-  Huvudcykelnät
-  Kapacitetsstark kollektivtrafik
-  Stomlinje kollektivtrafik
-  Resecentrum
-  Knutpunkt kollektivtrafik
-  Viktig hållplats
-  Huvudgatunät bil
-  Ny parkeringsanläggning cykel
-  Befintligt parkeringsgarage
-  Ny parkeringsanläggning möjligt läge
-  Möjlig gatukoppling
-  Möjlig cykelkoppling



RÖRELSE





ATTRAKTIV GÅSTAD

I Uppsalas innerstad ligger fokus på fotgängarna. Att gå är ett transportsätt som är attraktivt och hållbart. Det ger en möjlighet att uppleva staden som inget annat transportsätt ger. Ett finmaskigt, lättorienterat och sammanhängande gatunät är en förutsättning för en gävlig stad.

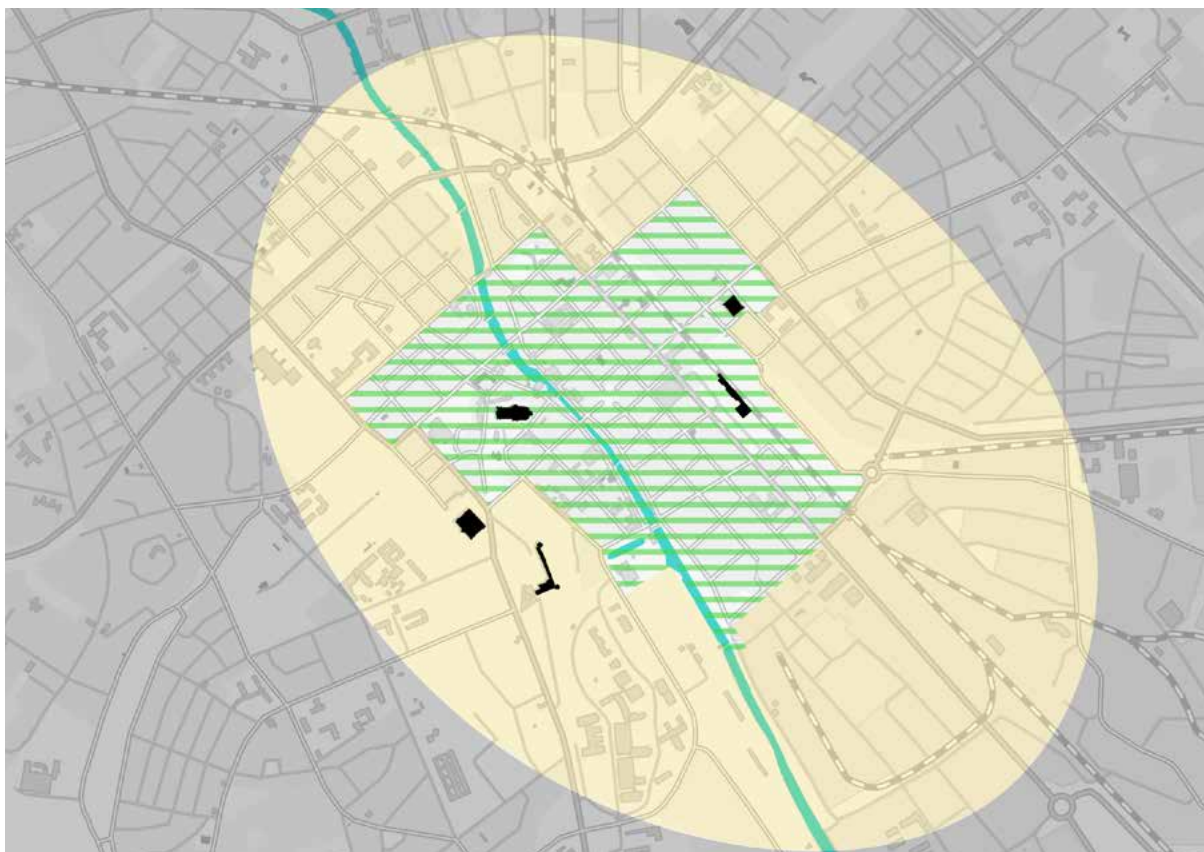
Vistelseytor ger upplevelser och möten

Grunden för stadsliv utgörs av möten i våra offentliga rum. Det förutsätter att man går genom staden och har tillgång till ytor för vistelse. För att kunna göra innerstaden attraktiv för gående behöver vi därför skapa förutsättningar för dem. Det handlar bland annat om att ge gående större ytor i innerstaden, med flera intressanta målpunkter och platser där man kan stanna upp.

En intressant och variationsrik stadsmiljö gör att man som gående upplever avstånd som kortare än de faktiskt är. Den inbjuder dessutom till att röra sig långsamt och till att dröja sig kvar.

En trafiksäker innerstad

Gående rör sig långsamt i jämförelse med cyklister och andra fordon. Att hantera och minska konflikter mellan olika typer av trafikanter i olika hastighet är grundläggande för att utveckla en trafiksäker innerstad. Det gäller även risken för konflikter mellan gående och cyklister. Trafik på de gåendes villkor föreslås därför gälla i innerstadens mest centrala delar.



 Centrumområde med tydlig gåprioritet

 Innerstadsområde med god framkomlighet för gående

Olika sätt att prioritera gående

Det ska tydligt märkas att gående prioriteras när man rör sig i innerstaden. Det ska finnas plats att röra sig, gå i bredd och mötas i attraktiva stråk och på platser. Det ska vara lätt att orientera sig och välja gena och framkomliga promenadvägar för att nå sina mål. En medveten satsning på ytor för fotgängare är nödvändig och ökar tillgängligheten till stadskärnans utbud för alla grupper. Man kan förbättra framkomligheten för gående i centrum på många olika sätt, bredda trottoarer, höja upp övergångsställen, utveckla rena gånggator och gångfartsgator. Vilken åtgärd och utformning man väljer beror på platsens eller gatans förutsättningar. För att överbrygga barriärerna föreslås nya kopplingar över Fyrisån, planskilda passager och broar vid järnvägsövergångarna S:t Persgatan och S:t Olofsgatan.

En tillgänglig innerstad

Många gående använder rullator eller käpp och till de gående hör också de som rör sig med rullstol. Det är viktigt att gångstråken är utformade så att det är lätt för dessa personer att röra sig. För att en attraktiv gästad ska kunna upplevas av alla ställs höga krav på utformningen av miljön. Barn,

funktionsnedsatta och äldres behov är styrande för att säkerställa ett attraktivt stadsliv för alla. Här är det lätt att ta sig fram, tätt mellan sittplatserna och bra belysning.

Inriktning

Gående ska ha god tillgänglighet i ett gent gatunät med generösa gång- och vistelsezoner.

Riktlinjer

Utveckla gångnätet finmaskigt, sammanhängande och lätt att förstå.

Utveckla stadsmiljön så att den inbjuder till att stanna upp och dröja sig kvar.

Utveckla stadsmiljön med detaljrikedom som ger intryck och upplevelser i ögonhöjd.

Utveckla generösa gång- och vistelsezoner för olika behov och olika människor.



BÄTTRE CYKELSTAD

Uppsala ska bli landets främsta cykelstad, attraktiv att cykla i året runt. Målsättningen är hög, men Uppsala är en etablerad cykelstad med en välgrundad cykelkultur. Här är andelen cykelresor bland de högsta i landet. Cykeltrafik gör stadskärnan mer tillgänglig, och bidrar till en attraktivare stadsmiljö.

Cykel i innerstaden

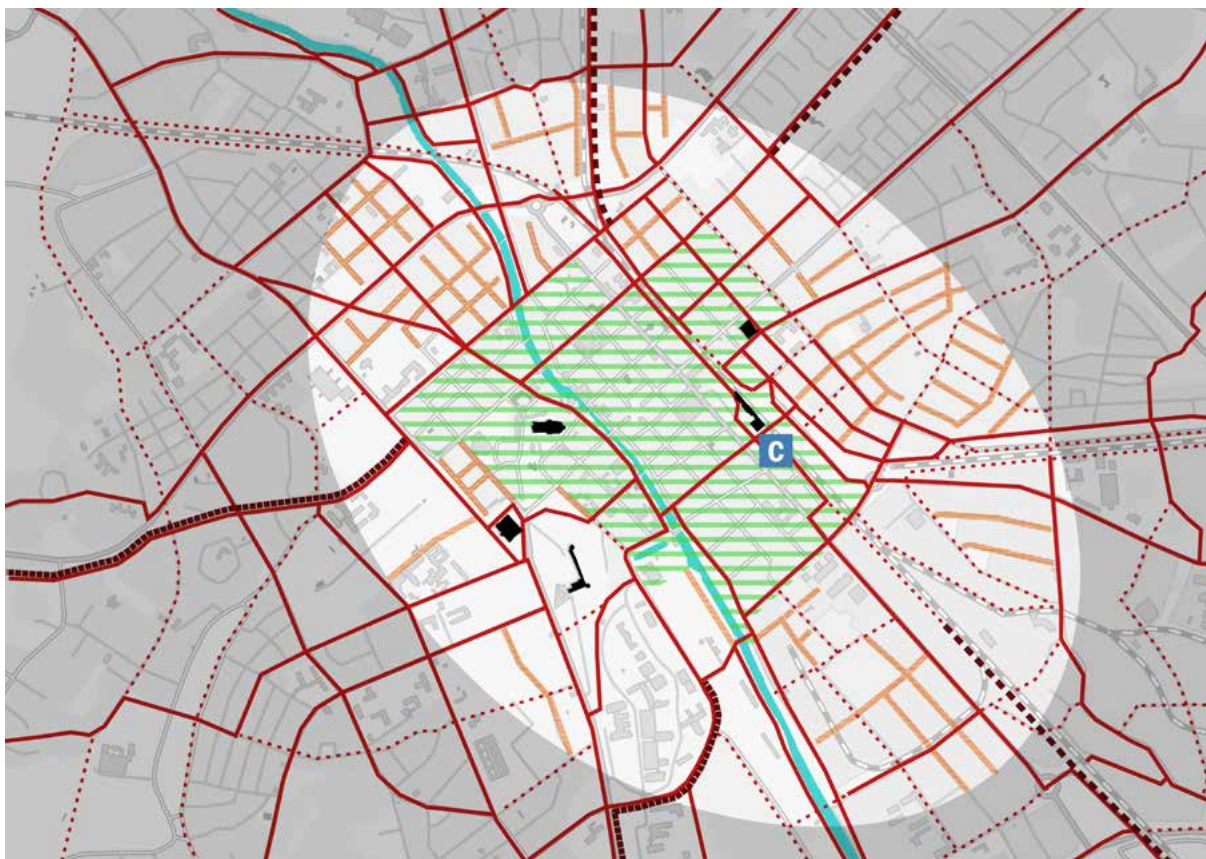
I Uppsala ska såväl tillgänglighet som framkomlighet för cykel vara mycket god. Det ska även gå snabbt att cykla. Den målsättningen innebär en stor utmaning för den centrala staden eftersom samtliga trafikslag kräver en viss grad av framkomlighet och snabbhet.

I innerstaden får cyklisterna ibland stå tillbaka för de gående. I innerstaden finns inga snabbcykelvägar, utan dessa övergår i centrala staden till ett huvudcykelnät där cykeln är prioriterad. I de mest centrala delarna befinner sig övrig trafik på de gåendes villkor.

Fler cykelytor och höjd standard

Att cykla är ett miljövänligt, yteffektivt, energieffektivt och flexibelt sätt att röra sig i staden. Cykeln passar många åldrar och behov – den som vill ta sig fram långsamt eller den som vill pendla snabbt till jobbet.

En växande stad som prioriterar cyklister medför att fler kommer att cykla, speciellt i centrala delar av staden där avstånden är korta. För att stärka den utvecklingen höjs standarden på cykelnätet, huvudcykelnätet utvecklas med nya kopplingar, och konflikter mellan cykeln och övriga trafikanter hanteras. Det behövs större ytor så att cykelnätet kan ta emot fler cyklister, men också fler cykelparkeringar.



- — — Cykel på gåendes villkor C Cykelparkeringsgarage - - - - - Snabbcykelled - - - - - Ny snabbcykelled
— — — Huvudcykelnät Nya kopplingar i huvudcykelnät — — — Övrigt cykelnät

Tydlig vägvisning och nya kopplingar

Det ska tydligt framgå vilka stråk som är prioriterade för cyklister. Beroende på vart man är på väg i den centrala staden ska man lätt kunna välja färdväg utan onödiga omvägar.

För biltrafiken finns vägvisningar för att lätt och snabbt kunna ta sig till olika målpunkter, utan att behöva åka genom den absoluta stadskärnan. På samma sätt ska cyklister kunna ta sig förbi centrum på ett lättare sätt.

Ny infrastruktur för cykel är en förutsättning för att kunna utveckla cykeltrafiken i staden. Nya cykelstråk föreslås öster om järnvägen med en ny cykelbro över Vaksalagatan som kopplar samman cykelstråket med Resecentrum, längs Väderkvarns-gatan och längs med Lennakattens spår. En ny cykelbro över Fyrisån i Vretgränds förlängning skulle underlätta kopplingen till Resecentrum och förbättra trafiksituationen på Västra Ågatan och förbi Svandammen.

Utöver fysiska åtgärder är det viktigt att pröva nya sätt att reglera cykeltrafiken så att den kan samspela med övriga trafikslag på ett bättre sätt, exempelvis genom cykelprioriterad gata.

Inriktning

Cyklern ska ha god framkomlighet till innerstaden men i övrigt samsas med övriga trafikanter och anpassas till stadsmiljön.

Riktlinjer

Utveckla en stadsmiljö där det är tryggt och attraktivt att cykla.

Utforma ett cykelnät som är lätt att förstå och orientera sig i.

Planera för snabbcykelleder endast på platser där det inte står i konflikt med gående och stadsliv.

Prioritera tillgängligheten och framkomligheten i huvudcykelnätet till viktiga målpunkter.

Anpassa cykeln i gaturummet på sträckor utanför huvudcykelnätet. Låt den samsas med övriga trafikslag och anpassas till platsens förutsättningar.



TYDLIG KOLLEKTIVTRAFIK

En attraktiv och väl fungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att Uppsala ska kunna växa med 100 000 fler invånare till 2050. Ett stomlinjesystem med hög turtäthet, hög framkomlighet och bra tillgänglighet i attraktiva stadsstråk ska konkurrera med dagens biltrafik. Då behöver kollektivtrafiken prioriteras i innerstaden.

Närmare, oftare och tydligare

Kollektivtrafikens linjedragningar är mycket viktiga för stadslivet och rörelsen i staden då det skapar flöden i stadskärnan och därmed underlag och lönsamhet för cityhandeln.

Lokalisering av hållplatser, dess utformning och standard är viktigt. Med rätt utformning och läge skapar hållplatserna orientering i staden och fungerar som dragare och målpunkter. Samtidigt ska barriäreffekter och konflikter som kollektivtrafiken kan ge upphov till minimeras.

Antal hållplatser och dess lokalisering är viktiga aspekter för att skapa närhet till kollektivtrafiken. Vanligtvis brukar avståndet mellan hållplatser variera mellan 400 och 600 meter, och man brukar säga att en hållplats har ett upptagningsområde på cirka 400 meter runtomkring, vilket innebär ungefär fem minuters promenad. För handeln i innerstaden är närheten till hållplatser viktig om kollektivtrafiken ska kunna konkurrera med bilen.

För resenären är upplevelsen av kollektivtrafikens tydlighet minst lika viktig som faktisk tillgänglighet. Det innefattar till exempel turtäthet, skyltning och hållplatsutformning. Upplevelsen av en otrygg och rörig trafikmiljö kan minska stadskärnans attraktivitet som destination.

Prioritering i stadsrummet

För att kollektivtrafiken ska kunna utvecklas föreslås en prioritering av framkomligheten och

utrymmet i stadsrummet. På stråk med kapacitetsstark kollektivtrafik har kollektivtrafiken egna körfält och prioriteras framför bilen. På stråk med stomlinjebussar prioriteras dessa framför biltrafik och kör i största möjliga mån på egna körfält. På övriga sträckor kör kollektivtrafiken i blandtrafik och fordonsstorleken anpassas till miljön och platsens förutsättningar.

Vaksalagatan, Råbyvägen, Kungsgatan, Luthagsplanaden, Bäverns gränd/Munkgatan och Sjukhusvägen kommer att vara gator med hög koncentration av kollektivtrafik. Där kan det uppstå konflikter med biltrafiken. Här behövs fördjupade studier för att minimera biltrafiken och kunna minska genomfartstrafiken i stadskärnan.

För Stora Torget föreslås att färre bussar trafikerar sträckan Drottninggatan–Vaksalagatan fram till Kungsgatan. Det innebär fortsatt busstrafik på Stora Torget. För att utveckla torget, från hållplats till stadens centrala torg och mötesplats med stadsliv, flyttas hållplatsen ett kvarter österut längs Vaksalagatan.

Stomlinjer, knutpunkter och viktiga hållplatser

Att använda S:t Olofsgatan för stomlinjetrafik stärker stadskärnans utveckling norrut. Att göra den redan idag populära hållplatsen mellan Stadsbiblioteket och Missionskyrkan till ett viktigt hållplatsläge, ger närhet till intressanta målpunkter och inte minst till en fin småskalig stadsmiljö längs Svartbäcksgatan och ån.



Genom att leda kollektivtrafiken förbi Universitetshuset och vidare längs Kyrkogårdsgatan avlastas Sysslomansgatan från kollektivtrafik och kan prioriteras för gående och cyklister.

Vaksala torg utvecklas till en knutpunkt för kollektivtrafiken med närhet till Resecentrum och ett stort utbud av kultur och handel så som UKK och Kvarnen.

I innerstaden finns flera andra viktiga hållplatser som hjälper till att utvidga stadskärnan och skapa stadsliv kring viktiga målpunkter och i strategiska lägen.

Resecentrum

Resecentrum är stadens och kommunens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafik. Den är inte bara viktig för kommunen och dess invånare utan också för hela regionen. Med ökande befolkning och i takt med att Uppsala integreras alltmer i Stockholmsregionen kommer resenärströmmarna att öka till och från Resecentrum. Det är därför viktigt att säkra Resecentrums kapacitet och samtidigt behålla

möjligheten att öka kapaciteten i framtiden. Detta gäller även gaturum i nära anslutning till Resecentrum.

Inriktning

Kollektivtrafiken ska ha god framkomlighet till stadskärnan och bidra till att skapa attraktiva stadsmiljöer.

Riktlinjer

Prioritera den kapacitetsstarka kollektivtrafiken med egna körfält där det är möjligt.

Prioritera stombussar i korsningar och kör i största möjliga mån i egna körfält.

Anpassa övrig kollektivtrafik (t.ex. kompletteringslinjer och mjuka linjen) till övriga trafikanter och platsens förutsättningar med varierad framkomlighet.

Utveckla knutpunkter och viktiga hållplatser i strategiska lägen och anpassa dem efter alla resenärers behov.

Prioritera Kungsgatan närmast Resecentrum särskilt för kollektivtrafik.



BILEN PÅ STADENS VILLKOR

Bilen har en viktig funktion i många människors liv och vissa grupper klarar sig inte utan den. Bilens flexibilitet ger tillgänglighet men är utrymmeskrävande, både när den används och när den står parkerad. Utsläpp, buller och partiklar som rivs upp av däckan är också faktorer som gör att bilen har en negativ inverkan, inte bara på stadslivet utan också på upplevelsen av stadsrummet. Konkurrensen om marken i innerstaden, där allt fler trafikanter ska samsas, gör att den utrymmeskrävande bilen inte kan dominera gaturummet oavsett framtidens drivmedel.

Planer för minskad biltrafik

Bättre folkhälsa och ökad trafiksäkerhet är viktiga argument för att minska biltrafikens framkomlighet. I centrala Uppsala finns idag problem med dålig luftkvalitet, ett allt vanligare problem i växande städer, något som är tätt kopplat till emissioner, utsläpp och partiklar orsakade av bilen.

Vi planerar för en stad som ger möjlighet att minska vårt bilberoende och underlätta för andra färdmedel. Mindre yta behövs per person för att gå, cykla eller åka kollektivt än i jämförelse med att åka bil. Även miljöbelastningen och energibehovet är lägre i jämförelse med biltransporter.

Bil på de gåendes villkor

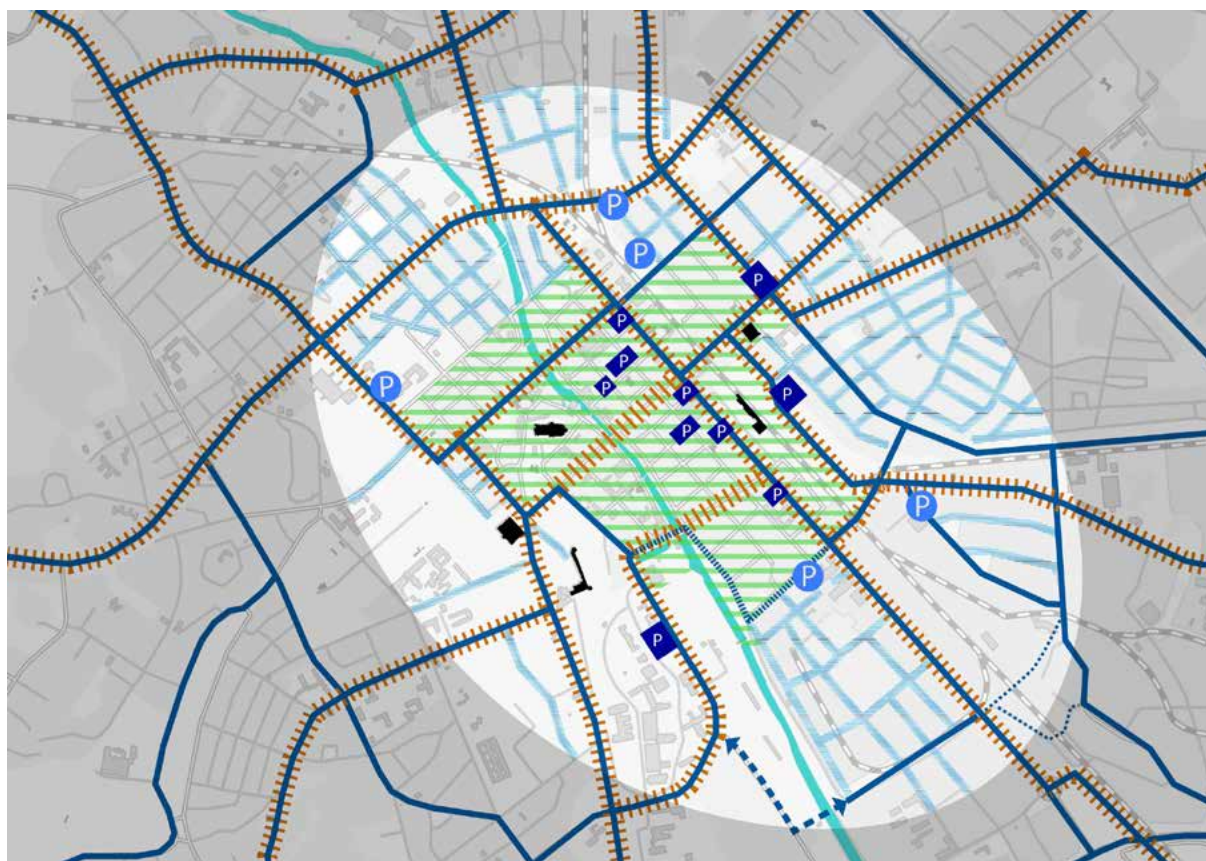
Uppsala strävar mot Nollvisionen – att ingen ska behöva dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Färre bilar och lägre hastigheter skapar en ökad trygghet för de oskyddade trafikanterna. Ett viktigt steg mot Nollvisionen är säkra övergångsställen och låga hastigheter.

I den täta staden med centrala bostadslägen lever barn och unga. Här är det låg hastighet med mindre god framkomlighet som gäller för bil för att bidra till en mer gävanlig stadskärna. Stadsgator med verksamheter i bottenvåningarna skapar stadsliv i gatuplanet. Stadsliv skapas av de oskyddade trafikanterna i första hand – inte av bilar i rörelse och bilparkeringar. Bilen ska ha god tillgänglighet i stadskärnan men framkomlighet på gåendes villkor.

Tillgänglighet för boende, handel och verksamheter

Innerstaden ska utvecklas som en blandad stadsdel, den blandade staden gynnar stadslivet.

De begränsningar som föreslås för bilens framkomlighet ska inte vara ett hinder för att kunna bo, arbeta och göra inköp och ta del av kulturutbudet i innerstaden. Verksamheterna i centrum ska även i fortsättningen vara tillgängliga för kunder och leveranser med bil.



	Bilen på gåendes villkor		Huvudgatanät		Huvudgatanät på kollektivtrafikens villkor
	Övrigt gatanät		Befintligt parkeringshus		Ny parkeringsanläggning möjligt läge
	Nytt huvudgatanät		Tillfälligt huvudgatanät		Möjlig koppling

Mindre genomfartstrafik

Att minska genomfartstrafiken är en del i arbetet för att förbättra miljön i innerstaden. De som inte ska till en målpunkt i området ska inte lockas att gena genom centrum. Gator med stor andel genomfartstrafik med bil är Kungsgatan, Luthagesplanaden, delar av Vaksalagatan och Munkgatan. Dessa gator har stor betydelse för kollektivtrafiken. Det är en förutsättning att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken genom att försvåra eller inte tillåta för genomfartstrafiken på delar av dessa gator.

En ny stadsbro över Fyrisån i höjd med Kungsängsesplanaden kan både avlasta innerstaden från onödig genomfartstrafik och möjliggöra prioritering av gång, cykel och kollektivtrafik på Islandsbron.

En ny planskild korsning kan på sikt ersätta dagens plankorsning med järnvägen vid Vimpelgatan. Den nya planskilda korsningen behövs för att skapa en bra koppling mellan Främre Boländerna och Kungsängen, två områden som utvecklas mot tätare innerstadsbebyggelse. En planskild korsning i detta läge möjliggör prioritering av kollektivtrafik på Kungsgatan. En framtida utbyggnad med fyra spår

längs järnvägen gör det omöjligt att behålla den befintliga plankorsningen vid Vimpelgatan.

Inriktning

Bilen ska ha god tillgänglighet till stadskärnan men framkomligheten anpassas till platsens förutsättningar.

Riktlinjer

Ge god framkomlighet för bilen inom huvudgatanätet.

Prioritera kollektivtrafiken före bilen på gator med stomlinje och ringlinje.

Tillåt bilen på gåendes villkor i de mest centrala delarna av innerstaden.

Tillåt bilen på platsens villkor och förutsättningar tillsammans med övriga trafikslag i det övriga gatanätet.

Minska genomfartstrafiken i innerstaden.

Styr successivt om biltrafiken på Kungsgatan närmast Resecentrum till förmån för kollektivtrafiken.

Beakta alltid god framkomlighet för utryckningsfordon.



Innerstaden kompletteras med fler cykelparkeringar så att det är lättare att parkera sin cykel nära målpunkter.

SMARTA PARKERINGSLÖSNINGAR

Effektiva och bekväma parkeringsytor bidrar till att skapa en attraktiv stad. Det behövs en strategisk planering för parkering som ger god tillgänglighet samtidigt som den skapar förutsättningar för att frigöra ytor till förmån för stadslivet.

Markparkering främst för besökare

En bättre och mer effektiv användning av allmänna ytor behövs för att frigöra utrymme för stadslivet och mer hållbara transporter. I innerstaden prioriteras angöring (på- och avstigning samt lastning och lossning) och parkering för rörelsehindrade. För besökande behöver det också finnas centrala platser för korttidsparkering. De som arbetar i innerstaden hänvisas till parkering på kvartersmark, huvudsakligen i anläggningar.

Styr biltrafiken till anläggningar

Centralt belägna parkeringsanläggningar kan utnyttjas bättre, men i takt med att Uppsala växer behöver det även tillkomma nya anläggningar centralt i staden.

Genom att samla bil- och cykelparkeringar i anläggningar frigörs ytor för andra ändamål som bostäder, verksamheter och ytor för rekreation och möten. Anläggningar bidrar också till en tydlighet vad gäller parkeringsalternativ. De kan på sikt också minska trafikvolymen från dem som söker efter parkeringsplatser.

Nya parkeringsanläggningar

Parkeringsanläggningar, parkeringsgarage eller parkeringshus ska utformas så att de bidrar till att skapa en attraktiv stad. Nya parkeringsanläggningar bör ligga nära infarterna och med gångavstånd till den centrala staden för att minska biltrafiken i de mest centrala delarna.

Det kan vara svårt att anlägga parkering i direkt anslutning till fastigheter som förtätas och byggs ut. Istället erbjuds platser för ny- och ombyggnation genom parkeringsköp som tillkommer i en anläggning i närheten. Anläggningarna ska även upplåta plats för cykelparkeringar, bil- och cykelpooler.

Katedralskolan, Sjukhusvägen, Salaplan, Kungsängen och Främre Boländerna

För att utöka kapaciteten väster om Fyrisån pekas området kring Katedralskolan ut som en strategisk plats för en ny anläggning. Landstinget har uppfört ett parkeringshus vid Sjukhusvägen, som kommer att vara ett alternativ för besökande till den centrala staden och för den nya anläggningen vid Studenternas idrottsplats.



Vid Salaplan, med infart från Råbyvägen, finns ett gynnsamt läge för en parkeringsanläggning med bra gångavstånd till centrum. Likaså är den närliggande norra delen av Österplan ett attraktivt läge för en parkeringsanläggning.

Kungsängen och främre Boländerna är andra strategiska lägen där nya verksamheter kommer att generera ett parkeringsbehov. Anläggningar i dessa läge kan tjäna som parkering både för pendlare och besökare.

Cykelparkering

Korttidsparkering för cykel ska finnas nära målpunkter i staden medan långtidsparkering ska ske i anläggningar. Med långtidsparkering menas boende- och arbetsplatsparkering. Fastighetsägare ska anordna cykelparkering på sin egen fastighet, och samverkan med fastighetsägare är nödvändigt för att skapa plats för allmänna cykelparkeringar i befintliga parkeringsanläggningar. Det är särskilt viktigt i de mest centrala delarna, där fler cykelparkeringar i anläggningar behöver tillkomma för att avlasta parkeringen på gatumark, som är till för besökare.

För att främja cykel som färdmedel ska dessa parkeringar ligga närmare målpunkten än bilparkeringar. Att omvandla bilparkering till cykelparkering både i anläggningar och på gatumark sker redan idag och är fortsatt aktuellt.

En ökad kontinuerlig bevakning av cykelparkeringar, borttagning av felparkerade cyklar och rensningar av skrotcyklar ur cykelställ är nödvändig för att säkerställa god tillgänglighet till cykelparkeringar.

Parkeringspolicy

Kommunfullmäktige antog i januari 2014 en parkeringspolicy. Den förtydligar att bil- och cykelparkering är en del av transportsystemet och övrig stadsplanering. Där fastslås att planeringen för parkering ska uppfylla följande mål:

- Attraktivare stadsmiljö
- Minska biltrafikens miljöpåverkan
- Skapa en god sammanvägd tillgänglighet för samtliga trafikslag
- Effektiviserad markanvändning
- Bidra till en fortsatt stark centrumhandel

Inriktning

Parkeringar för bil och cykel på allmän plats ska i första hand regleras för korttidsparkering. Långtidsparkering ska huvudsakligen ske i garage.

Riktlinjer

Inför ett parkeringsinformationssystem för att lättare kunna hitta till centrala bilparkeringar.

Reglera med tid och taxa för att styra korttidsparkering för bil till gatumark och långtidsparkering till anläggningar.

Säkerställ att det finns goda möjligheter för cykelparkeringar på kvartermark.

Utforma nya attraktiva och trygga parkeringsanläggningar för både bil och cykel, som även rymmer andra funktioner än parkering.



SAMORDNADE LEVERANSER

Gods- och avfallshantering är en omfattande verksamhet i en stad med mycket handel och restauranger. Den tar stora ytor i anspråk och kan upplevas som störande. För att lösa problemet samordnas transporterna av gods och avfall.

En viktig del i att skapa en attraktiv och levande stadskärna är att gods- och avfallshanteringen sker på ett smidigt sätt. En stökig hantering av gods och avfall går tvärs emot det som ger ett attraktivt stadsliv. Samtidigt är varuleveranser en viktig förutsättning för att livet i staden ska fungera. Därför behöver leveranserna i mycket högre grad samordnas och tidsstyras.

För att prioritera kollektivtrafiken styrs leveranser under rusningstid bort från de stråk där det går kapacitetsstark kollektivtrafik och stomlinjetrafik.

Antalet fordonsleveranser kan minska om leveranserna sker på ett effektivare och samordnat sätt. Tunga leveransfordon kan ersättas av lättare fordon eller cykelbud där det är möjligt.

Inriktning

Logistiken och leveranser av varor i stadskärnan ska samordnas, tidsstyras och organiseras för att skapa utrymme och minska konflikter med stadslivet.

Riktlinjer

Samordna leveranser tids- och platsmässigt inom angiven zon för innerstaden.

Reglera att leveranser inte sker under rusningstid i de utpekade stråken för kapacitetsstark kollektivtrafik och stomlinjer.

Samlokalisera varor och restprodukter för att effektivisera markanvändningen och skapa flexibla ytor.

Anpassa leverans-, logistik- och upphämningsfordon till platsens karaktär och förutsättningar.



LEVANDE BÅTHAMN

Uppsala är, med sitt läge vid Fyrisån, en hamnstad. Ett levande båtliv bidrar positivt till stadslivet och stadens identitet. Ambitioner finns att utveckla hamnområdet och den befintliga gästhamnen söder om Islandsbron.

Fyrisån kan trafikeras med båtar till Islandsfallet och Uppsala hamn, där det finns plats att vända något större båtar. Från Hamnplan avgår nöjes- och turbåtar sommartid till bland annat Skarholmen, Skokloster, Wiks slott samt ut på Ekoln.

I dagsläget finns möjlighet för privatbåtar att lägga till utmed ån vid Stadsträdgården – den officiella gästhamnen. Med sitt centrala läge kan den växa i storlek och servicenivå.

Längre söderut i Kungsängen finns en mindre småbåtshamn och längs hela den östra åsidan kan hamnen och förtöjningsplatser utvecklas. Ett levande båtliv bidrar positivt till stadslivet och stadens identitet.

Intresset för att utveckla stadslivet vid/på vattnet är stort. Exempel på det är privata initiativ som hyr ut picknickflottar, trampbåtar och roddbåtar. Privata och offentliga initiativ behövs för att utveckla och förstärka aktiviteter och "vattenkulturen" men allas tillgänglighet till årummet och den öppna vatten- spegeln måste värnas.

Fyrisån kan i en framtid användas för ytterligare transporter av människor under sommarhalvåret, för att tillgängliggöra platser och värden som idag är svåra att nå. Reguljär båttransport kan exempelvis utvecklas mellan Stadsträdgården, Ulleråker, Ultuna hamn och Lyssnaängen.

Inriktning

Båttrafiken ska utvecklas för att berika staden och skapa liv i hamnområdet.

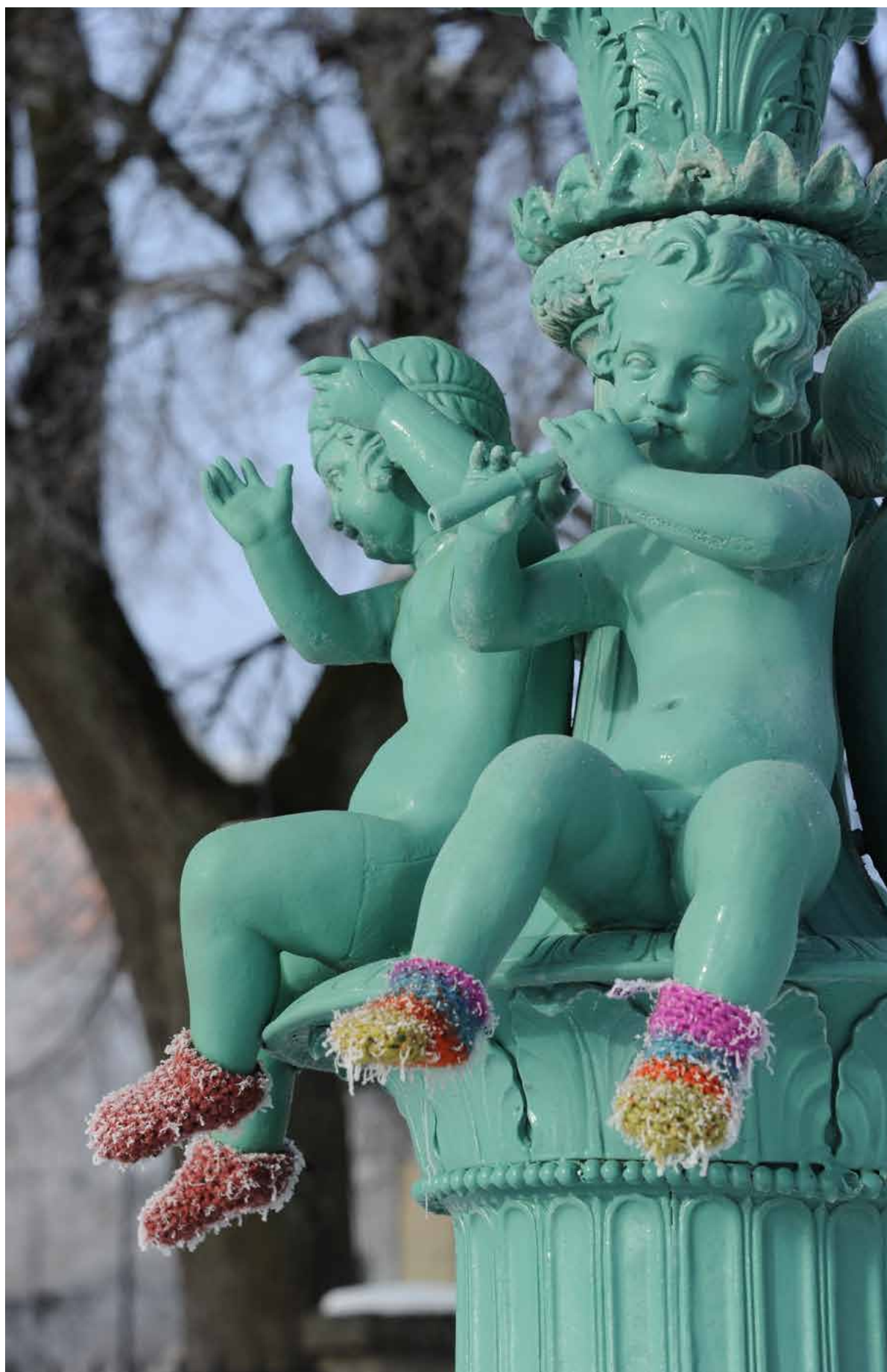
Riktlinjer

Integrera hamnområdet med den centrala staden och bidra till en attraktiv stadsmiljö.

Utveckla den befintlig gästhamnen söder om Islandsfallet.

Prioritera möjligheten att lägga till för båtar i rörelse. Begränsa permanenta platser som riskerar att privatisera kajen och Fyrisån.

Placera fartygstyper i harmoni med hamnens dåtid och nutid.





PLATS OCH PARK

I en växande och allt tätare stad får den allmänna platsen en allt viktigare roll. Uppsalas gaturum, platser, torg, parker och årum är alla förutsättningar för stadslivet. Därför är våra offentliga rum i stadskärnan viktiga för att göra Uppsala attraktivare.

Ett mer attraktivt Uppsala

En stor del av Uppsalas identitet präglas av de offentliga rummen och det liv som levs där. Tillsammans bygger innerstadens platser, parker och stråk en samverkande helhet – de blir stadens vardagsrum och mötesplats och fyller en viktig funktion som arenor för att utöva kultur. Det betyder att de ska rymma många olika aktiviteter som sker både samtidigt och över tid.

Fler invånare innebär ett ökat tryck på stadens platser och parker för aktivitet, utflyktsmål och vardagsmotion. Det betyder att flexibilitet och samutnyttjande av det offentliga rummet kommer att bli allt viktigare för att ytor ska kunna användas av olika målgrupper på olika sätt. Extra viktigt är att ge barn och unga mer plats att vistas, umgås och ta plats i de centrala offentliga rummen.

De offentliga rummen länkar samman staden

De offentliga rummen, platserna och stråken skapar strukturer som binder samman stadskärnans olika delar med varandra. Det är här man rör sig, stannar till, upplever staden eller bara passerar. Genom de offentliga rummen länkar vi samman innerstaden med andra stadsdelar.

Sambanden mellan stadens gator, torg och platser kan liknas vid en väv som hålls samman av väl utformade gaturum. Stadsrum som erbjuder ett rikt och varierat innehåll resulterar i liv och rörelse både dag- och kvällstid. En varierad stad med många attraktiva och intressanta offentliga rum främjar

stadslivet, gör invånarna stolta och får besökare att känna sig välkomna.

Ta vara på de kvaliteter som finns

Att utveckla de offentliga rummen så att stadslivet prioriteras kräver att man tar tillvara de kvaliteter som platsen ger. Många parametrar påverkar de offentliga rummens kvaliteter: både läge, storlek och hur de hänger ihop med omgivningen, men också hur de utformas och ”möbleras”.

Exempelvis måste platser med goda ljus- och solförhållanden prioriteras, och förtätningsförslag ska därför alltid föregås av sol- och skuggstudier. Vissa platser har en rik kulturhistoria och andra är formade i modern tid – men de bär alla på värden som ska tas tillvara.

Del av hållbarhetsarbete

Genom att höja kvaliteten och samutnyttjandet av de offentliga rummen kan vi bidra till ett attraktivt, demokratiskt och socialt hållbart samhälle där människor möts, får ta plats och uttrycka sig.

Platser och parker i staden bildar ett finmaskigt nät. Om det är rätt utformat ger det möjlighet till motion, folkhälsa och sinnliga upplevelser.

De offentliga rummen i staden utgör en viktig infrastruktur för många olika ekosystemtjänster. Parker och gatugrönska har höga biologiska värden och stor artrikedom.

Det offentliga rummet utgör en resurs för fördröjning av dagvatten, där såväl parker, torg som gatumark kan användas som magasin.

Inriktning plats och park

Ett levande årum

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelse-
rum och rörelsestråk.

Flexibla torg

Torgen ska få en mer flexibel användning och ge plats för eve-
nemang, kultur, handel och möten.

Fler och bättre parker

Parkerna ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva
stråk för gång och cykel.

Nya kopplingar

Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas
samman på fler platser.

Gröna mångfunktionella gator

Uppsalas gröna och mångfunktionella gatunät ska säkras och
utvecklas.

Utveckla Kulturstråket

Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas sam-
man och aktiveras genom att skapa fler målpunkter.



Årummet



Grönstråk



Befintlig gatugrönska



Ny gatugrönska



Kommunal park



Ikke kommunalt grönområde



Ny park



Torg



Nytt torg ungefärlig placering



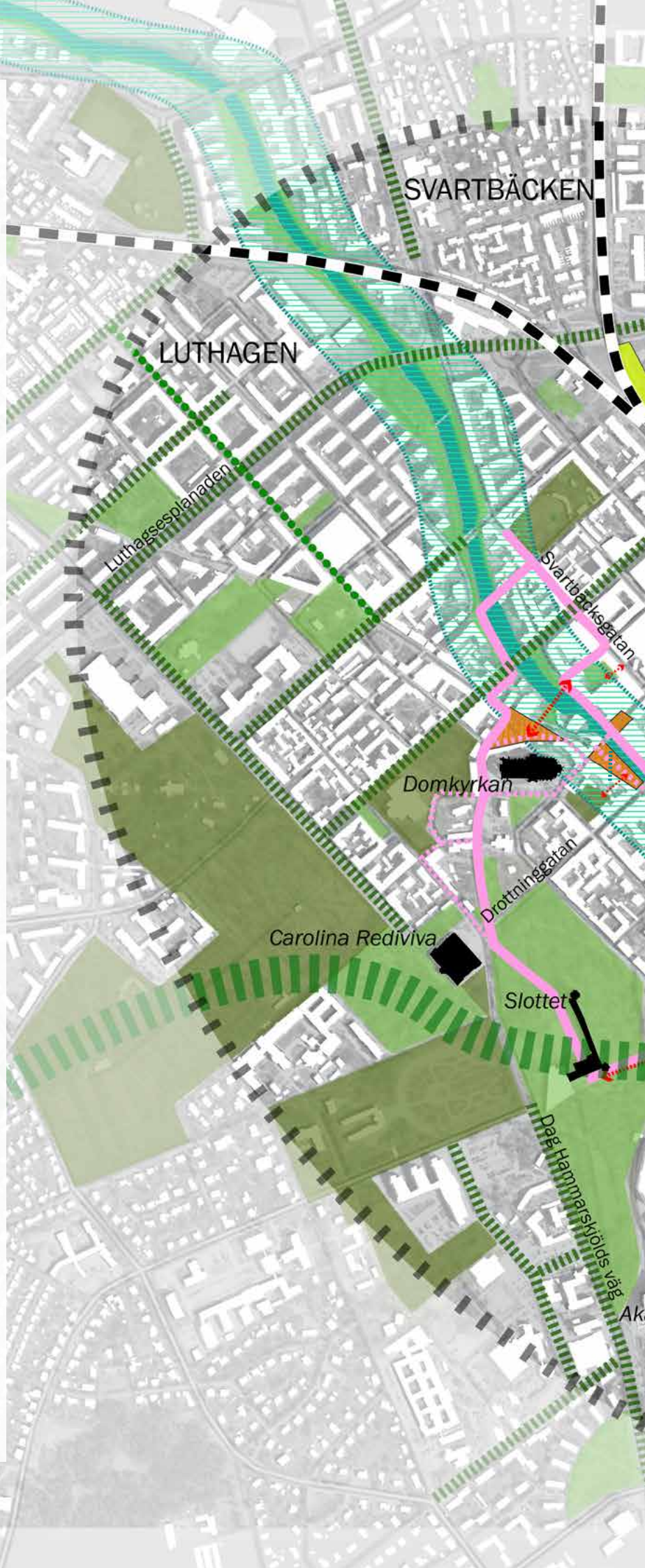
Ny koppling



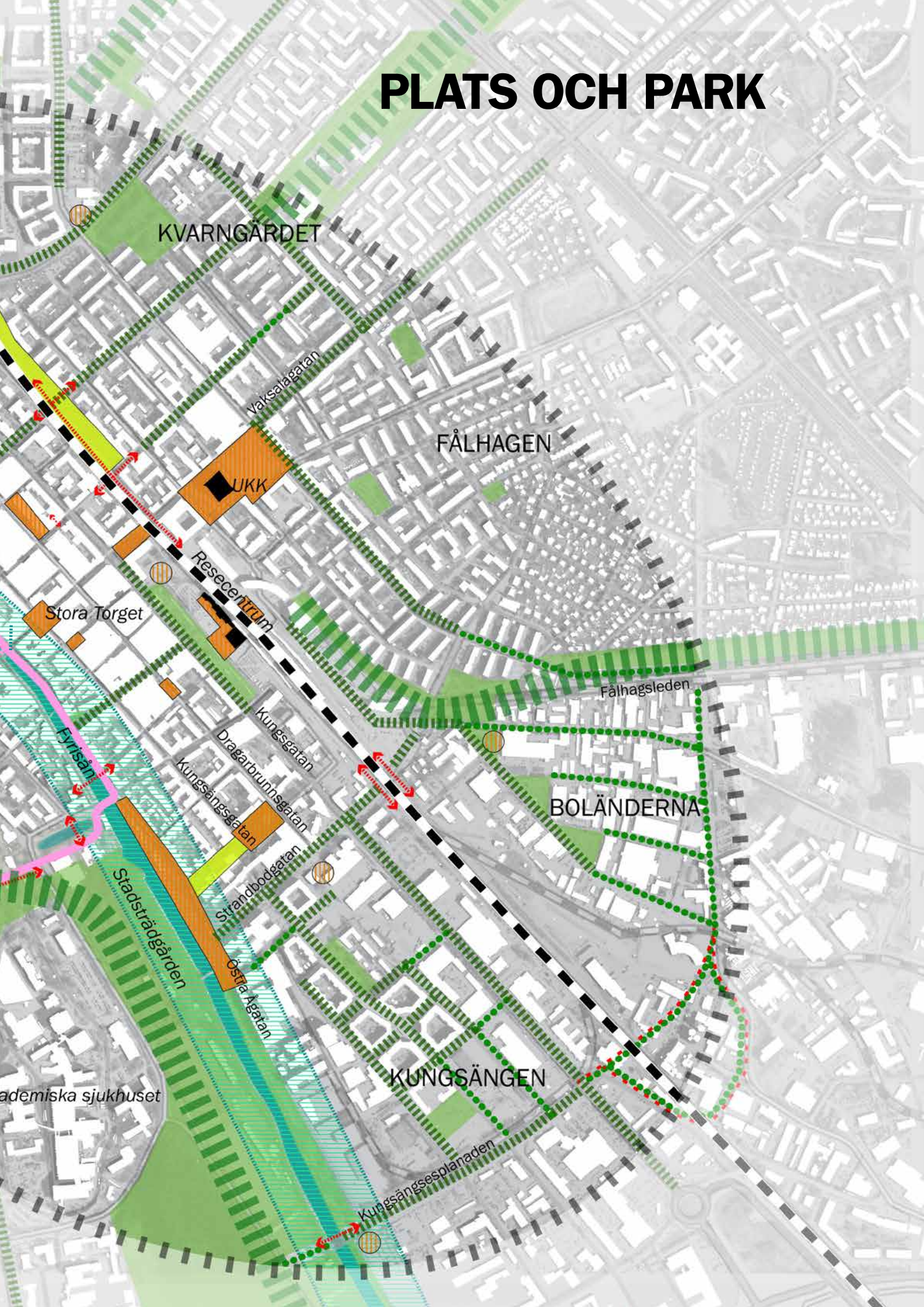
Kulturstråket



Möjlig koppling



PLATS OCH PARK





ETT LEVANDE ÅRUM

Årummet samlar stadens centrala delar till ett sammanhängande och grönt rekreationsstråk – tillgängligt för alla i Uppsala. Det finns ingen annan plats i staden som har lika goda möjligheter till attraktiva mötesplatser.

Uppsalas karaktäristiska stadsgrönka

Årummet är en av Uppsalas mest omtyckta platser. Längs Fyrisåns stränder och kajer finns den karaktäristiska stadsgrönkan, och många associerar platsen med blommande hästkastanjer och klibbiga lindar. Årummet är därför en viktig komponent i Uppsalas identitet och har goda möjligheter att fortsätta utveckla Uppsalas specifika karaktär.

I årummet måste högsta prioritet alltid ges till vistelsevärden. Det finns ingen annan plats i staden med lika goda möjligheter till attraktiva mötesplatser. Det är därför viktigt att vistelsekvaliteterna förstärks längs åns båda sidor.

Sammanhängande stråk för rekreation

Årummets värde som ett sammanhängande rekreationsstråk som förbinder stadskärnan med andra delar av staden och dess omland kan inte nog betonas. Med sina olika karaktärer, där parker och stensatta kajer avlöser varandra, ger årummet utrymme för en mängd olika aktiviteter.

I årummet prioriteras människor som rör sig, före andra trafikslag. Det ska vara lätt som fotgängare och motionär att röra sig längs Fyrisåns stränder och kajer. Det är särskilt viktigt att värna om platsen för det allmänna intresset vid markupplätelser; den bästa platsen ska vara gratis och vara tillgänglig för alla. Årummet måste därför hållas fritt för passage och rörelser längs vattnet.

Utveckla årummet

Årummet kan utvecklas ytterligare för att bli ett ännu attraktivare vistelserum. Här ska till exempel viktiga utblickar längs stråket säkerställas. Längs ån kan man förvänta sig en utveckling av fler publika stadsrum och stråk. Restauranger och caféer i området förstärker årummets karaktär med mötesplatser.

Årummet söder om Islandsbron är stadens viktiga farled ut mot Mälaren. Här ska båtar kunna ta sig fram till Uppsala hamn vid Islandsfallet. I det ”södra åstråket” ligger även Hamnplan, Stadsträdgården och Studenternas idrottsplats. Denna del av årummet ska utvecklas med särskilt fokus på ett sjudande stadsliv med idrott och evenemang.

Det viktiga vattnet

Fyrisån sjuder av liv och mitt i Uppsalas stadskärna kan man fiska. Fisktrappor gör det möjligt för en mängd arter att ta sig upp i Fyrisån. Att erbjuda badmöjligheter centralt är ett mål som hägrar men som kräver förbättrad vattenkvalitet för att bli verklighet.

Inriktning

Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk.

Riktlinjer

Prioritera årummet för vistelse, möten och rekreation.

Utveckla årummet med tillskott av särskilt hög kvalitet.

Utveckla årummet med målpunkter som restauranger och caféer längs gatornas bottenvåningar.

Förstärk vistelsekvaliteter som sittplatser, sollägen, grönska och konst.



FLEXIBLA TORG

Uppsalas torg fyller viktiga funktioner i stadslivet som plats för möten, handel, kultur och rekreation. Innerstadens befintliga torg har potential att utvecklas, få en mer flexibel användning och gynna stadslivet mer än vad de gör idag. Det finns också möjligheter till nya torg i utvecklingsområden.

Mindre parkering, mer plats för människor

Torgmiljöer har en tradition som handels- och mötesplatser. Uppsalas torg utgör variationsrika miljöer med både äldre torg som bär på rik kulturhistoria och nykomlingar som representerar dagens moderna formspråk.

Många av Uppsalas centrala torg kan utnyttjas bättre och gynna stadslivet. Idag domineras några av torgen av markparkeringar för bil. Genom nya parkeringslösningar kan torgen utvecklas med grönska, sittplatser, torghandel, rekreation, lek, utställningar, aktiviteter och evenemang. Torgen kan också, med rätt underbyggnad, utnyttjas för dagvattenhantering.

Stora Torget och Fyristorg

Stora Torget anlades på 1640-talet och är ett renässanstorg med slutna hörn. Det är Uppsalas mest centrala och välbesökta torg och präglas idag av busstrafik. De dominerande hållplatserna kan flyttas österut. Stora torget kan då utvecklas som stadens hjärta för vistelse, kultur, evenemang och möten.

Fyristorg är en viktig del av årummet vid Uppsalas paradgata och Nybron. Ända sedan stadsbranden 1702 har torget fungerat som handelsplats och kallats Vedtorget, Smörtorget och Fisktorget. Fyristorg kan utvecklas med mer torghandel, fler vistelseytor och mer kultur genom att ytor för bilparkeringar nedprioriteras.

S:t Eriks torg och Vaksala torg

S:t Eriks torg är ett medeltida stadsrum omslutet av domkyrkan och Saluhallen och andra vackra byggnader. Det var ett kött- och fiskförsäljningstorg och har kallats för såväl Oxtorget som Köttorget innan Saluhallen byggdes. Torget kan utvecklas med mer handel, fler vistelseytor och mer kultur genom att ytor för bilparkeringar nedprioriteras.

Vaksala torg är centrala stadens största torg med torghandel, loppmarknader och ytkrävande evenemang. Torget behöver utvecklas som evenemangsplats och integreras med en större hållplats för kollektivtrafik längs Vaksalagatan.

Nya torg och platser

Svintorget/Kungsängstorg

Nya torgytor har tillkommit i samband med stadsförnyelseprojekt för Uppsalas stadskärna. Längs Dragarbrunnsgatan och kring Resecentrum finns nu flera nya torg och platser – uppskattade stadsrum med flexibel användning. Svintorget/Kungsängstorg blir en viktigare mötesplats och oas ju mer stadens centrum växer söderut. Från torget utvecklas en viktig parkkoppling ner till årummet och Hamnplan.

Hamnplan och Köttinspektionen

Hamnplan är ett soligt kajområde söder om Islandsbron. Platsen ska utvecklas till en attraktiv sommarplats med stadsliv. En hårdgjord kaj i anslutning till Stadsträdgården ger fler sittmöjligheter med restauranger, caféer och platser för lek nära vattnet. Köttinspektionen, ritad av Gunnar Leche är en karaktärsbyggnad som idag används för kulturverksamhet i avvaktan på beslut om områdets utveckling. Platsen intill kan utvecklas som ett viktigt kulturbärande torg och mötesplats i Kungsängen.

Stadshuset och främre Boländerna

I samband med att stadshuset byggs ut utvecklas även ytan framför stadshuset. Platsen vänder sig ut mot Vaksalagatan och Uppsalas paradgata, och blir mer tillgänglig och inbjudande. I samband med den pågående stadsomvandlingen i såväl främre Boländernas som Råbyvägen behöver nya ytor för torgplatser reserveras och utvecklas

Inriktning

Torgen ska få en mer flexibel användning och ge plats för evenemang, kultur, handel och möten.

Riktlinjer

Utveckla torgen med mer torghandel, fler evenemang och flexibel användning.

Begränsa långvariga upplåtelse för försäljningsvagnar.

Minska andelen bilparkering på torgen till förmån för stadsliv.

Skapa nya torg och platser i utvecklingsområden.





FLER OCH BÄTTRE PARKER

Gröna parker är mötesplatser som lockar besökare i alla åldrar. Det ger dem en särställning som offentligt rum. I takt med att Uppsala växer och förtätas finns behov av nya parker och bättre tillgänglighet till befintliga parker – särskilt i innerstadens södra utvecklingsområden. Avsnittet utgår från kommunens parkplan.

Viktiga både för människor och natur

Av alla offentliga platser är det kanske parkerna som används av flest människor för vistelse, lek och rekreation. De används av människor i alla åldrar, både närboende och besökare.

I en allt tätare stad behöver parkerna därför bli fler och de befintliga parkerna utvecklas – för att kunna erbjuda ett större utbud och plats för en växande befolkning. Stadens parker är samtidigt byggstenar i den hållbara staden och utgör viktiga utrymmen för naturliga processer och ekosystemtjänster.

Platser för friluftsliv och lek

Friluftslivet hittar nya former och platser inne i staden. Många väljer att jogga centralt längs ån och längs parkstråk. Folkhälsotrenden kombineras med upplevelsevärden i närområden.

Det behövs fler lekplatser i centrala Uppsala. I Stadsträdgården ligger stadens största lekplats – en målpunkt och mötesplats för alla stadens barn och barnfamiljer. Ytterligare lekplatser finns idag i Carolinaparken, Vasaparken, S:t Göransplan, Frodeparken och Anna Petrus park. Utöver dessa finns skolgårdar som också används som lek- och hängplatser på kvällar och helger.

Områden som behöver utvecklas

Centrala Uppsala kommer att ha sin stora expansion söderut. Med tillskott på bostäder och kontor finns därför behov av ett nytt parkstråk med plats för lek vid Hamnesplanaden.

Stadsträdgården behöver utvidgas söderut och integreras med idrottsområdet Studenternas. Området kan även förstärkas som aktivitetsstråk

med kopplingen mot Kronåsen med Sten Sturemonumentet och Gula stigen. Slottsbacken kan utvecklas som ett centralt parkområde med bättre tillgänglighet.

Österplan utvecklas i samband med att planskilda korsningar byggs under järnvägen för S:t Persgatan och S:t Olofsgatan. En befintlig markparkering för bilar blir till ett parkstråk med lekplats längs järnvägen. En ny kvarterspark i främre Boländerna skulle förse området med grönska, lek och rekreation i samband med att stadsdelen förtätas och utvecklas.

Gröna resurser i annans ägo

I Uppsala finns en mängd centralt belägna grönområden som inte ägs av kommunen men som är tillgängliga för allmänheten. Universitetsparken, Botaniska trädgården, Observatorieparken och Skytteanska trädgården är exempel på stadsgrönska som Uppsalaborna räknar som sina. Det är viktigt att det finns samarbete och dialog mellan kommun och markägare kring dessa ytor.

Inriktning

Parkerna ska bli fler, få högre kvalitet och kopplas till attraktiva stråk för gång och cykel.

Riktlinjer

Ge utrymme för lek för alla åldrar och förmågor.

Stärk kopplingar till och tillgängliggör befintliga parker och trädgårdar.

Utveckla nya parker vid Österplan, Hamnesplanaden och i främre Boländerna.

NYA KOPPLINGAR

Uppsalas stadskärna domineras idag av stora kvarter i rutnätsplanen. Genom att skapa nya kopplingar mellan gator, under och längs järnvägen, genom kvarter och över ån knyter man samman stadens gator och offentliga rum. Det blir lättare att röra sig i staden, och fler platser aktiveras.

Broar över Fyrisån

Broar är viktiga element som ger identitet och karaktär åt staden. Rätt utformade fungerar de som attraktiva mötesplatser. På Uppsalas broar och brofästen ska man kunna möta vänner, betrakta stadslivet och njuta av Fyrisån. Bland de befintliga broarna behöver S:t Olofsbron förändras i sin utformning från gata till bro. Det finns även planerade nya broar över Fyrisån.

Bro i Kungsängsesplanadens förlängning

En bro i Kungsängsesplanadens förlängning är en viktig koppling i det södra åstråket. Den kopplar ihop det nya Kungsängen med området väster om ån, nya Studenternas, Ulleråker och Sjukhusvägen. Bron skapar förutsättningar för fler att vistas och röra sig mellan Fyrisåns stränder. Det ställer stora krav på detaljutformningen så att såväl bro som brofästen fungerar som vattennära mötesplatser. Det är viktigt att bron har barriäreffekt längs ån minimeras. Bron ska vara öppningsbar så att båttrafik inte hindras.

Cykelbro vid Vretgränd

En ny cykelbro i Vretgränds förlängning underlättar för cykeltrafiken. Det går enklare och snabbare att ta sig över ån och det förbättrar i sin tur miljön och vistelsevärden vid Islandsbron. En förutsättning för bron är att den blir ett tillskott till stadsmiljön med höga arkitektoniska värden. Det är också viktigt att den inte hindrar det starka gångstråket utmed ån.

Spång över Kvarnfallet

Kopplingar mellan Uppsalas välbesökta gågata och den vackra historiska Domkyrkostaden behöver stärkas. På 1700-talet fanns en smal spång, benämnd Kvarnspången, över Kvarnfallet. Att pröva en gångbro i samma läge, som förbinder Klostergatan med Rosénparken och S:t Eriks torg, skulle kunna förbättra förutsättningarna för fotgängare.

Koppling till slottet

Området runt Uppsala slott behöver utvecklas. Genom den kraftiga utvecklingen i Blåsenhus med universitetets nya förvaltningsbyggnad behöver förbindelselänken vid Bleke backe förbättras så att inte åsen blir en barriär. En bättre koppling i det här läget förbättrar tillgängligheten till miljön och kulturinstitutionerna i slottet och till Slottsbacken.

Passager

Under och längs järnvägen

Järnvägen genom centrala Uppsala är en barriär som delar staden. Här ska passager skapas som binder ihop de centrala delarna. Två planskilda järnvägspassager ska byggas där S:t Olofsgatan och S:t Persgatan korsar järnvägen. I samband med detta kan attraktiva anslutningar och kopplingar skapas mellan tunnelmynningar och intilliggande ytor. Det finns en möjlighet att i framtiden skapa nya passager för gång och cykel över Strandbodkilen, på båda sidor av järnvägen. En ny planskild passage med järnvägen föreslås för att bättre binda ihop Kungsängen och Boländerna.

Genom kvarter

Många av innerstadens kvarter är stora och slutna. Att som fotgängare kunna slinka igenom ett kvarter ger genua passager och intressanta upplevelser. Genom att kontinuerligt arbeta med att öppna upp passager genom kvarterstrukturer skapas nya flöden för fotgängare.

Öppnandet av Vretgränd är exempel på en ny och viktig passage där kommunen nu är markägare. Ett annat exempel är kvarteret Svalan där fastighetsägaren tillåter passage mellan Vaksalagatan och S:t Persgatan.

Tillgängliga parker

En ny koppling mellan gågatan och Klosterparken skulle förbättra tillgängligheten till en park mitt i stadskärnan. Tillägg till parken kan göras så att den utvecklas till Uppsalas mest centrala stadsrum med fokus på barn.

Inriktning

Stadens gator och offentliga rum ska tydligare knytas samman på fler platser.

Riktlinjer

Utforma broar och tunnlar med särskilt hög arkitektonisk kvalitet.

Möjliggör passager genom kvarter.



GRÖNA MÅNGFUNKTIONELLA GATOR

Gatunätets huvudsakliga uppgift är att möjliggöra framkomlighet och åtkomst men det ska även bidra till stadslivet. Några av stadens viktiga gator kantas av trädader som ger karaktär och identitet åt såväl gatan som området.

Både gator, gatugrönska, park- och promenadstråk

Rutnätsstaden sätter sin prägel på Uppsalas innerstad. Det är en väv av gator och gränder som förbinder platser med varandra och erbjuder visuell ledning och orientering. Uppsala har stråk av skilda slag – vanligast i form av gator men också park- och promenadstråk.

Gatustråken har stor betydelse för stadslivet, det beskrivs närmare under avsnittet ”levande botten-våningar”.

Gröna stråk och sammanlänkande gatugrönska

Uppsala har flera grönstråk som sträcker sig från stadens omland in mot stadskärnan. Några tar tvärt slut när de möter den täta innerstaden. För att säkerställa att det finns ett grönt samband mellan grönstråk och parker i innerstaden har gatugrönskan en viktig sammanlänkande roll. Till gatugrönska räknar vi alléer, trädader och större sammanhållande planteringar på gatemark. Den bidrar till att göra staden till en bättre biotop för många växt- och djurarter och bidrar till bättre dagvattenhantering samtidigt som staden blir grönnare och skönare att vistas i. Grön förgårdsmark kan också bidra till en gatas gröna karaktär.

Det är viktigt att den befintliga gatugrönskan bibehålls och säkerställs när Uppsala växer.

Östra Ågatan

Östra Ågatan längs Fyrisån kan utvecklas och förstärkas som grönt stråk för rekreation och vistelse. Miljön nära Fyrisån med generösa ytor, ljus luft och söderläge gör området attraktivt. Fler målpunkter, restauranger och caféer stärker stråkets kvaliteter och hjälper till att utveckla en intressant fortsättning av gatan söderut.

Inriktning

Uppsalas gröna och mångfunktionella gatunät ska säkras och utvecklas

Riktlinjer

Förstärk gatugrönskan i markerade stråk så att den skapar gröna länkar i innerstaden mellan olika grönområden.

Utveckla gatustråken så att de bättre kan infiltrera och rena dagvatten.



UTVECKLA KULTURSTRÅKET

Kvarteren runt Uppsala slott, domkyrkan, S:t Eriks torg och delar av centrala årummet är betydelsefulla för Uppsalas identitet, historia och varumärke. Genom att förstärka och utveckla platsernas sammanhang i en promenadslinga öppnas möjligheter för turistmål, kultur och andra verksamheter.

Tar emot flest turister

Området runt domkyrkan och slottet är en enastående del i Uppsalas stadsmiljö. Det är idag den del av Uppsala som tar emot störst andel av alla de turister som dagligen besöker staden. Gatorna runt området samt Domkyrkoplan, Odinslund, Carolinabacken och Slottsbacken är öppna ytor som kan knytas ihop bättre genom tydlig gestaltning och information.

Historiskt centrum sedan 1500-talet

Stråket mellan S:t Eriks torg och Uppsala slott utgör sedan 1500-talet Uppsalas ceremoniella centrum. Det har använts av staten, kyrkan och stadens invånare för ceremonier, processioner, samlingar, manifestationer och demonstrationer.

Längs kulturstråket ligger en rad monumentala byggnader med mycket högt egenvärde: Uppsala domkyrka, Konsistoriehuset, Dekanhuset, Ärkebiskopsgården, Helga Trefaldighetskyrkan med prästgård, Carolina Rediviva och Uppsala slott. Genom sin funktion nu och då utgör de betydelsefulla delar i detta historiska centrum.

Men detta stråk kan dras ut ytterligare till att omfatta miljön kring Svandammen och vidare längs Fyrån till Gamla Svartbäckens trähusbebyggelse och Linnéträdgården. Tillsammans rymmer ett sådant stråk även museer, kulturverksamheter och mötesplatser som kan göra promenaderna extra intressanta. Men även restauranger, caféer och småskalig handel bidrar till attraktiviteten.

Inriktning

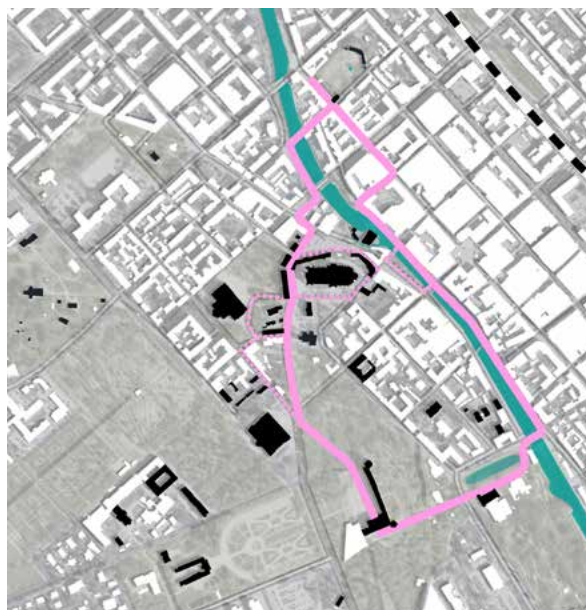
Uppsalas mest värdefulla historiska miljöer ska knytas samman och aktiveras genom att skapa fler målpunkter.

Riktlinjer

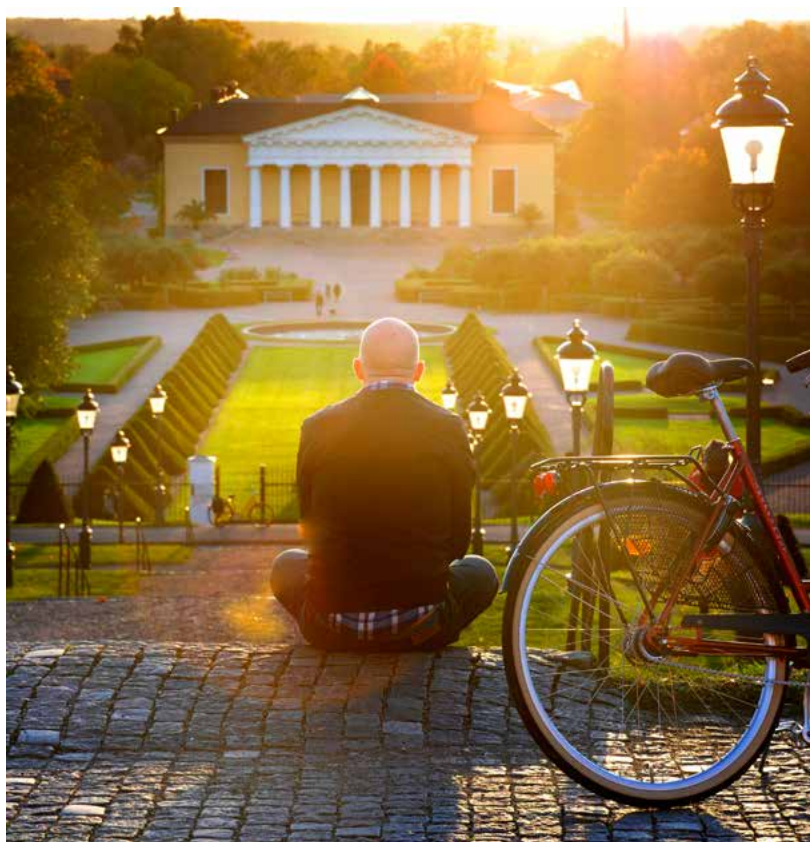
Utveckla berättelsen om kulturstråket genom tydligare vägvisning och information för alla åldrar.

Skapa fler målpunkter i samspel med den historiska miljön längs stråket.

Förbättra tillgängligheten längs kulturstråket i samband med planerade förändringar.



Kulturstråket knyter samman några av Uppsalas mest attraktiva kulturmiljöer i en promenadvänlig slinga. Utmed detta stråk finns såväl lagskyddade byggnader och miljöer av riksintresse som andra kulturhistoriskt intressanta hus, torg och platser. Och de är inte bara intressanta eller vackra att se på, de representerar också en mångfald berättelser som väntar på att ytterligare lyftas fram och levandegöras.



Längs kulturstråket finns flera fantastiska siktvyer som förgyller promenaden. Motiven kan vara såväl intressanta och vackra byggnadsverk som magnifika parker och årum.





BEBYGGELSE

Bebyggelsen i staden ger utrymme för att arbeta, bo, utöva kultur, handla, besöka restauranger och caféer. Blandningen av olika funktioner och ett stort utbud av publika verksamheter ger en stad som är levande under hela dygnet. Den äldre bebyggelsen i Uppsala med domkyrkan och slottet som betydande märkesbyggnader är också en viktig del av stadens identitet.

En levande stad

För en levande stad är det viktigt att det är tätt mellan målpunkter och att det finns ett stort utbud av aktiviteter och mötesplatser. Det är viktigt med en blandning av funktioner så att det både finns bostäder och arbetsplatser som ger liv under olika tider på dygnet. Vid förändringar i bebyggelsen behöver vi se till att det finns utrymme för handel och andra verksamheter i bottenvåningarna.

Ta vara på Uppsalas identitet

Domkyrkan och slottet är för många sinnebilden av Uppsala men även studentlivet och universitet är en viktig del av identiteten. Uppsala är landets mest betydande läro- och kulturstad och innerstaden har klassificerats som ett riksintresse för kulturmiljövården. Att värna om dessa värden är en viktig del i utvecklingen av Uppsalas bebyggelse.

En grön bebyggelsemiljö att vistas i

Detta avsnitt handlar om byggnader men även om den enskilda marken kring byggnaderna. Det kan vara en bostadsgård, en parkeringsplats eller en skolgård. I en alltmer tätbebyggd stad är det viktigt att ge plats åt det gröna. Växtlighet i form av träd och planteringar behövs för att jämna ut temperaturen, rena luften och för att ta hand om dagvatten. Det är viktigt att utforma vistelsezoner så att de fyller flera funktioner t.ex. kan skolgårdar utformas så att de kan användas som en park eller lekplats utanför skoltid.

Plats för skolor och kultur

En växande befolkning skapar ett behov av en utökning av offentlig service i form av skolor, förskolor och vård av äldre. Men den ger också underlag för ett större utbud av kulturverksamheter som behöver utrymme. Det är viktigt att detta tas med tidigt i planeringen, särskilt i de nya stadskvarteren. Skolgårdar kan också utformas så att de har en flexibel användning som ger fler sociala mötesplatser i staden.

Hög arkitektonisk kvalitet

Höga krav ställs på arkitektonisk kvalitet för att bidra till en attraktiv stad, och för att människor ska vilja bo och trivas i Uppsala. Den byggda miljön ska utformas utifrån väl definierade arkitektoniska visioner. Byggnader, gator, parker och torg ska ses i sitt sammanhang och gestaltas med genomtänkta förhållningssätt. Ny arkitektur ska möta befintlig bebyggelse medvetet och med en tydlig idé om vad man vill åstadkomma.

Del av hållbarhetsarbete

I städer bor människor tätare och kommer varandra närmare. Det ger möjligheter för möten och interaktion. Dessutom samutnyttjas resurser som transporter, uppvärmning och infrastruktur i städer.

Gårdar, parkeringsplatser och gröna tak kan användas för fördröjning och rening av dagvatten, vilket minskar utsläppen av föroreningar i Fyrisån.

BEBYGGELSE

KVARNGÄRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Resecentrum

Stora Torget

Fyrisån

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Stadsträdgården

BOLÄNDERNA

Fålhagsleden

KUNGSÄNGEN

Kungsängesplanaden

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

BEBYGGELSE

KVARNGÅRDET

Vaksalagatan

UKK

FÅLHAGEN

Stora Torget

Resecentrum

Fålhagsleden

BOLÄNDERNA

Kungsgatan

Dragarbrunnsgatan

Kungsängsgatan

Strandbodgatan

Östra Ågatan

Kungsängen

Kungsängesplanaden

Fyrisån

Stadsträdgården

akademiska sjukhuset

LEVANDE BOTTENVÅNINGAR

Levande bottenvåningar med aktivitet, människor och rörelse är viktiga för stadslivet i Uppsala. Ny bebyggelse ska därför planeras för framtida handel och verksamheter på bottenplan, med god arkitektur och ett varierat uttryck.

Upplevelserik och varierad gatumiljö

Levande bottenvåningar handlar om utformningen av byggnaderna i ögonhöjd. Med hög kvalitet och detaljrikedom berikar de gaturummet och får oss att stanna upp. Hur vi upplever gatan beror till stor del på om vi rör oss längs en långsträckt byggnad utan verksamheter, eller om vi går förbi bottenvåningar med varierat utbud.

En god upplevelsemiljö attraherar oss människor. När fler söker sig till en miljö leder det till en ökad känsla av trygghet. En enförmig miljö upplevs inte bara som tråkig utan kan ofta även uppfattas som otrygg. Det är därför viktigt att bottenvåningarna, entréerna och fönsterpartierna får en god arkitektonisk utformning med ett varierat uttryck och gedigna material.

Butiker, restauranger och tydliga entréer

I centrala staden utgörs bottenvåningar till stor del av butiker, caféer och restauranger. Levande bottenvåningar kan även utgöras av tydliga entréer till kulturverksamheter, skolor och andra verksamheter som drar många besökare. Entréerna ska vara riktade mot gatan eller torget så att de ger liv och rörelse i stadsrummet.

I utvecklingen av staden behöver handeln förutsättningar för att växa. Det sker huvudsakligen genom etablering i stadens bottenvåningar. Ny bebyggelse bör därför utformas så att bottenvåningen passar för butiker, även om det kan ta tid innan handeln etablerar sig. Under tiden kan bottenvåningen användas för kontor, föreningslokal eller annan verksamhet.

Stråk och plats för stadsliv

Utmed de markerade stråken för stadsliv är det särskilt viktigt att skapa förutsättningar för handel och andra publika verksamheter i bottenvåningen. Dessa stråk är markerade på stadslivskartan och bebyggelsekartan. Gemensamt för stråken är att de ska ha levande bottenvåningar och vara bekväma att röra sig på och längs. De ska knyta samman platser och målpunkter inom staden men också vara upplevelser i sig själva. I den mest centrala delen av staden kring gågatan (Svarbäcksgatan/Kungsängsgatan) utgör nyckelstråken ett finmaskigt

nät. En ökning av aktiviteter längs med gränderna kan bidra till att stadskärnan upplevs som större och mer attraktiv. Flera av stråken är även stråk för kollektivtrafiken och förbinder innerstaden med den omgivande staden.

Torg och knutpunkter

Vid torgen finns det särskilt goda förutsättningar att etablera caféer och restauranger som kan bidra till stadslivet. De markerade knutpunkterna för kollektivtrafiken ger också ett bra underlag för service som bör tillvaratas vid nybyggnad och förändring.

Lokaler som kan anpassas efter behov

För att staden ska kunna möta samhällsförändringar och nya behov krävs bottenvåningar som kan anpassas över tid, och efter olika situationer. Vi utnyttjar fortfarande de bottenvåningar som byggdes vid sekelskiftet, och de bidrar till stadslivet både som målpunkt och som en upplevelse i en varierad gatumiljö.

Lokaler av skiftande storlek och läge är också en förutsättning för mindre näringsidkare att kunna bedriva verksamhet. En stad behöver både A-, B- och C-lägen för verksamheter. Det är i många fall verksamheterna i stadens B- och C-lägen som ger en unik stadsmiljö och varierad karaktär.

Inriktning

Den långsiktiga stadsutvecklingen ska stärkas genom att skapa förutsättningar för verksamheter i bottenvåningar.

Riktlinjer

Använd i huvudsak bottenvåningar för olika typer av verksamheter.

Utforma bottenvåningar längs med stråk och platser för stadsliv så att de kan användas för verksamheter som gynnar stadsliv.

Placera nya entréer mot gatan.

Ge bottenvåningar och entréer hög kvalitet på utformning och material.





Taklandskapet kring domkyrkomiljön har mycket höga kulturhistoriska och upplevelsemässiga värden. Men även andra delar av innerstaden har värdefulla taklandskap som ska värnas.

UTNYTTJA TAKEN

I delar av den centrala staden är taken en outnyttjad resurs som bör användas på ett bättre sätt. Gröna tak kan ge många fördelar för såväl klimatet som stadsmiljön, dessutom är de vackra att se på. Många kvarter är fullt utbyggda och saknar gröna gårdar men det finns möjlighet att anlägga gröna tak som fyller många funktioner.

Utvecklingen med gröna tak är framförallt möjlig i senare tids bebyggelse med platta tak och terrasser. Vid ny bebyggelse finns stora möjligheter att från början utforma taken så att de fyller flera funktioner.

Klimatanpassning, dagvattenhantering och biologisk mångfald

Gröna tak är ett viktigt redskap för att möta och hantera pågående klimatförändringar. De kan hantera dagvatten så att det fördröjs och renas, vilket bidrar till en minskad belastning på Fyrisån. De bidrar också till ett bättre klimat och möjliggör en ökad biologisk mångfald i staden. Växtlighet utjämnar temperaturen och hjälper till att höja luftfuktigheten i staden. Taken kan även användas för solenergi eller ekosystemtjänster för att öka den biologiska mångfalden, till exempel kan bikupor placeras på taken.

Stadsliv på taket

Taken är också en resurs att använda för social samvaro. De kan användas för lek, rörelse, stadsodling och andra aktiviteter. I de mest centrala lägena kan taken öppnas för allmänheten och användas för café och restaurangverksamhet.

Estetiska taklandskap

De äldre byggnadernas tak utgör ofta en påtaglig, synlig del av husens arkitektur. Det är därför viktigt att beakta detta vid planerade förändringar av tak. Även vid utformning av nya byggnader ska takens roll i stadsbilden analyseras och bidra till nya estetiska värden till taklandskapet. På så vis lyfter vi fram upplevelser, sett från olika platser från staden. Upplevelsen av ett estetiskt tilltalande taklandskap bidrar till Uppsalas karaktär och är en viktig del av stadens kulturvärde.



Illustration som visar hur taken kan användas för odling, vistelse, mötesplats, solenergi och dagvattenhantering.

Inriktning

Taken ska utnyttjas på ett bättre sätt så att de fyller fler funktioner

Riktlinjer

Pröva alltid möjligheten att anlägga gröna tak vid nybyggnad.

Värna befintliga tak/taklandskap på kulturhistoriskt eller arkitektoniskt värdefulla byggnader eller bebyggelsemiljöer.

Utforma nya tak så att de bidrar med estetiska värden till taklandskapet.

Tillämpa gärna krav på viss andel grönyta som styrmedel i detaljplaner för att garantera tillräcklig grönska i tät bebyggelse.



HUSHÖJDER OCH SIKTLINJER

Den berömda Uppsalasiluetten utgörs av de högt belägna märkesbyggnaderna Uppsala slott, Carolina Rediviva, Uppsala domkyrka och Universitetshuset. Stadens siluett, stadsbild och siktvyer ska fortsätta värnas och respekteras.

Gamla och nya märkesbyggnader

Domkyrkan (119 m hög) och slottet (42 m högt) är strategiskt placerade på den höga Uppsalaåsen och har därmed gett Uppsala en berömd siluett, olik alla andra städer. Under 1800-talet manifesterades Uppsala som universitetsstad med ytterligare två högt belägna byggnader: universitetsbiblioteket Carolina Rediviva och Universitetshuset.

Det höga läget i kombination med hög arkitektonisk kvalitet och unika verksamheter gör dem alla till märkesbyggnader med stor betydelse för Uppsalas varumärke. Under 2000-talet har Uppsala Konsert och Kongress tillkommit som märkesbyggnad.

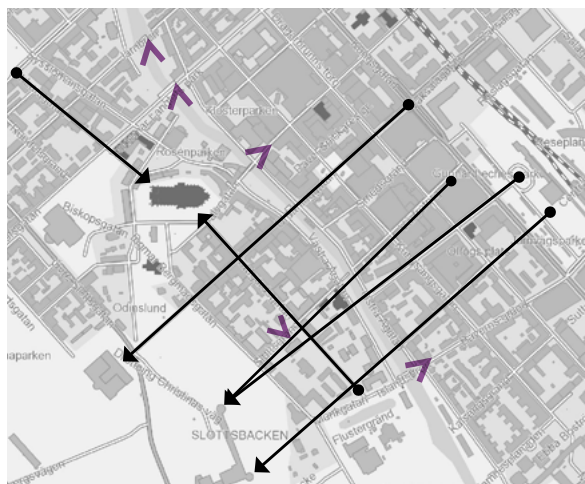
Liksom andra kulturstäder i Europa värnar Uppsala dessa högre och centralt belägna märkesbyggnader och deras roll i stadsbilden. Detta utesluter inte att staden gärna ser tillkomsten av nya högre märkesbyggnader. En vägledande princip ska då vara att motiven för att bygga högt är tydliggjorda och att staden som helhet tillförs något nytt och kvalitativt. Upplevelsen av nuvarande kvaliteter ska inte påverkas negativt.

Värna centrala siktvyer

Flera av Uppsalas monumentalbyggnader har spelat en viktig roll för dragningen av gator och vägar. Under promenader i centrala Uppsala nås man oväntat av slående utblickar mot dessa märkesbyggnader. Siktvyerna ska värnas vid förändringar och skapandet av nya gator eller offentliga platser.



Uppsala Konsert och Kongress är Uppsalas senaste märkesbyggnad, ritad av det danska kontoret Henning Larsen Architects och invigd 2007. Arkitekterna ville inte bara skapa en fantastisk kulturbyggnad, de ville även ge Uppsalaborna och alla andra besökare en ny attraktion. Därför placerades konsertsalen högt för att från dess foajé erbjuda den magnifika utsikten mot slottet, domkyrkan och universitetshuset.



Viktiga siktlinjer och vyer i stadskärnan.  Vy  siktlinje

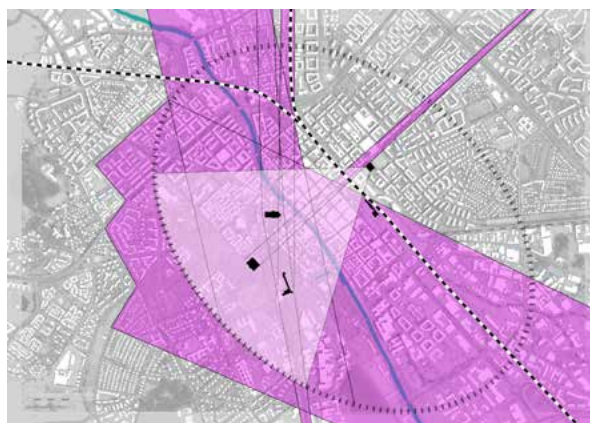
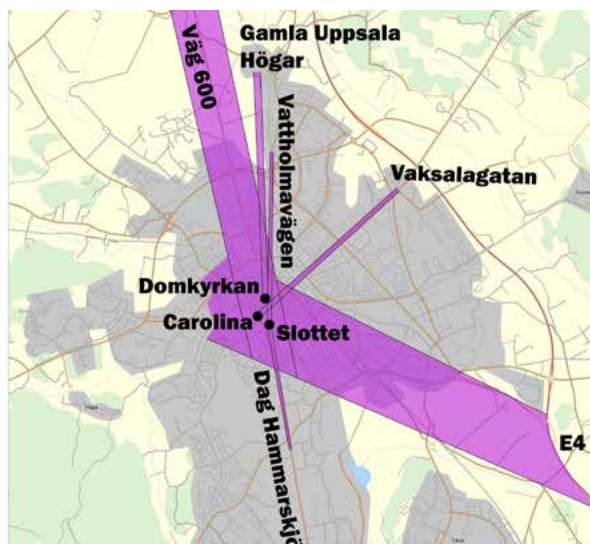
Särskilt värdefulla siktsektorer

Med rutnätsplanen från 1600-talet följde långa, raka infartsvägar från landsbygden mot centrum med domkyrkan och slottet som fondbyggnader. Även i dag är dessa riktningar tydliga, särskilt från norr. Men även från öster och söder finns dessa kvaliteter delvis kvar.

Andra siktsektorer där stadens märkesbyggnader tydligt framträder tar sin utgångspunkt i E4:an och järnvägen från söder samt i Vattholmavägen och Gamla Uppsala högar i norr.

Siktsektor från UKK

När Uppsala Konsert och Kongress uppfördes tillkom ytterligare en värdefull siktsektor. Arkitektkontoret Henning Larsens Tegnæs lyfte upp konsertsalen med dess foajé för att därifrån ge Uppsalaborna den magnifika utsikten mot stadens märkesbyggnader i väster.



Lila, siktsektorer som kommer in från stadens ytterområden i riktning mot slottet, domkyrkan och Carolina Rediviva. Texten i kartan visar varifrån de olika siktsektorerna huvudsakligen kan upplevas. Vit, siktsektor från UKK

Värna attraktiva sollägen

Stadskärnans offentliga rum har ofta trånga mått. Ett rikt stadsliv gynnas av bra lokalklimat. För att även i framtiden kunna erbjuda Uppsalaborna uteplatser med bra dagsljus och attraktiva sollägen prioriteras dessa kvaliteter framför högre hus som skapar skuggeffekter och sämre dagsljusförhållanden.



Från det att vårsolen återvänder till sen höst råder ett hårt tryck på de mest attraktiva sollägen i innerstaden. En viktig del av innerstadsstrategin är att värna men även utveckla flera attraktiva sollägen.

Inriktning

Befintliga hushöjder och värdefulla siktlinjer ska respekteras.

Riktlinjer

Uppför inga höga hus som stör stadens siluett inom de värdefulla siktsektorerna.

Planera nya tillägg i bebyggelsen så att inga hushöjder når över slottets sockel. I främre Boländerna kan undantag göras.

Planera nya tillägg i bebyggelsen utifrån en väl genomarbetad sikt- och stadsbildstudie där förhållandet mellan nya och befintliga byggnader studeras.

Värna värdefulla siktvyer i gatumiljöer och årum.

Se till att nya byggnader och påbyggnader inte försämrar värdefulla sollägen i staden



Illustration som visar hur nya stadskvarter kan utformas med variation i uttryck och innehåll och händelserika bottenvåningar.

NYA STADSKVARTER

Uppsala växer kraftigt och nya områden måste utvecklas för att kommande generationer ska kunna bo och verka i centrala staden. Eftersom stora delar av centrala Uppsala redan är bebyggda, är det viktigt att vi tar hand om de kvarvarande ytorna väl genom att bygga stad av högsta kvalitet.

En blandad stadsmiljö

Innerstaden växer och de nya kvarter som blir en del av innerstaden ska utvecklas med hög kvalitet. I de markerade områdena utvecklas nya stadskvarter präglade av blandstadsbebyggelse. Dessa områden har möjlighet att få tätare stadsbebyggelse än övriga delar av staden och här kan därför stora nytillskott av bebyggelse växa fram.

För att säkerställa kvalitet, karaktär och variation i de nya stadsdelarna är det viktigt att bevara delar av den befintliga bebyggelsen. För att stadslivet ska gynnas och få utrymme kan gatustrukturen behöva förändras så att kopplingar till den befintliga stadskärnan blir tydliga. Det är viktigt att gatu- och rörelsestrukturen blir finmaskig och att kvarteren inte blir för stora.

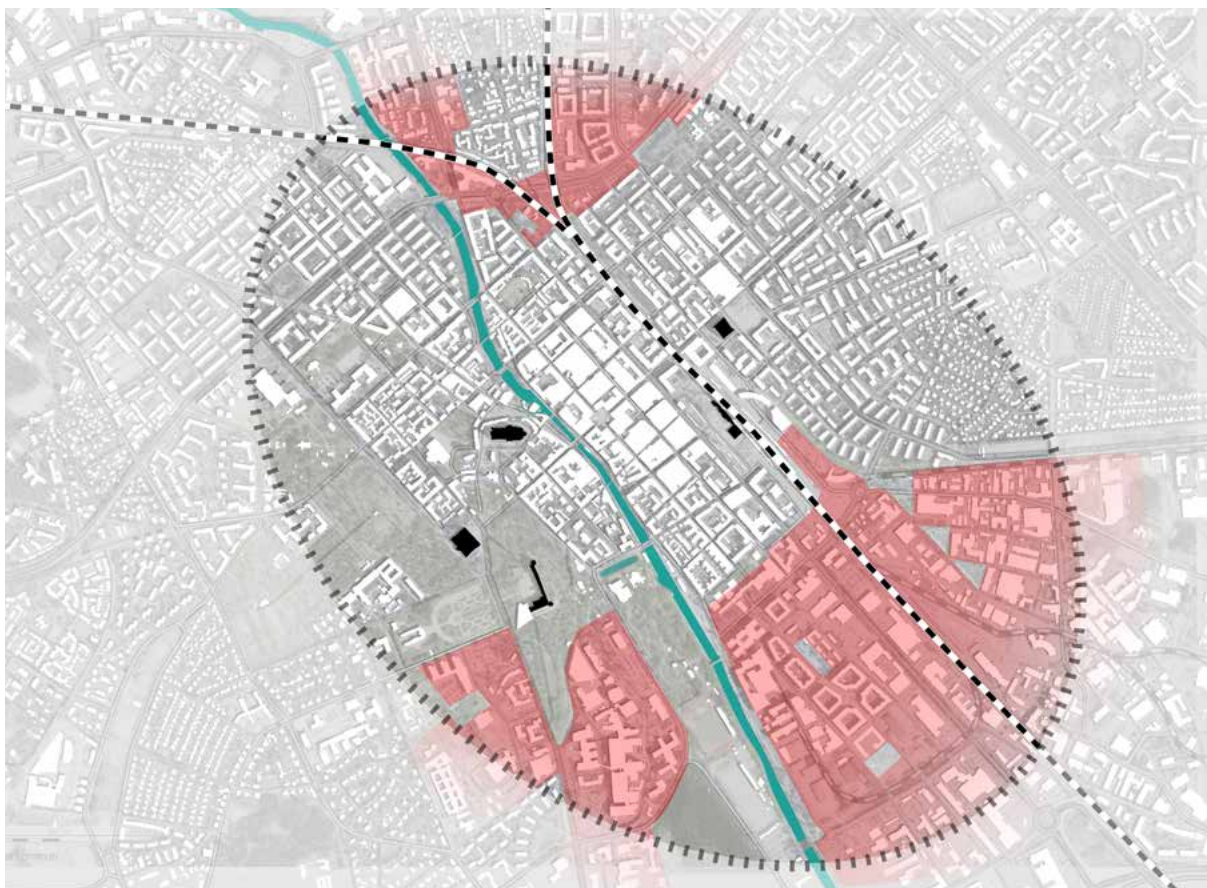
Utgå från den allmänna platsen

Stadens gator går allt mer ifrån att vara transportsträckor för fordon till att bli viktiga, mångfunktionella vistelsezoner. När nya områden utvecklas är det därför viktigt att sambanden mellan de offentliga rummen – våra gemensamma mötesplatser – utnytt-

jas och stärks. De offentliga rummen i de tillkommande områdena ska vara flexibla och utgå från vad kommande invånare behöver för att leva ett gott liv i staden. I de nya kvarteren behöver stadsbebyggelsen utgå från gatan. Den ska ses som ett viktigt stadsrum där byggnaderna bidrar med att höja kvaliteten i mötet mellan gata och hus.

Värdetät stadsbebyggelse

Det finns ett stort behov av bostäder, och de är i sin tur en förutsättning för att utveckla stadsbebyggelse. Målet är att skapa en blandad stad som har många olika typer av värden och kvaliteter. Med stora bostadstillskott behöver den offentliga servicen byggas ut med skolor, förskolor och service för äldre. I centrala lägen är det även viktigt att ge plats för kultur och fritid som kan nås av alla Uppsalabor. I bebyggelsen ingår även gårdarna på kvarter-smark, som fyller en viktig funktion som plats för vistelse och ger utrymme för grönska och hantering av dagvatten. En värdetät stadsbebyggelse är rik på kvalitativ variation i både innehåll, service och arkitektur, och skapar en attraktiv stadsmiljö.



Karta som visar områden där det finns plats för att skapa nya stads kvarter som hänger samman med stadskärnan.

Pågående planering och möjlig utbyggnad

I de nya stads kvartererna pågår planering av ny bebyggelse i olika skeden. Här följer en grov uppskattning baserad på pågående planärenden samt beräkning genom exploateringstal. Observera att det är mycket svårt att uppskatta tillkomsten av ny bebyggelse i tidigt skede eftersom det finns många faktorer som påverkar utbyggnaden.

Boländerna	550 000 m ² verksamheter
Kungsängen	2600-2800 lgh 160 000 m ² verksamheter
Svartbäcken	250 lgh
Råbyvägen	1400 lgh
Totalt	4 250-4 450 lgh 710 000 m² verksamheter

Inriktning

Omvandlingsområden ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där.

Riktlinjer

Skapa en tydlig och finmaskig kvartersstruktur som hänger samman med stadskärnan.

Skapa en blandad stadsmiljö med bostäder och verksamheter.

Gestalta nya kvarter med kvalitet och variation i det arkitektoniska uttrycket.

Planera för grönska på gårdar och ta hand om dagvattnet lokalt.

Skapa flexibla skolgårdar som kan användas för lek och vistelse utanför skoltid.

Ge plats för kommande behov av offentliga verksamheter.

Låt äldre bebyggelse tillföra variation i skala, uttryck och innehåll som komplement till ny bebyggelse.



Byggnaden vid Vaksalagatan har fått nya fasader med hög kvalitet som ger ett tillskott i stadsmiljön.

BERIKA BEFINTLIG BEBYGGELSE

Som storstad behöver Uppsala öka förutsättningarna för en blandad stad med mer utrymme för verksamheter. Stora delar av centrala Uppsala kan verka färdigbyggda, men nya förutsättningar och behov gör att bebyggelsen ständigt utvecklas.

En blandad 24-timmarsstad

I en växande stad är det centrala läget mycket attraktivt för både bostäder, handel och annan verksamhet. För att få en levande stad dygnet runt är det viktigt med en blandning av bostäder, handel och verksamheter som drar besökare. De nya tillskotten bör utformas så att de tillför variation och höjer kvaliteten i stadsrummet.

Uppsala är på väg att bli en storstad och behöver kunna tillgodose behoven hos alla de olika människor och livsstilar som samsas i staden. För att klara detta och skapa ett levande centrum behövs samutnyttjade miljöer med funktioner som överlappar i tid och rum.

Innerstaden ska leva även efter kontorstid och när butikerna stängt. En förutsättning för ett blandat stadsliv är därför en tolerans för kvällsaktiviteter. Genom en fortsatt utveckling av café-, restaurang-, kultur- och nöjeslivet i centrala Uppsala skapas en livfull, befolkad och trygg innerstad.

Förstärk förutsättningarna för handeln

Stadslivet och Uppsalas attraktivitet är beroende av ett gynnsamt handelsklimat i innerstaden. För att handeln ska kunna växa måste handelslägen skapas i stadens centrala delar. Stadskärnan kommer att fortsätta vara stadens mest tillgängliga plats, vilket lockar nya etableringar av näringar, verksamheter och evenemang.

Dagens stadsbyggnadsinriktning där staden förtätas och länkas samman bidrar till att fler kommer att bo och leva centralt. Det bidrar också till en ökad handel i centrala staden. Etablering av nya verksamheter som drar många besökare eftersträvas, eftersom de gynnar både handeln och en levande stadskärna. Det ska också finnas plats för kommande behov av offentliga verksamheter.



Karta som visar områden där det finns plats för att förändra och göra tillägg som höjer kvaliteten och berikar stadsmiljön.

Utgå från den befintliga strukturen

Gatustrukturen inom det markerade området består huvudsakligen av rutnätsplanerade kvarter med bebyggelse från olika stadsbyggnadsepoker. De varierar i arkitektonisk kvalitet och tillför stadsbilden olika värden. Inom detta område finns möjligheter till kompletteringar som kan höja kvaliteten på den befintliga bebyggelsen och bidra till ett ökat stadsliv.

Värdefulla byggnader ska värnas och framhävas vid bebyggelsestillägg. Men fortfarande kan flera kvarter komma att byggas om, kompletteras och utvecklas. Gemensamt för större förändringar och tillkommande byggnader är att de ska bidra till stadens kvalitet, förbättra förutsättningarna för stadsliv och höja den arkitektoniska nivån. Grönska på gårdar är ett viktigt inslag som förbättrar det lokala klimatet och som kan kombineras med fördröjning och rening av dagvatten. Vid ombyggnader ska det även prövas om nya passager för gående kan öppnas genom kvarteren.

Inriktning

Förändring av och tillägg i den befintliga innerstadsmiljön ska bidra till ett ökat stadsliv och högre kvalitet i stadsmiljön.

Riktlinjer

Planera för en blandad stadsmiljö med bostäder, handel och verksamheter vid förändring av bebyggelsen.

Ta vara på och utveckla befintlig grönska och ta hand om dagvattnet lokalt.

Förstärk handeln och skapa förutsättningar för nya handelslägen.

Höj kvaliteten på arkitekturen vid förändring av bebyggelsen.

Ge plats för kommande behov av offentliga verksamheter.



Biologiska museet har byggts till med en modern entrédel som gör verksamheten mer tillgänglig och berikar parken.

UTVECKLA KULTURMILJÖN

Centrala Uppsala har flera områden som berikar stadslivet genom sina höga kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden. Dessa områden kan göras mer tillgängliga och därmed stärka stadslivet.

Kultur- och universitetsstaden Uppsala

Uppsalas rutnätplan från 1600-talet innehåller områden som har gett staden sin karaktär som landets ledande kultur- och universitetsstad. Här ska verksamheter med direkt eller indirekt koppling till Uppsala universitetet, kyrkan och kulturen så långt möjligt ges förutsättningar att utvecklas.

Hela området innehåller olika typer av bebyggelse som genererar varierande former av stadsliv. Byggnaderna, gatorna och torgen samspelar och ger de fysiska förutsättningarna för verksamheter och stadsliv. Vid förändringar ska detta samspel analyseras, värnas och utvecklas.

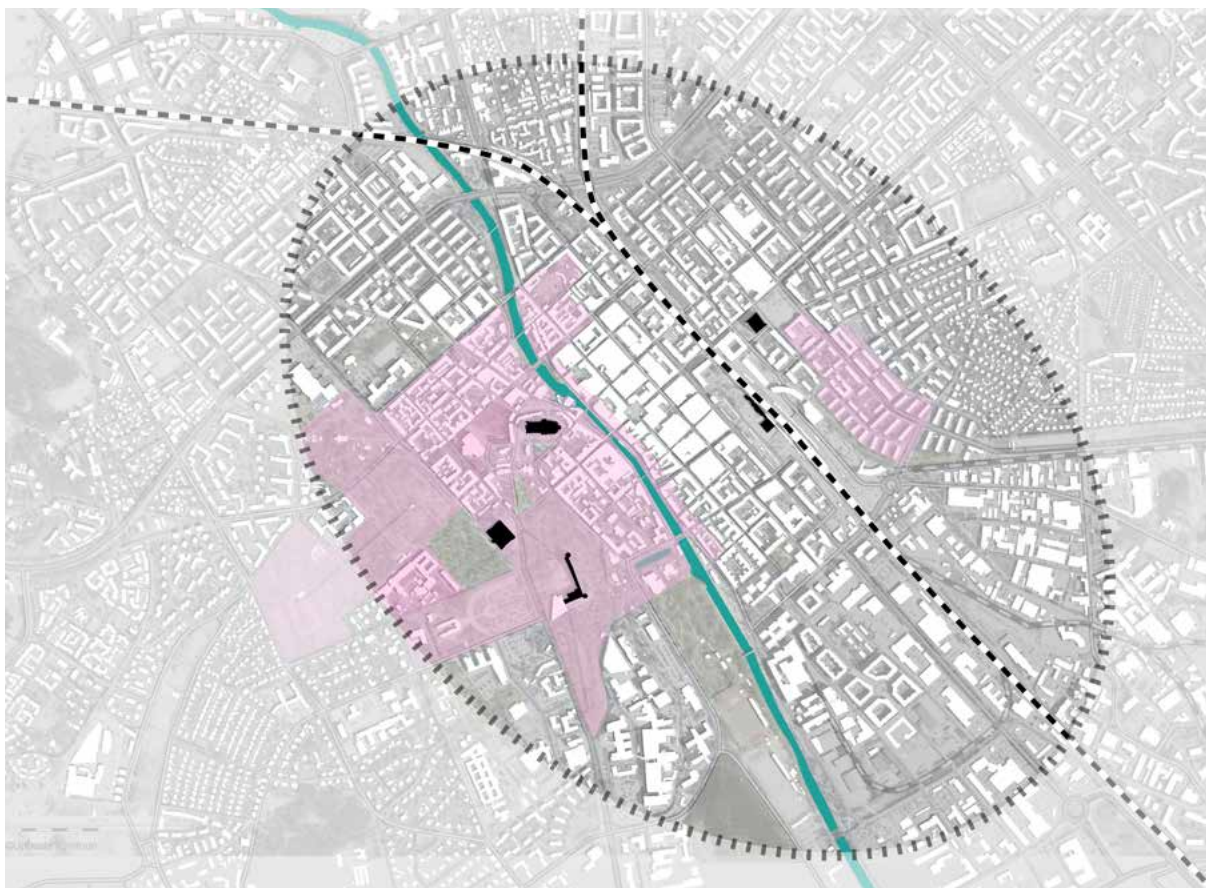
Mer synliga och tillgängliga kulturmiljöer

Stadens mångfald av kulturmiljöer ska ges förutsättningar att synas och utvecklas. Genom att göra Uppsalas unika kulturmiljöer mer synliga och tillgängliga ökar även stadslivet i området.

Förändringar eller tillägg i den befintliga bebyggelsen ska dock alltid ta sin utgångspunkt i platsen och analyseras utifrån ett bredare funktionsperspektiv i staden. Resultatet ska även utveckla eller tillföra staden nya värden.

Attraktiva stråk, tillgänglighet och konst

Möjligheter att kunna röra sig genom kvarter, parker, trädgårdar och i årummet, är viktigt för ett attraktivare stadsliv. Ett sätt att utveckla stadslivet i kulturmiljöerna är att skapa förutsättningar för attraktiva och tillgängliga kulturstråk. I samband med sådana planer bör man alltid pröva möjligheten att integrera konstnärlig gestaltning, eftersom konsten är ett omistligt inslag i staden.



Områden med höga kulturhistoriska, arkitektoniska och upplevelsemässiga värden som ska värnas.

Inriktning

Stadens värdefulla kulturmiljö ska värnas och göras mer levande och tillgänglig.

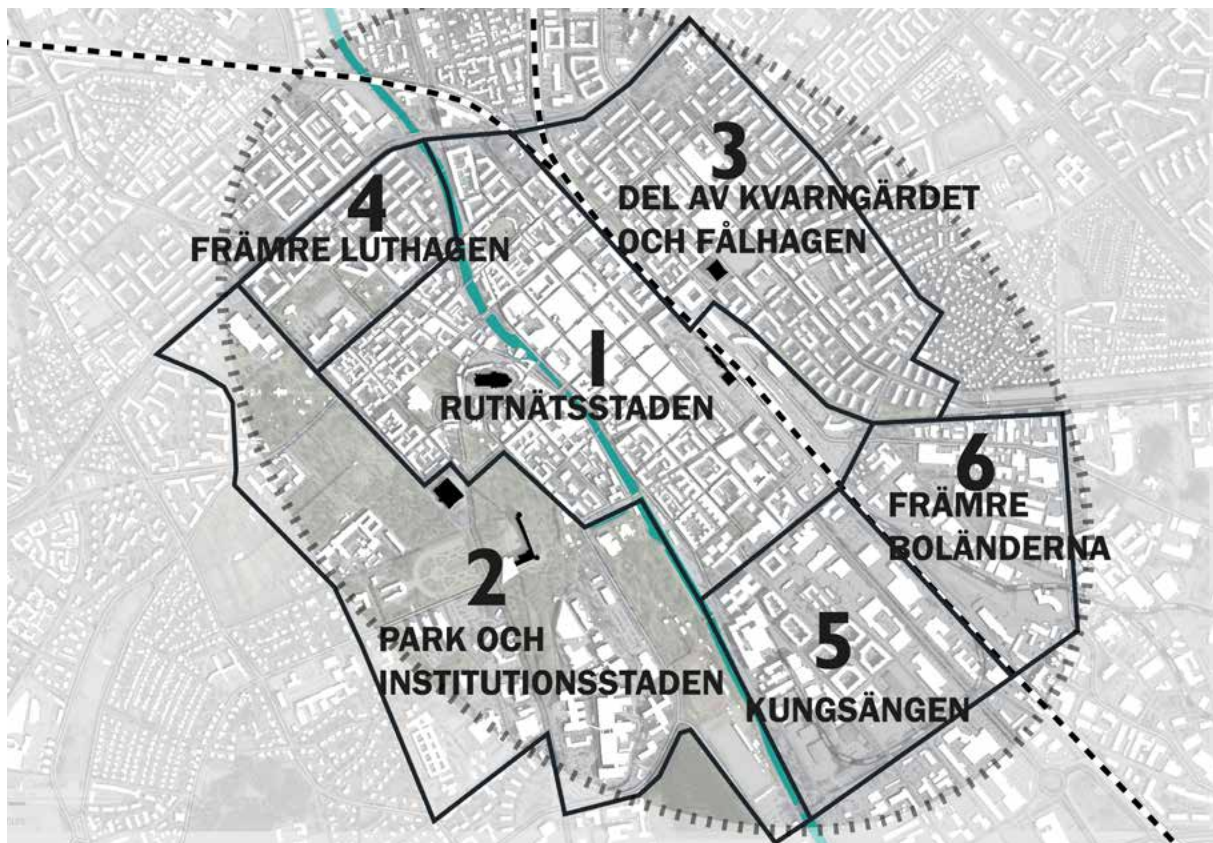
Riktlinjer

Utgå alltid från kulturhistoriska underlag vid utveckling och förändring. Tillägg som berikar kulturmiljön kan prövas.

Ta alltid fram en genomarbetad gestaltningsidé med hög arkitektonisk kvalitet vid planering av ny bebyggelse, ombyggnad eller annan större förändring.

Värna och utveckla gårdsmiljöer med respekt för arkitektoniska och kulturhistoriska värden.

Ge universitetets institutioner möjlighet att utvecklas med respekt för kulturmiljövärden.



Karta som visar olika områden indelade efter bebyggelsekaraktär och sammanhang i staden

UTGÅ FRÅN OMRÅDETS KARAKTÄR

Delar av staden står inför en snabb utveckling och förtätning. Det innebär att nya stadsstrukturer, byggnader och parker skapas. Samtidigt kännetecknas innerstaden av flera kulturmiljöer som är viktiga för stadens identitet och stadsliv. För att kvalitativt hantera denna utveckling har centrala staden därför delats upp i sex karaktärsområden: rutnätsstaden, park- och institutionsstaden, främre Luthagen, del av Kvarngärdet och Fålhagen, Kungsängen samt främre Boländerna.

Områdena har olika förutsättningar för utveckling och bevarande. Det är viktigt att känna till deras bebyggelseutveckling och kulturhistoria för att inte riskera att värden går förlorade. De specifika värden vi tar bort idag kommer inte tillbaka.

I följande avsnitt ges en kortare beskrivning av områdenas bebyggelseutveckling och struktur med tillhörande riktlinjer för hantering av till exempel plan- och bygglovsfrågor.

Inriktning

Stadens olika karaktärer ger variation. De ska utvecklas utifrån sina egna förutsättningar med stadsliv i fokus.

1. Rutnätsstaden kompletteras med tillbyggnader inom vissa befintliga kvarter.
2. Park- och institutionsstadens historiska och gröna karaktär värnas. Samtidigt är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.
3. Delar av Kvarngärdet och Fålhagen utvecklas som en utbredning av innerstaden med fokus på området runt Vaksala torg och området vid korsningen Råbyvägen/Väderkvarngatan.
4. Främre Luthagen kompletteras med ny bebyggelse som bidrar till ökat stadsliv.
5. Kungsängen utvecklas med ny, blandad och verksamhetstät stadsbyggnad längs Strandbodgatan, Kungsgatan samt förlängningen av Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan.
6. Främre Boländerna omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagsamhet och verksamheter.



Med Dragårbrunnsgatans omvandling från bussgata till gåfartsgata med utökade verksamheter i bottenvåningarna, har innerstadens stadsliv breddats och mer tydligt än tidigare kopplats samman med ett utvecklat resecentrum.

RUTNÄTSSTADEN

Uppsalas innerstad uppvisar olika stadsstrukturer. Den medeltida oregelbundna gatustrukturen är påtaglig kring domkyrkan. I övrigt dominerar 1600-talets rutnätsstad som ständigt utvecklas. Öster om ån genomfördes en omfattande stadssanering under 1960- och 70 talet. På senare år har city genomgått en stadsförnyelse med fokus på ett utökat stadsliv och flera handelsstråk.

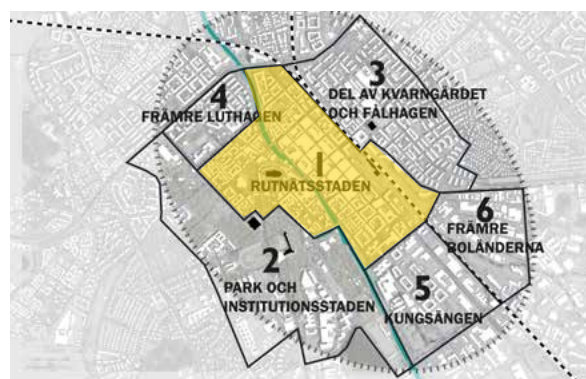
Medeltidens oregelbundna stadsstruktur

Mötet mellan Uppsalaåsen och Fyrisån gav Uppsala de topografiska förutsättningarna för utveckling av handel i området, och senare även för utveckling av religion, universitet och kungamakt. Domkyrkan invigdes på 1430-talet och några decennier senare inrättades Uppsala universitet som en direkt avknoppning från kyrkan. Härmed lades grunden för Uppsala som Sveriges främsta läro- och kulturstad.

Det medeltida Uppsala hade en tämligen oregelbunden kvarters- och gatustruktur. Till stora delar var den styrd av det gamla vadvärdet vid Kvarnfallet, och där låg såväl stadens huvudgata som huvudtorg (nuvarande Gamla Torget).

1600-talets ordnade rutnätsstad

Under 1600-talet genomfördes en omfattande stadsreglering i Uppsala. De medeltida och tämligen oregelbundna kvarteren och gatorna ersattes av en mer ordnad rutnätsplan i tidens anda. Speciellt för denna rutnätsplan var ett nytt och centralt placerat torg med slutna hörn och breda huvudgator som möttes på torget (nuvarande Stora Torget).



För att ytterligare poängtera det monumentala drogs även raka tillfartsvägar över den omgivande landsbygden. Domkyrkan, Helga Trefaldighet kyrka och den kringliggande bebyggelsestrukturen kunde dock inte regleras, utan kom att behålla det mer oregelbundna kvarters- och gatumönstret från medeltiden.

Väster om Fyrisån

Den gamla rutnätsstaden är sedan länge uppdelad i två områden – väster och öster om Fyrisån. Byggnader och verksamheter på den västra sidan har av tradition varit starkt kopplade till kyrkan, universitetet och staten. De har ofta haft hög arkitektonisk och teknisk kvalitet, vilket bidragit till ett långsiktigt underhåll och bevarande över tid. De kulturhistoriska värdena har oftast skyddats genom lagstiftning.

Domkyrkostaden utgör kärnan i riksintresset Uppsala stad och är tillsammans med Uppsala slott och Carolina Rediviva stadens stora turistattraktioner. Trots stadregleringar och stadsbränder så har domkyrkostaden med sina märkesbyggnader, sitt medeltida gatunät och gamla torg- och platsbildningar behållit och utvecklat sin värdighet och karaktär.

Verksamheterna i detta område har resulterat i byggnader, offentliga rum och stadsliv som präglar stora delar av centrala Uppsala.

Öster om Fyrisån

Bebyggelsen på den östra sidan har genom åren präglats av handel, hantverk och senare även av industri och järnvägsstation. Under 1900-talet har den genomgått stora förändringar och då framför allt under 60- och 70-talen då stora delar av innerstaden revs. Principerna för innerstadens modernisering lades fast i en stadsplan från 1958, reviderad 1962. Därefter kom stadsomvandlingen igång på allvar och genomförandet kom att ske successivt genom särskilt upprättade kvartersplaner.

Det nya Uppsala city bildades av 18 centrala kvarter öster om ån med S:t Olofsgatan, Kungsgatan och Bangårdsgatan som yttre gränser. Trafikseparering var ett av ledorden. Delar av Svartbäcksgatan och Kungsängsgatan gjordes om till gånggata med Stora torget som centralplats – endast tillgänglig för gående och för busstrafik.

Dragarbrunnsgatan sågs framför allt som en trafikförsörjningsgata med många parkeringsmöjligheter, bland annat i form av parkeringsgarage och parkeringshus. Utanför detta område planerades en cityring och längre ut en fyrfilig trafikled. Planerna låg även till grund för utvecklingen av dagens handelsgallerior.

City omvandlas

Cityomvandlingen kom att ge innerstaden en helt ny karaktär. De dominerande hushöjderna inom centrala staden ökade från två till fyra våningar, ofta med en indragen femte våning. Anledningen till att husen inte skulle bli högre var att man ville värna stadens siluett. Utmed de smala gränderna hölls hushöjderna ner ytterligare för att erhålla goda sol- och dagsljusförhållande. Många av de byggnader som uppfördes på 60-talet har ett formspråk som inte rönt någon större uppskattning hos Uppsalaborna. Därför ser vi här förutsättningar för utveckling av dessa.

Variation i södra delen och bevarade områden i norr

Samtidigt med denna utveckling har de äldre industrierna inom rutnätsstadens södra del successivt avvecklats och byggnaderna har rivits eller byggts om för nya verksamheter. Den södra delen präglas idag av stor variation i verksamheter, byggnadsvolymer och arkitektur. Det skapar intressanta förutsättningar för ytterligare förändringar.

Rivningsvågen under 1960-talet mötte starka protester. Vissa rivningsplaner stoppades till följd av missnöjet och nya värderingar, vilket ledde till att delar av den äldre bebyggelsen bevarades. Den låga trähusbebyggelsen från 1700- och 1800-talen vid Övre Slottsgatan och Svartbäcksgatan är de mest sammanhängande bevarandeområdena.

Senare förändringar i city

På 1980-talet uppfördes Stadsbiblioteket, som blev en ny märkesbyggnad i Uppsala. Under senare tid har årummet genomgått en omfattande och mycket uppskattad förvandling med människan i fokus. Dragarbrunnsgatan har gjorts om till gåfartsgata med ökat inslag av handel – med en tydlig ambition att bredda city.

Ambitionen att bredda city har under senare år framgångsrikt följts upp genom placeringen av det nya konsert- och kongresshuset vid Vaksala torg och omvandlingen av stationsområdet till vårt nya resecentrum. Det är en omvandling som bättre kopplar samman denna viktiga kommunikationsnod med Kvarngärdet, Fålhagen, Boländerna och Kungsängen.

Inriktning

Rutnätstaden kompletteras med tillbyggnader inom vissa befintliga kvarter.

Riktlinjer

Området väster om ån har höga kulturhistoriska värden som är avgörande för riksintresset Uppsala stad. Området ska därför värnas och utvecklas med hög kvalitet i bebyggelse, gator, parker, torg och broar.

Den medeltida strukturen som präglar domkyrkostadens kvarter, bebyggelse och torg ska bevaras. Huvuddelen av byggnaderna kring domkyrkan är byggnadsminnen.

Bostadsbebyggelsen från 1700-, 1800- och tidigt 1900-tal med gårdar och uthus ska värnas och förändras med varsamhet.

I rutnätsstadens smala gator och gränder ska dagsljus och solljusförhållanden särskilt studeras och beaktas vid påbyggnader eller ny bebyggelse.

De gamla handels- och hantverksgårdarna och deras ekonomibyggnader i Svartbäcken ska bevaras. På vissa gårdar har äldre ekonomibyggnader rivits under 1960- och 1970-talen. Möjligheter att återuppföra byggnader på dessa platser kan prövas.

Linnéträdgården har mycket höga kulturhistoriska värden som ska beaktas vid eventuell ny bebyggelse eller tillägg i omgivningen.

För att inte äventyra stadens siluett får nya hus och påbyggnader inte överskrida de nu dominerande hushöjderna.

Från Bäverns gränd och söderut kannockhöjden bli något högre utan att upplevelsen av stadens siluett äventyras.

Taklandskapet ska värnas och förändras med varsamhet. Tekniska installationer på taken får inte dominera och bör undvikas.



PARK- OCH INSTITUTIONSSTADEN

I park- och institutionsstaden ligger slottet och Carolina Rediviva. Området präglas av en mångfald av tidstypiska byggnader i en historisk parkmiljö utanför den täta rutnätsstaden. Samtidigt som nuvarande kvaliteter ska värnas är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.

Tidstypiska parker och byggnader

Flera olika delområden har skapats, med en mångfald av tidstypiska byggnader, parker och anläggningar av hög arkitektonisk kvalitet.

Dessa verksamheter är slottet med tillhörande park, sjukhusområdet, Stadsträdgården, Flustret, Svandammen, Blåsenhus med universitetscampus och Arkivcentrum, Botaniska trädgården, Carolina Rediviva, Carolinaparken med intilliggande universitetsinstitutioner, kyrkogården, Observatorieparken med Economicum och före detta Kungsgårdens sjukhus. Tillsammans enas de i en övergripande karaktär av park- och institutionsstad med många kvaliteter.

Samspel mellan gammalt och nytt

De flesta av dessa verksamheter tillkom under 1800-talet, och utvecklades vidare under 1900- och 2000-talen. Samtliga verksamheter fick då inte plats, eller var inte önskvärda i rutnätsstaden. De har därför inte fogat sig efter en strikt rutnätsplan, utan etablerat sig utifrån sina egna ideal och platsens förutsättningar.



Områdets höga kulturvärden ska värnas och utvecklas utifrån platsens själ, gestaltning och historia. Vid förtätning bör gestaltningen av ny bebyggelse utgå från befintliga kvaliteter och förutsättningar. Det kan i vissa fall innebära att det nya sticker ut, tar plats och tillför staden nya värden. Men det kan även innebära att det nya inordnar sig i ett befintligt arkitektoniskt koncept. Ett väl planerat samspel mellan gammalt och nytt ska förstärka områdets kvaliteter.

Inriktning

Park- och institutionsstadens historiska och gröna karaktär ska värnas. Samtidigt är området flexibelt för utveckling av verksamheter och institutioner.

Riktlinjer

Den öppna och gröna karaktären ska behållas och utvecklas som komplement till den täta rutnätsstaden.

Områdets höga kulturvärden ska värnas utifrån platsens själ, gestaltning och historia.

Vid förändringar eftersträvas en mångfald av verksamheter som bidrar till ett ökat stadsliv.

Hushöjderna hålls nere för att behålla stadssiluetten och värdefulla siktvyer mot slottet och domkyrkan. Inom den del av sjukhusområdet som ligger nedanför åsen kan byggnadshöjden bli högre utan att dessa kvaliteter förändras.

Kvarter och anläggningar ska så långt som det är möjligt ha en öppen och inbjudande karaktär. Möjligheten för allmänheten att kunna röra sig genom kvarteren ska beaktas.



Äldre industribebyggelse har bevarats och fått nya funktioner samtidigt som ny bostadsbebyggelse tillkommit. En utveckling som skapar en arkitektonisk mångfald och spännande miljöer.

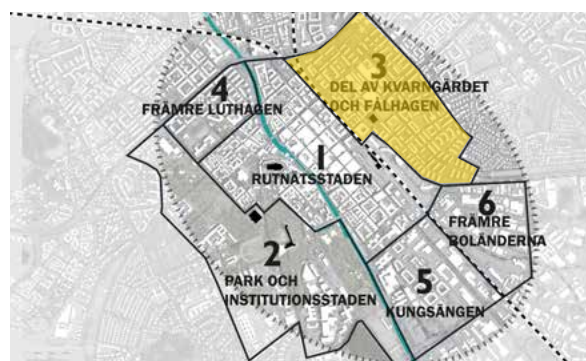
DEL AV KVARNGÄRDET OCH FÅLHAGEN

Delar av Fålhagen och Kvarngärdet utvecklas som en förlängning av innerstaden. Här finns bebyggelse från sent 1800-tal fram till idag, som med sina höga arkitekturvärden ska visas varsamhet.

Struktur från 1800-talets planer

Området består till övervägande del av öppen kvartersstad och bostadsbebyggelse med flerfamiljshus på tre–fyra våningar. Områdets struktur har sin grund i stadsplanerna från 1858 och 1881 och har byggts ut kontinuerligt fram till i dag. Byggnaderna från 1920- och 1950-talen är ofta långsträckta och domineras av putsade fasader i olika färgkulörer med flacka, tegeltäckta sadeltak.

Kvartersformer och gatunät är en direkt förlängning av stadskärnans planmönster. Men till skillnad från rutnätsstaden har byggnaderna här ofta en friare gruppering med stora, ljusa, välplanerade och gröna gårdar. Österplan, Höganäsparken och Frodeparken utgör viktiga parker i området. Flera bostadsgårdar har delvis omvandlats till bilparkering men fortfarande finns välbevarade gårdar med gårdshus av hög kvalitet.



Stor variation i äldre industriområde

Flera kvarter norr om Vaksalagatan har under 1900-talet använts för industrietableringar med bland andra Nymans cykelverkstäder. Senare flyttade den industriella verksamheten successivt bort från området och flera av byggnaderna omvandlades till kontor eller ersattes med nya byggnader. Här finns stor variation som ger intressanta förutsättningar för kompletteringar.

Huvudgatorna i området utgörs av Väderkvarnsgatan, Vaksalagatan och S:t Olofsgatan som alla har trädalléer i mitten. Flertalet av husen utmed Väderkvarnsgatan är placerade i gatuliv medan husen utmed de andra huvudgatorna har placerats med förgårdsmark mot gatan.

Handelsplatser för ett attraktivt stadsliv

Närheten till stadens centrum gjorde att det inte tillkom något stadsdelscentrum i området. Först i och med utbyggnaden av Kvarngårdets låghusbebyggelse anlades centrumanläggningen Migo. Den senare utvecklingen med gallerior i Kvarnen och nu även i stationsområdet är därför viktiga komplement för servicen i området.

Vaksala torg är det dominerande offentliga rummet i området och utgör en arena för handel och skilda evenemang. Sedan 2007 har detta fått sällskap av Uppsala Konsert & Kongress, en kulturens märkesbyggnad som påtagligt bidragit till centrumets utveckling österut. Verksamheter ut mot huvudgatorna och Vaksala torg eftersträvas – för ett ännu mer attraktivt stadsliv.

Inriktning

Området utvecklas som en utbredning av innerstaden med fokus på området runt Vaksala torg och vid korsningen Råbyvägen/Väderkvarnsgatan.

Riktlinjer

Nya verksamheter i bottenvåningarna utåt huvudgatorna och Vaksala torg eftersträvas för att bidra till ett attraktivt stadsliv.

Vaksalagatan utgör en del av den raka infartsvägen som tillkom under 1600-talet. Gatans sträckning och roll som huvudgata ska respekteras och utvecklas.

Områdets kulturhistoriska och arkitektoniska värden kräver särskild hänsyn vid detaljplanering och bygglov. Bebyggelsen representerar olika arkitektoniska tidsstilar från sent 1800-tal fram till idag.

Särskild varsamhet ska visas 20-talsbebyggelsen i Fålha-gen och Gunnar Leches och Simon Lindsjös tolkning av klassicismen i Uppsala.

De nu dominerande hushöjderna ska inte överskridas. Finns tekniska och arkitektoniska möjligheter att inreda vindar för bostäder kan detta prövas.

Bebyggelsens stora variation inom det gamla industriområdet ger intressanta förutsättningar för ytterligare kompletteringar. Nymans verkstäder har höga kulturhistoriska värden som ska beaktas.



Vasaparken har under senare år utvecklats till en mycket attraktiv plats i innerstaden. Intressant och spännande arkitektur bidrar ytterligare till värdet.

FRÄMRE LUTHAGEN

Främre Luthagen avgränsas av Skolgatan i söder och av Luthagesplanaden i norr. Området började bebyggas under 1800-talet och har idag höga kulturhistoriska och arkitektoniska värden. För att bredda centrum eftersträvas fler verksamheter i bottenplan, främst längs Syslomanngatan.

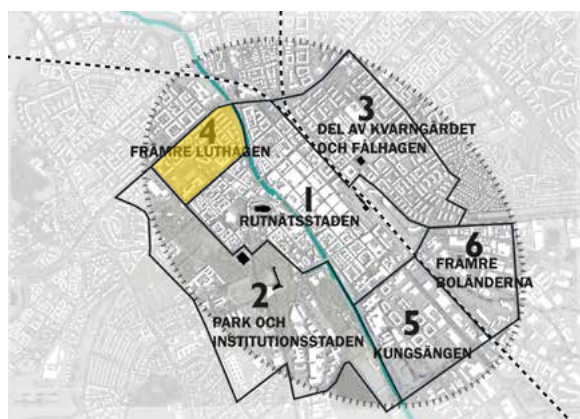
1800-talets stadsplan rätade upp området

Området utgjordes långt in på 1800-talet av åkermark i direkt anslutning till rutnätsstaden. Den första större etableringen kom med Läroverket (Katedralskolan) som anlades på 1860-talet med botanisk trädgård och rektorsbostad.

Hela området planlades först med 1881 års stadsplan men var då till vissa delar redan bebyggt med lägre bostadshus av trä. Denna stadsplan utgjorde en fortsättning på rutnätsstadens planmönster som rätade upp den befintliga kvarters- och gatustrukturen i området. Även Börjegatan, som går diagonalt genom området, skulle rätas upp men detta kom aldrig att ske. Än idag utgör gatan därför en påtaglig avvikelse från det övriga gatumönstret.

Värdefulla flerfamiljshus runt Vasaparken

Under senare delen av 1800- och 1900-talen har den lägre bostadsbebyggelsen ersatts av flerfamiljshus av tegel och puts. År 1910 etablerades Biologiska museet, numera Biotopia, i Vasaparken söder om



läroverket. Läroverket byggdes successivt ut mot öster.

Området närmast Vasaparken präglas idag av påkostade och arkitektoniskt värdefulla flerfamiljshus med fyra–fem våningar. Längre österut dominerar bebyggelsen av öppen kvartersstad och närmast Fyriskan ligger fyra punkthus.

Inriktning

Främre Luthagen kompletteras med ny bebyggelse som bidrar till ökat stadsliv.

Riktlinjer

I ambitionen att bredda centrum eftersträvas verksamheter i bottenvåningar. Särskilt viktigt är detta utmed Sysslomansgatan.

För att värna stadens värdefulla siluett och solljuskvaliteter inom området ska det nu dominerande våningsantalet inte överskridas. Finns tekniska och arkitektoniska möjligheter att inreda vindar för bostäder kan detta prövas.



Ny bebyggelse i Kungsängen med efterlängtat och nödvändig park- och allaktivitetsyta.

KUNGSÄNGEN

Området Kungsängen har utvecklats från ängsmark till industriområde och senare till kvartersstad med flerfamiljshus. Området ska få en tydligare koppling till centrala staden, och nya byggnader och verksamhetslokaler ska tillföras för att få en mer blandad stad.

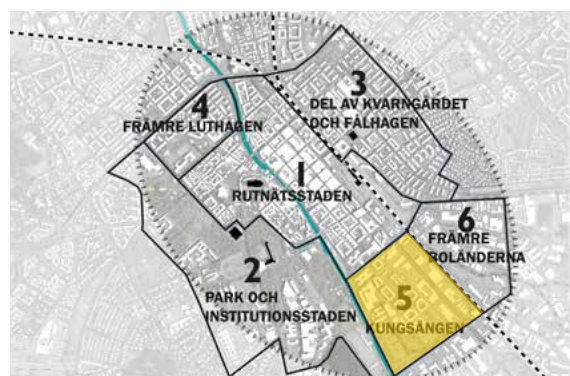
Dominerande industri under 1900-talet

Kungsängen gränsar i nordväst till den gamla rutnätsplanen och utgjorde under lång tid en del av den stora ängsmarken Kungsängen söder om staden. Först under 1800-talets senare hälft etablerade sig Uppsala Ångkvarn (numera Nordmills) i området.

Den första planläggningen av området skedde med 1881 års stadsplan. Större delen av området skulle då bli bostadskvarter och endast kvarteren närmast ån avsattes för industriändamål. Bostadsområdet från 1920-talet i kvarteret Verkstaden är en rest av den planen. Men istället kom området under 1900-talet att helt domineras av industrietableringar, strategiskt nära järnvägen och hamnen. Man tog även ytterligare obebyggd mark i anspråk söderut.

Brokig struktur med nya flerfamiljshus

Från och med slutet av 1900-talet har området successivt omvandlats från industriområde till en kvartersstad med flerfamiljshus. Det är en utveckling som fortfarande pågår. Av den tidigare industri-dominerade verksamheten återstår idag Nordmills. Den bebyggelsen uppvisar stor variation i volymer och gestaltning som bidrar till områdets karaktär. Värden som ska tas tillvara och utnyttjas när området ska utvecklas.



Olika tiders stadsbyggnadsidéer och planideal, helt eller delvis genomförda, ger i dag detta område en något brokig gatu- och kvartersstruktur. Några kvarter har slagits samman samtidigt som andra gator har ändrats. De nya bostadshusen uppvisar däremot en påtaglig likhet med varandra i volymer och utformning. Det sker ofta när ett större område bebyggs under kort tid med rådande plan- och stildetal.

För Kungsängen gäller Program för Kungsängen antaget av kommunstyrelsen 2009. Det omfattar området söder om Strandbodgatan.

Nordmills planerar för närvarande en flytt från området, vilket skapar nya möjligheter för en intressant stadsutveckling i Kungsängen. Kulturhistoriskt intressanta och karaktäristiska industribyggnader kan ges nya funktioner samtidigt som ny bostadsbebyggelse tillkommer.

Inriktning

Kungsängen utvecklas med ny, blandad och verksamhetstät stadsbyggnad längs Strandbodgatan, Kungsgatan samt förlängningen av Dragarbrunnsgatan och Östra Ågatan.

Riktlinjer

Området ska få tydligare koppling mot stadskärnan, stationsområdet och främre Boländerna.

Verksamhetslokaler ska tillkomma i bottenvåningar för att tillföra liv och variation i bostadsbebyggelsen. Särskilt viktigt är detta för Östra Ågatan, Kungsgatan och den planerade förlängningen av Dragarbrunnsgatan (Kungsängsgatan).

Stadsdelen bör utvecklas med fler verksamheter för att skapa blandstad.

Nya byggnader ska tillföra ökad variation i arkitektur och gestaltning så att Kungsängen får ett mer mångfasetterat uttryck.

Den kulturhistoriskt värdefulla bostadsbebyggelsen i kvarteret Verkstaden ska värnas.

Flera av industribyggnaderna har ett eget uttryck som är värdefullt och bör därför sparas. På så vis bidrar de till variation av bebyggelsen, verksamheter och därmed stadslivet.



Äldre industribyggnader kommer att vara värdefulla inslag när ny kontors- och bostadsbebyggelse växer fram i Boländerna.

FRÄMRE BOLÄNDERNA

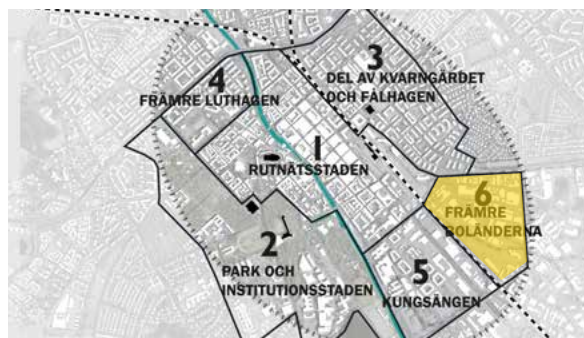
Utvecklingen av Resecentrum har satt ett ökat tryck på industri- och handelsområdet Boländerna, och särskilt på området som här kallas främre Boländerna. Området omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagsamhet och verksamheter. Kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader värnas för att bidra till mångfald av verksamheter, arkitektur och stadsliv.

Industriområdet Boländerna från 1900-talet

Industriområdet Boländerna växte fram på 1900-talet. År 1905 anlades stadens renhållningsverk i området och på 1930-talet tog industriplanerna fart. Snart fanns både gatu- och kvartersstrukturer på plats, varefter flera företag successivt etablerade sig i området.

1962 invigdes en ny sopförbränningsanläggning i nuvarande kvarteret Brännugnen. Några år senare byggdes ett värmeverk som tog tillvara värmeenergin vid sopförbränningen, och 1970 invigdes ett nytt vattentorn i Boländerna. Ett nytt kraftvärmeverk planeras intill det befintliga till år 2020.

I början av 1950-talet etablerade sig Pharmacia i området med en omfattande industrianläggning som expanderade ytterligare under 1980-talet.



Numera finns där GE Healthcare, en verksamhet som tillsammans med kraftvärmeverket ger anledning till ett nödvändigt skyddsavstånd för byggande av nya bostäder.

Resecentrum utvecklar främre Boländerna

Området främre Boländerna har med tillkomsten av det intilliggande Resecentrum fått en alltmer central placering i staden och ett ökat tryck. Därför planeras en omvandling från ett glest industriområde till en aktiv del av innerstaden med blandad bebyggelse, mycket företagsamhet och nya verksamheter.

I gällande Program för Boländerna, godkänt av KF 2014, ges möjligheter för en blandad verksamhet inom främre Boländerna med handel, industri, kontor och bostäder. Skyddsområdena i Boländerna ska dock beaktas och i programmet klassificeras flera byggnader och fastigheter i området som kulturhistoriskt intressanta. Det ökade bebyggelsetrycket i området har resulterat i ett nytt strukturprogram som för närvarande pågår.

Inriktning

Främre Boländerna omvandlas till en aktiv och blandad del av innerstaden med fokus på företagsamhet och verksamheter.

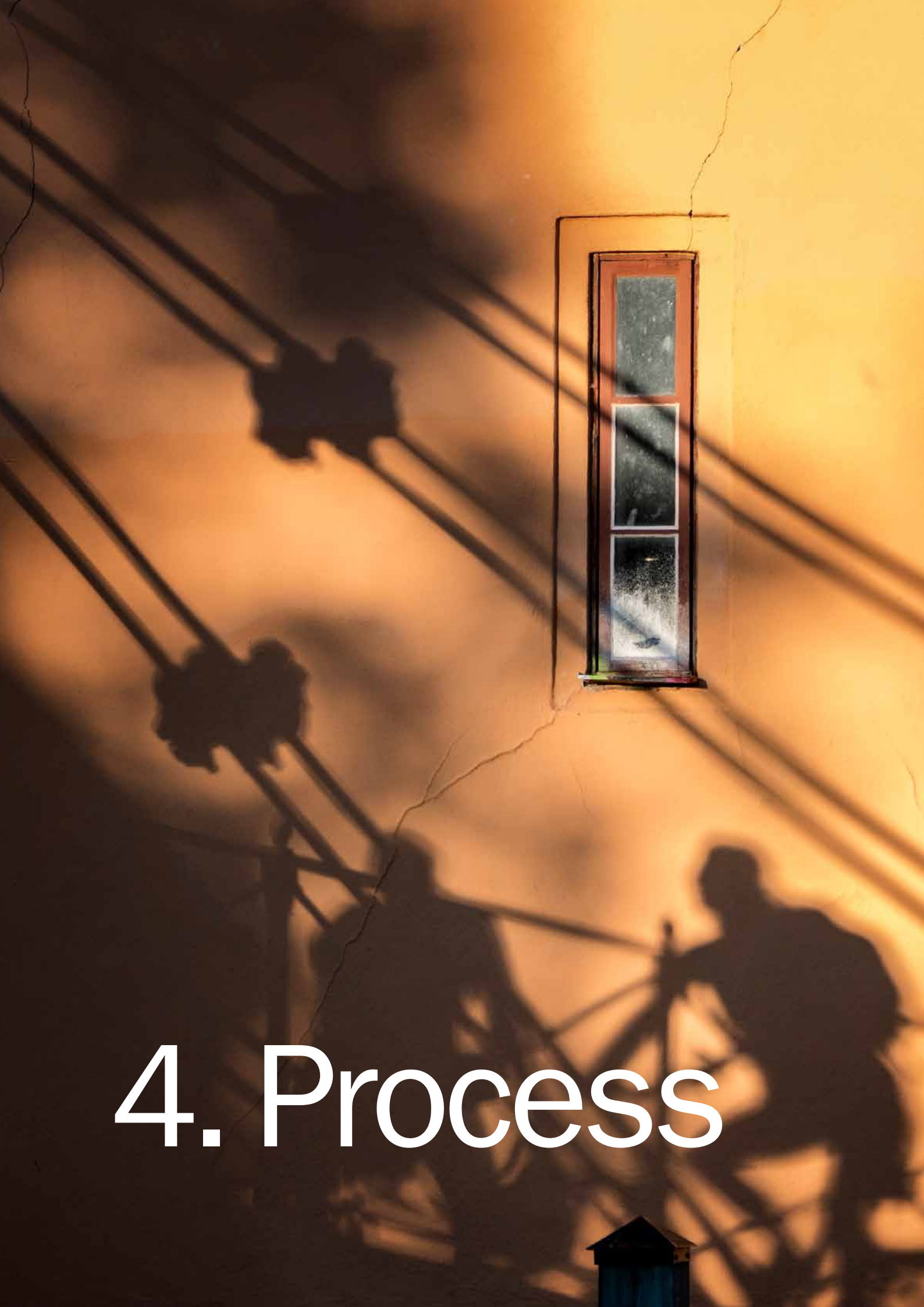
Riktlinjer

Området planeras för större tillskott av näringslivsverksamhet.

Området ska utvecklas med en tydlig struktur av kvarter, parker, gator och platser.

Arkitektur- och kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader bidrar till variation i volym och verksamheter. De möjliggör ett attraktivt stadsliv. Sådana byggnader ska därför bevaras och utvecklas.

Vid gestaltning av nya kvarter ska mångfald och variation i det arkitektoniska uttrycket eftersträvas.

A photograph of a wall with a small window and shadows of power lines and a person. The wall is a warm, yellowish-orange color. A small, rectangular window with a wooden frame is positioned vertically in the upper right. The window is divided into three sections, each with a different view: the top shows a dark, textured surface, the middle shows a lighter, textured surface, and the bottom shows a dark, textured surface. To the left of the window, several dark, diagonal lines, likely power lines, run across the wall. Below these lines, there are dark, irregular shapes that appear to be shadows of a person or a structure. The overall lighting is warm and dramatic, with strong shadows and highlights. The text "4. Process" is overlaid in white at the bottom left.

4. Process

SÅ HAR VI JOBBAT

Uppsalas stora tillväxt kräver nya tankar om hur stadskärnan ska utvecklas och expandera. Det ställer också krav på arbetssättet i planeringen. Innerstadsstrategin är en del av Uppsalas översiktliga planering och har arbetats fram genom dialog, samverkan och med hållbar stadsutveckling i fokus.

Uppdraget

Uppsala står inför ett stort förändringstryck, med en beräknad befolkningsökning motsvarande 100 000 fler Uppsalabor år 2050. Den kraftiga tillväxten visar att Uppsala är en attraktiv stad, men en snabb befolkningsökning innebär också stora utmaningar. Med hänsyn till detta behöver vi fördjupa tankarna kring hur stadskärnan ska utvecklas och expandera.

Kopplar till Uppsalas översiktsplan

Inför arbetet med den nya översiktsplanen gav kommunstyrelsen i juli 2013 ett uppdrag att ta fram en strategi för innerstaden. Direktivet för arbetet med innerstadsstrategin formulerades så här:

”Översiktsplanen 2010 innehåller särskilda strategier för stadskärnan och innerstaden. Med hänsyn till det stora förändringstrycket, de stora flödena och betydelsen för Uppsalas attraktivitet bör visionen och strategin för hela innerstadsområdet fördjupas och utvecklas. Det gäller bland annat frågeställningarna om förtätning, offentliga rum, miljöhälsa samt trafiken”.

INNERSTADSSTRATEGIN STARTADE MED EN MEDBORGARDIALOG

Det viktigaste för staden är människorna som bor och vistas i den. Därför startade arbetet med en dialog med Uppsalaborna om hur de ser på sin stad. Under våren 2014 pågick en medborgardialog med enkäter både på webben och på utställningsplatser.

Dialogen startade med en utställning på Stora torget med ett stort flygfoto direkt på marken. Där kunde invånarna möta stadsplanerare och politiker. De kunde promenera runt på kartan, läsa om stadsplanering på skyltar och fundera över hur staden ser ut, hur den används och komma med synpunkter och förslag till förbättring.

Läs mer i vår rapport

För den som vill veta mer om vad som kom fram under medborgardialogen finns rapporten ”Mitt centrum – medborgardialog”.

Arbete med stöd av referensgrupp

Det har varit viktigt att ha en kontinuerlig dialog med de större aktörerna i centrala staden som på olika sätt är viktiga för den framtida utvecklingen.

Därför har en referensgrupp med representanter från fastighetsägare och näringsidkare men även universitetet, studentkåren, Landstinget och Svenska kyrkan knutits till arbetet.

Samråd och utställning

Förslaget till innerstadsstrategi har varit på samråd under perioden 15 september till 15 november 2015. Samrådet inleddes med en utställning på Stora torget som återkopplade förslaget till den inledande medborgardialogen 2014.

De synpunkter som kom in under samrådet ledde till förändring och förbättring av innerstadsstrategin. Det omarbetade förslaget antogs av kommunstyrelsen och ställdes ut under perioden 17 maj till 31 augusti 2016.



Samling på Stora torget inför en stadsvandring under medborgardialogen våren 2014.

Så här tyckte man

Sammanfattningsvis har de flesta instanser varit positiva till innerstadsstrategin som dokument.

De stora frågorna som engagerat har framförallt rört trafik och bebyggelse.

De viktigaste förändringarna från samråds- och utställningshandling till antagen innerstadsstrategi

- Kopplingen till översiktsplanen har förtydligats och bland annat sammanfattats i en markanvändningskarta för innerstaden.
- Begreppet stadsliv har utvecklats och kopplats till social infrastruktur, hållbarhet, innovation och näringslivsutveckling.
- Rörelseavsnittet har blivit fylligare och kompletterats med temakartor för att bli lättläst.
- Plats- och parkavsnittet har fått ett nytt avsnitt som handlar om betydelsen av gatugrönka.
- Bebyggelseavsnittet har blivit fylligare och kompletterats med bland annat behovet av kommunal service, betydelsen av dagvattenhantering och nya siktsektorer.

Läs mer i samrådsredogörelsen och utställningsutlåtandet

För den som vill veta mer om vad som kom fram under samråd och utställning finns en samrådsredogörelse och ett utställningsutlåtande.

GENOMFÖRANDE

En stad kan bara byggas tillsammans med dem som lever och verkar i den. Att utveckla en stad är därför ett arbete som kräver samspel mellan en mängd olika aktörer. Kommunens viktigaste roll är att skapa förutsättningar för utvecklingen av goda idéer samt samordna och driva utvecklingen i en hållbar riktning.

Från planering till förverkligande

Innerstadsstrategin är kopplad till Uppsalas översiktsplan 2016 och ska vara vägledande för utvecklingen av centrala staden när den växer och förändras. Strategin är ett fristående styrdokument som fördjupar översiktsplanens intentioner. Den visar en inriktning för hur Uppsalas centrum ska utvecklas till en levande expanderande stadskärna fram till 2030 och 2050. Den övergripande inriktningen och de viktigaste avvägningarna finns i översiktsplanen för att ge innerstadsstrategins viktigaste delar en formell översiktsplanestatus.

Trafikfrågorna för innerstaden är komplexa och är en del av hela stadens trafiksystem. Därför har gatu- och samhällsmiljönämnden beslutat om att ta fram en trafikplan för Uppsala tätort.

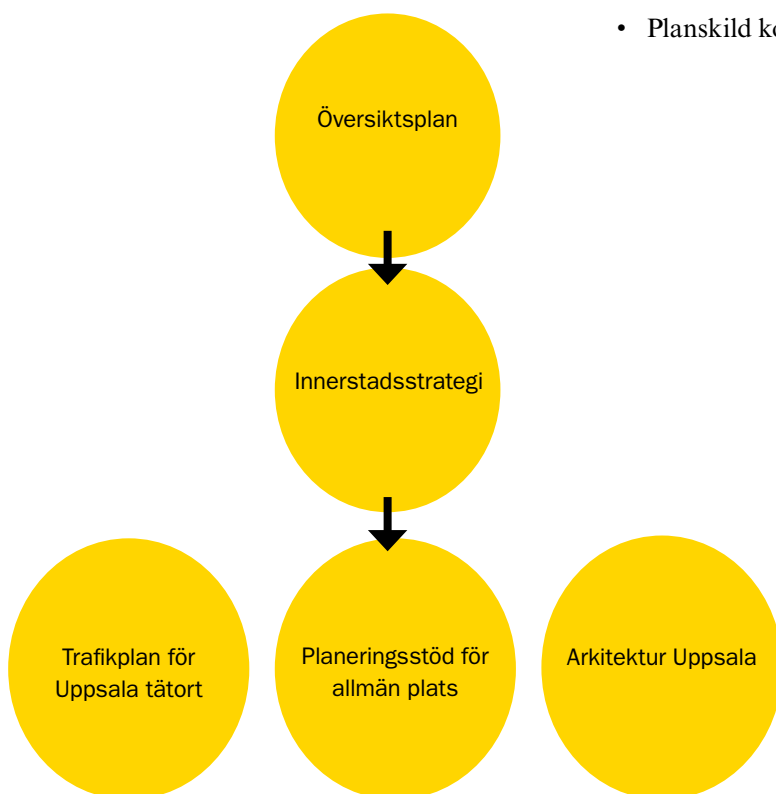
Det pågår även ett arbete med att ta fram en arkitekturpolicy, Arkitektur Uppsala, vilket kommer att lyfta arkitekturfrågorna i hela kommunen.

Kommunalekonomiska konsekvenser

Arbetet med innerstadsstrategin kommer att följas av ett planeringstöd för hur kommunens ska förverkliga sin del av ansvaret. Den är mer detaljerad och redovisar prioriteringsordning för föreslagna satsningar på allmän plats. Att pröva sam- och medfinansieringslösningar ska ingå, då satsningar på stadsmiljön ger långsiktig vinst för flera parter. Planeringsstödet ligger inom gatu- och samhällsmiljönämndens ansvar och de ekonomiska insatserna avgörs årligen i mål- och budgetprocessen.

De stora kostnaderna är kopplade till infrastrukturrella förändringar. Nedan listas de i den ordning vi bedömer att de kan komma att realiseras.

- Planskilda korsningar S:t Olofsgatan och S:t Persgatan
- Gång- och cykel broar vid S:t Olofsgatan och S:t Persgatan och Vaksalagatan
- Bro i Kungsängsesplanadens förlängning
- Gång- och cykel bro norr om Islandsbron
- Ombyggnad av S:t Olofsgatan för kollektivtrafik
- Planskild korsning vid Vimpelgatan



RIKSINTRESSEN

Enligt miljöbalkens tredje och fjärde kapitel ska områden av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada riksintresset. I kommunens översiktsplan (del b) framgår det hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. För Uppsalas innerstad finns följande riksintressen att förhålla sig till: Kulturmiljö, Totalförsvarets militära del, Transportinfrastruktur och Anläggningar för vattenförsörjning.

Riksintresset Uppsala stad

Stora delar av Uppsala innerstad utgör riksintresse för kulturmiljövården och detta behandlas närmare i översiktsplanen, del B. De kulturhistoriska värdena beskrivs i fyra teman: centralmakten, domkyrkostaden, lärdomsstaden och stadens struktur. Var och en för sig speglar de en rad olika perspektiv som markanvändning, bebyggelse, historiska händelser, samhällsutveckling, sociala aspekter samt tro och tradition. Dessutom betraktas stadens siluett som riksintressant.

Riksintresseområden ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada kulturmiljön. Tillskott och förändringar kan göras om kulturmiljövården beaktas. I Innerstadsstrategin har delar av centrala staden pekats ut som särskilt värdefull kulturmiljö som ska värnas, göras mer levande och tillgänglig. Här framgår också att stadens klassiska siluett ska värnas inom värdefulla siktsektorer och siktlinjer.

Totalförsvarets militära del

Uppsala övningsflygplats Ärna ligger ca 5 km norr om de centrala delarna av Uppsala stad. Flygplatsen har också förklarats vara av riksintresse för civil luftfart.

I kommunens översiktsplan, del B Riksintressen, finns beskrivning av områdesavgränsning, restriktioner m.m. Bland dessa framgår bland annat att utflygning och inflygning på låg höjd, ca 200 meter, förekommer vid militära övningar. Försvarsmaktens anspråk innebär att högsta tillåtna byggnadshöjd för ny bebyggelse inom påverkansområdet begränsas till 45 meter inom samlad bebyggelse och 20 meter på övriga platser. Vad som är samlad bebyggelse avgörs enligt försvarsmakten av lantmäteriets officiella kartor.

Ansökningar om lov och tillstånd för skilda åtgärder inom influensområdena samråds med försvarsmakten i de avseenden som nämnts ovan. Som störningskänslig verksamhet för flygbuller betraktas bland annat boende och skolverksamhet.

Transportinfrastruktur

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpade för anläggningar för industriell produktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska enligt miljöbalken 2 kap 8 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Vad beträffar området för innerstadsstrategin så berörs framför allt järnvägar och järnvägsmiljöer av riksintresse; Ostkustbanan, Dalabanan, Uppsala central och Uppsala bangård. Se mer utförlig beskrivning i översiktsplanen, del B.

Anläggningar för vattenförsörjning

Områden som är särskilt lämpade för anläggningar för vattenförsörjning ska enligt miljöbalken 3 kapitlet 8 § skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjande av anläggningarna.

Riksintesseområdet ligger inom eller i direkt anslutning till Uppsala stad. Influensområdet sammanfaller till stor del med vattenskyddsområde med särskilda skyddsföreskrifter från länsstyrelsen. Vid bedömning om andra intressen påverkar riksintresset kan skyddsföreskrifterna ge vägledning. Eftersom influensområdet är mycket utbrett anser kommunen att graden av hänsyn varierar inom området.

Vid fysisk planering och tillståndsgivning ska eventuell påverkan på dricksvattenförsörjningsintresset beaktas.

För mer information om anläggningar för vattenförsörjning och riktlinjer hänvisas till översiktsplanen, del B.

ÖVRIGA PLANERINGSUNDERLAG SOM SÄRSKILT BERÖR INNERSTADEN

Program för avgränsade områden

Program för Boländerna (KF 2014)

Paradgatan (BN, KTN 2010)

Dragarbrunnsgatan (BN, KTN 2009)

Kungsängen (KS 2009)

Södra Åstråket (PBN 2015)

Främre Boländerna (under arbete i PBN)

Stadsmiljö

Riktlinjer för Uppsalas stadsmiljö (KS 2013)

Goda råd om balkonger (PBN 2012)

Riktlinjer för skyltar (PBN 2013)

Parker

Riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2013)

Parkplan för Uppsala stad (GSN 2013)

Kulturmiljö

Riksintresseområdet Uppsala stad, fördjupat kunskapsunderlag (länsstyrelsen 2014)

Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer (KF 1988)

Parkering

Parkeringspolicy (KF 2014)

Riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (GSN 2014)

Handlingsplan för parkering i Uppsala kommun (GSN 2014)

Cykel

Cykelpolicy för Uppsala kommun (KF 2013)

Riktlinjer för arbetet med cykeltrafik (KS 2013)

Handlingsplan för arbetet med cykeltrafik (GSN 2014)

Luft

Åtgärdsprogram för kvävedioxid och partiklar (pm₁₀) i Uppsala (GSN 2014)

Buller

Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller (GSN 2013)

Dagvatten

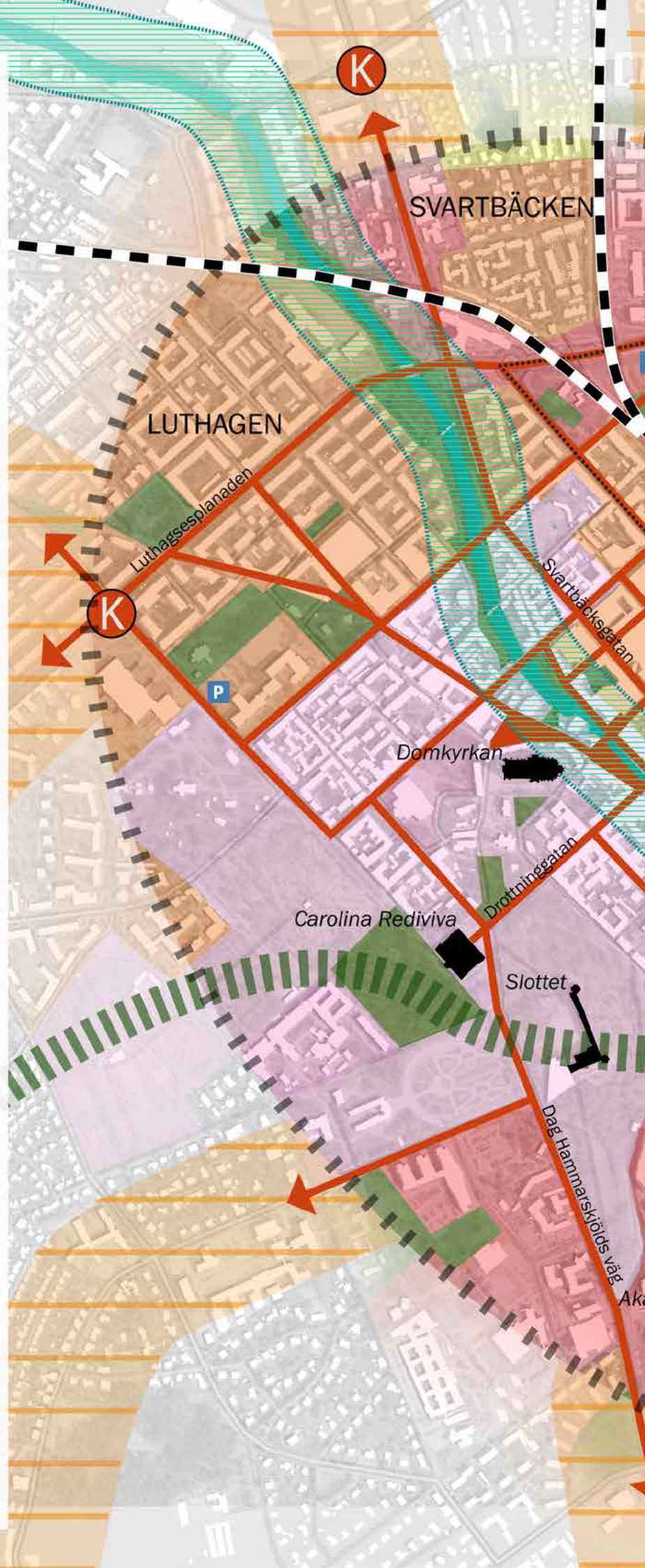
Dagvattenprogram för Uppsala kommun (KF 2014)

Översvämning

Översvämningsskartering för Fyrisån (MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap 2013)

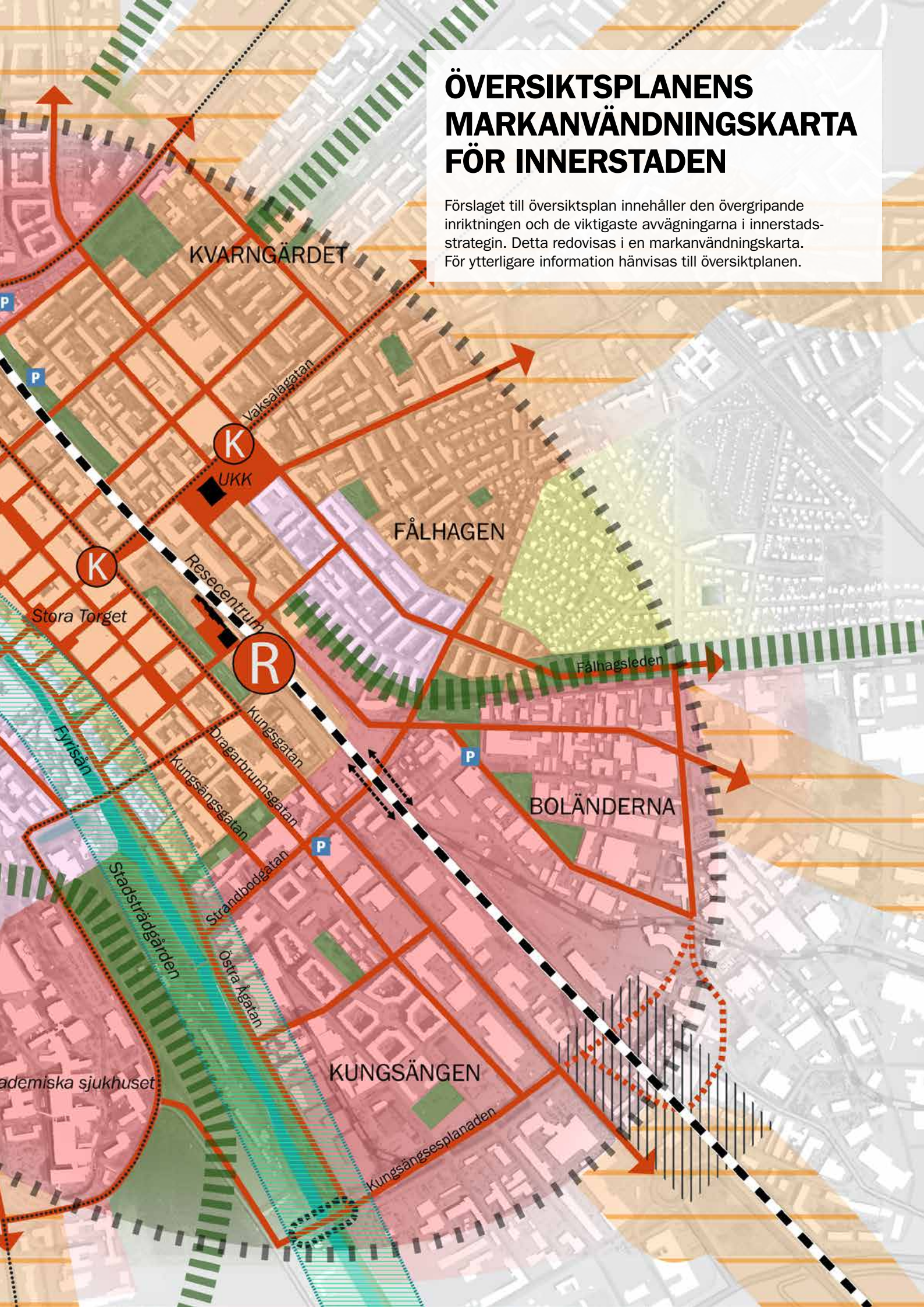
TECKENFÖRKLARING

-  Områdesgräns
-  Järnväg
-  Stadsstråk
-  Nya stads kvarter i innerstaden
-  Befintlig innerstadsbebyggelse
-  Särskilt värdefulla kulturmiljöer
-  Parker och grönområden
-  Befintliga egnahemsområden
-  Stråk och plats för stadsliv
-  Knutpunkt kollektivtrafik
-  Resecentrum
-  Kapacitetsstark kollektivtrafik
-  Stadsbro
-  Reservat planskild korsning
-  Möjlig framtida koppling
-  Koppling för gång och cykel
-  Ny parkeringsanläggning (möjlig placering)
-  Grönstråk
-  Å-stråk



ÖVERSIKTSPLANENS MARKANVÄNDNINGSKARTA FÖR INNERSTADEN

Förslaget till översiktsplan innehåller den övergripande inriktningen och de viktigaste avvägningarna i innerstadsstrategin. Detta redovisas i en markanvändningskarta. För ytterligare information hänvisas till översiktsplanen.





Uppsalas innerstadsstrategi Utställningsutlåtande

Stadsliv i mänsklig skala
2016



Förslaget till innerstadsstrategi är utarbetat av stadsbyggnadsförvaltningen på uppdrag av kommunstyrelsen.

Foto: Stewen Quigley och Stadsbyggnadsförvaltningen

SAMMANFATTNING AV UTSTÄLLNINGEN

Kommunstyrelsen beslutade den 11 maj att skicka ut förslaget till innerstadsstrategi på utställning under tiden 17 maj till 31 augusti 2016.

Förslaget skickades ut till cirka 220 instanser tillsammans med förslaget till ny översiktsplan via ett gemensamt e-brev med hänvisning till länkar på hemsidan. En begränsad upplaga av tryckta exemplar (200 ex) fanns att hämta på Kommuninformationen liksom en tryckt kortversion.

Utställningen resulterade i 40 yttranden från myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare, företag, intresseorganisationer och medborgare.



Aktiviteter under utställningen

Förslaget var utställt tillsammans med översiktsplanen på Kommuninformationen, Stadsbiblioteket samt på biblioteken i Gottsunda, Sävja och Stenhagen.

Under juni ordnades två offentliga möten med tjänstemän och politiker på Stationsgatan 12. Mötena besöktes av cirka 20 personer vid varje tillfälle.

UTSTÄLLNINGSSVAREN

Utställningen resulterade i 43 yttranden från myndigheter, kommunala nämnder, fastighetsägare, företag, intresseorganisationer och medborgare. Av dessa var 15 från privatpersoner, där 5 betonar vikten av ett centralt beläget konstmuseum, 2 svar kom från större fastighetsägare och 1 svar från en bostadsrättsförening (som ställer sig bakom tidigare yttranden från 3 andra bostadsrättsföreningar i samma område). Från intresseföreningar har 10 svarat. Av de kommunala nämnderna har 6 svarat och från de kommunala bolagen har endast Uppsala vatten yttrat sig. Myndigheter, statliga verk och regionsamarbeten har sammanlagt lämnat 7 yttranden, de flesta av dessa instanser har inga synpunkter på strategin. Länsstyrelsen har avstått från att lämna synpunkter på utställningsversionen.



Sammanfattning av inkomna synpunkter och kommentarer/svar på dessa

Sammanfattningsvis är de flesta instanser positiva till innerstadsstrategin som dokument och detaljeringsnivån uppskattas. Flera instanser har noterat att deras synpunkter från samrådet har tagits om hand i utställningshandlingen. Yttranden som uteslutande är positiva till strategins innehåll utelämnas ur detta utlåtande, då fokus ligger på att bemöta synpunkter och föreslå förändringar av strategin. De synpunkter på områden som ligger utanför innerstaden kommenteras inte här utan hanteras i utlåtandet för översiktsplanen.

Det är framförallt trafikfrågorna som engagerar och där finns många synpunkter på framkomlighet för bil, cykel och parkeringsmöjligheter. En del av trafikfrågorna behöver ses i ett större sammanhang och där hänvisar vi till det pågående arbetet med en trafikstrategi för Uppsala. I den ska måltalen för trafikslagen ses över och kopplingen mellan innerstaden och tätortens trafiksystem utvecklas.

Bebyggelsefrågorna får också stor uppmärksamhet och även här finns det skilda synpunkter. Vissa vill tillåta mer och högre bebyggelse och andra vill se en tydligare begränsning av högre bebyggelse inom innerstaden.

Flera, såväl privatpersoner som olika intresseföreningar, har lyft frågan om bostadsmiljön i innerstaden då de menar att detta perspektiv saknas. Frågor som lyfts är bland annat ljus- och ljudmiljön samt tillgång till lekparkar och offentlig service.

Flera synpunkter som rör lokalisering av ett konstmuseum har lyfts av såväl privatpersoner som föreningar. Frågan är på en detaljnivå som inte hanteras i innerstadsstrategin.

Många roliga idéer och förslag på förbättringar av allmän plats har inkommit främst från enskilda. Synpunkter som är detaljerade och som inte kommenteras men skickas vidare till ansvariga inom förvaltningen som idéer och uppslag.

FÖRVALTNINGENS REVIDERINGAR

- Begreppet ”Staden för boende” förtydligas i avsnittet ”Vision”.
- Rörelseavsnittet förtydligas när det gäller tillgänglighetsfrågor
- Rörelseavsnittet kompletteras med två nya riktlinjer, under kollektivtrafik- och bilavsnittet som tydligare beskriver Kungsgatans framtid. Riktlinjen för snabbcykelvägar mjukas upp. En ny riktlinje om vikten av att säkra god framkomlighet för utryckningsfordon läggs in.
- Rörelsekartan justeras; det markerade kollektivtrafikstråket tas bort från Ruddammsdalen, huvudgatan för bil tas bort från Drottninggatan på avsnittet Nedre Slottgatan – Västra Ågatan. Huvudcykelnät knyts ihop på Väderkvarnsgatan på avsnittet S:t Persgatan – S:t Olofsgatan och huvudcykelstråk markeras tydligare längs Fålhagsleden. Lägen för parkeringshus justeras något.
- I avsnittet ”gröna mångfunktionella gator” lyfts vikten av grönska på förgårdsmark

- Plats och parkkartan kompletteras med ”befintlig gatugrönska” längs Bangårdsgatan. Parkerna i Boländerna markeras och nya kopplingar för GC på båda sidor om järnvägen vid Strandbodgatan markeras.
- Inriktningen för Främre Boländerna förtydligas. Riktlinjen för bevarande och utveckling av kulturhistoriskt värdefulla industribyggnader i Främre Boländerna skärps. Beräkning av yta för verksamheter främre Boländerna har justerats uppåt enligt nu pågående programarbete.
- På bebyggelsekartan begränsas området för ”Utveckla kulturmiljön” i Fålhagen/Södra Kvarngärdet. (kvarteren Astrid och Verdandi utgår)
- På bebyggelsekartan görs en mindre justering av gränsen för Berika befintlig bebyggelse vid Fålhagsleden.
- Under genomförandeavsnittet byter Handlingsplanen namn till Planeringsstöd enligt pågående arbete för detta.
- Markanvändningskartan justeras så att samtliga ändringar förs in där.



INKOMNA SYNPUNKTER OCH FÖRVALTNINGENS KOMMENTARER

Nedan följer en sammanfattning av de inkomna samrådssvaren under innerstadsstrategins huvudrubriker och förvaltningens kommentarer och förslag till åtgärder. Enskilda privatpersoner nämns inte vid namn.

Synpunkter på Vision

Stadsliv i mänsklig skala

Handelskammaren vill se en tydligare definition av begreppet ”stadsliv”. En enskild föreslår att begreppet ”stadsliv” revideras så att det innefattar en mer komplett och representativ uppsättning aspekter på hur invånarna vill och kan leva i staden, med mer fokus på de boende. Även Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd (UPS) anser att boende uppmärksammas endast i mycket generella termer.

Socialnämnden menar att de sociala frågorna behöver ges ett större och tydligare utrymme.

UPS menar att äldreperspektivet fortfarande är frånvarande och tillgänglighetsaspekter lyfts som den punkt där denna brist blir särskilt påtaglig.

Förvaltningens kommentar

Strategin har kompletterats med social infrastruktur och begreppet ”stadsliv” har utvecklats efter samrådet. Tydligare skrivningar om boende i innerstaden ska dock göras.

Innerstadsstrategin nämner inte gruppen av äldre personer särskilt men begreppet ”stadsliv i mänsklig skala” inbegriper de äldres behov. Strategin beskriver en stadsmiljö på de gåendes villkor som är rik på upplevelser. Naturligtvis krävs beläggningsåtgärder och annat för att bygga bort vibrationer och annat men så kallade ”hur-åtgärder” redovisas inte i strategin. Den särskilda detaljanpassningen för rullatorer och rullstolar behandlas i lagstiftning och andra styrdokument.



Synpunkter på Strategi

Stadsliv på kartan

Föreningen Vårda Uppsala (FVU) ifrågasätter utbredningen av områden för intensivt stadsliv speciellt mot öster, norr och nordväst, då föreningen menar att en sådan förändring skulle medföra rivningar i etablerade områden med högt skyddsvärde. Även förändringen av Råbyvägen och Vaksalagatan till stadsgator ifrågasätts eftersom trafikmiljön inte möjliggör en god miljö för boende och stadsliv.

Förvaltningens kommentar

En större och mer levande innerstad behöver inte innebära rivningar. Värdefulla byggnader ska skyddas och ger variation i staden. Inom de utpekade fokusområdena finns parkeringsplatser, bensinstationer och impediment som kan ge plats för ny bebyggelse.

Förändringen av Råbyvägen och Vaksalagatan kommer att bidra till en långsammare trafik med mindre bullerstörningar. En utökad kollektivtrafik och bättre cykelvägar bidrar till att färre använder bilen för kortare resor. Bebyggelsen planeras så att de boende får en skyddad bostadsgård.

Synpunkter på Rörelse

Synpunkter på Plats och park

Allmänna synpunkter

Miljö- och hälsoskyddsnämnden, MHN, anser att innerstadsstrategin bör beskriva en strategi för hur man ska skapa tydlighet mot boende och undvika konflikter vid större arrangemang och konserter, med hänsyn till ljud. En enskild person nämner att inga högljudda konserter bör förekomma i innerstaden om nätterna. En annan privatperson lyfter vikten av de boendes medinflytande över bland annat ljudmiljön.

Nya torg och platser

Kulturnämnden föreslår en komplettering av texten om Köttinspektionen så att det tydligt framgår att lokalen redan idag inrymmer en vital kulturverksamhet som kan kompletteras.

Fler och bättre parker

Akademiförvaltningen menar att endast kommunalägda parker bör redovisas på kartan.

Nya kopplingar

FVU är helt emot spången vid Kvarnfallet. Kulturnämnden menar att en utvecklad förbindelselänk vid Bleke backe skulle underlätta tillgängligheten till slottet och underlätta för den starkt ökande gång- och cykeltrafiken till Blåsenhus. Statens Fastighetsverk vill aktivera och stärka den södra historiska entrén till slottet och anser att en bergbana intill det södra tornet skulle stärka detta till Drottninggatan parallella stråk.

Gröna mångfunktionella gator

Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) ser positivt på att innerstadsstrategin beskriver olika sätt att planera för att en lokal dagvattenhantering möjliggörs genom exempelvis gröna stråk och gröna tak.

Utveckla kulturstråket

FVU menar att kulturstråket bör utvidgas och även omfatta Stadsträdgården, Studenternas samt Thorarnas idrottsplats och på så sätt närma sig slottet och Botaniska trädgården. Man pekar också på problemet att ta sig upp för Bleke backe.



Förvaltningens kommentar

Boendet är en viktig del i stadslivet men de boende i innerstaden får också tåla att det är liv och rörelse i innerstaden på kvällstid. Konserter och andra utomhusevenemang är en viktig del av stadslivet.

Köttinspektionen används idag för en uppskattad kulturverksamhet men det är en tillfällig uthyrning i avvaktan på framtida planering. Det är alltför detaljerat att i Innerstadsstrategin låsa fast den framtida användningen.

Parker som inte ägs av kommunen redovisas med egen färg, och endast på Plats och park-kartan. De kvarstår på kartan då de utgör en viktig del av stadens grönska.

Spången vid Kvarnfallet behöver studeras i detalj men kan berika stadskärnan med mer vattenkontakt och rörelse mellan den östra och västra sidan av ån.

En ny koppling är markerad vid Bleke backe men hur den ska utformas får avgöras i ett senare skede.

I avsnittet Gröna mångfunktionella gator kompletteras texten med betydelsen av grönska på förgårdsmark. Kartan kompletteras med gatugrönska på Bangårdsgatan.

Kulturstråket ska samla de mest värdefulla kulturmiljöerna i centrum och där ingår inte Stadsträdgården och Studenternas. På sikt ska man hitta lösningar för att lättare ta sig upp för Bleke backe.

De befintliga parkerna i Boländerna markeras för att säkerställa tillgång till park i området. Nya kopplingar för GC på båda sidor om järnvägen vid Strandbodgatan markeras för att på sikt skapa ett bättre samband mellan Främre Boländerna, Kungsängen och Resecentrum.

Allmänna synpunkter

Akademiförvaltningen efterfrågar en tydlig ringled för genomfartstrafik och en konsekvensbeskrivning av vad som händer när innerstadens gator får bredare gångbanor på körbanors bekostnad.

Såväl boende i området kring Övre Slottsgatan-S:t Olofsgatan som Akademiförvaltningen är oroliga för ytterligare trafikbelastning i området. De oroas av buller och vibrationer samt bristen på framkomlighet för bland annat utryckningsfordon. De efterlyser konsekvensanalyser.

En enskild person saknar diskussion kring tågtrafikens utveckling och dess möjliga inverkan på den framtida staden.

Bättre cykelstad

Cykelfrämjandet i Uppsala (CFU) menar att ambitionsnivån för och prioriteringen av cykel trots förbättringar efter samrådet, fortfarande är för låg och att det finns för få huvudcykelvägar. CFU, UPS och Uppsala studentkår anser att det är viktigt att cykel- och gångbanor separeras för att skapa en cykelvänlig stad. Konflikter mellan cyklister och gående lyfts även av en enskild.

Tydlig kollektivtrafik

Uppsala studentkår framför att kollektivtrafiken behöver göras tillgänglig för fler genom att ha förmånliga priser och vill se att en studentrabatt på 40% införs på samtliga biljetter.

UPS ifrågasätter om förslaget bygger på en allomfattande analys av människors rörelsemönster nu och i framtiden. För resor från platser som inte täcks med näraliggande hållplatser, måste det vara möjligt att använda bil även till innerstaden. UPS vill ha kvar hållplatsläget på Stora torget.

CFU påpekar att det på kartan fortfarande finns en stomlinje kvar genom Ruddammsdalen trots att den skulle ändras enligt samrådsredovisning för ÖP.

Bilen på stadens villkor



Castellum och Handelskammaren lyfter vikten av att biltrafik tillåts över den föreslagna bron i Kungsängsesplanadens förlängning. Föreningen Klimataktion Uppsala anser att den föreslagna bron endast ska vara för gång- och cykeltrafik, och ifrågasätter behovet av den. Uppsala vatten påpekar att ett genomförande av en ny bro över Fyrisån i förlängningen av Kungsängsesplanaden förutsätter att dispens från skyddsföreskrifterna erhålls.

Akademiförvaltningen menar att god tillgänglighet för bil är viktigt för att stödja handeln i innerstaden. Även Handelskammaren menar att tillgängligheten för bil bör vara god i innerstaden för att inte motverka stadslivet. Några enskilda personer föreslår att hastigheten för bil bör sänkas till 30 km/h på Kungsgatan och att tempot på affärsgator i innerstaden bör begränsas till lägsta cykelhastighet.

Klimataktion Uppsala vill se styrmedel som motverkar ökad biltrafik, exempelvis högre parkeringsavgifter, hastighetssänkningar, bilpooler mm. Föreningen undrar varför utställningsversionen utökat huvudgatnätet för bil i jämförelse med samrådsversionen för delar av Kungsgatan, Vaksalagatan och Hjalmar Brantingsgatan.

Landstinget önskar skarpare formulering om framkomligheten för de grupper som är beroende av biltransporter, däribland blåljusfordon.

Smarta parkeringslösningar

Såväl Castellum som Akademiförvaltningen är positiva till nya parkeringsanläggningar vid Österplan och Strandbodgatan och man vill se stora anläggningar med hög kapacitet. Akademiförvaltningen ser läget vid Katedralskolan som alltför ocentralt. Castellum anser att övriga föreslagna parkeringshus ligger för långt bort, och de lyfter också vikten av en P-anläggning i Boländerna.

Handelskammaren anser att många av stadens attraktivaste rum idag används som cykelparkering.

Samordnade leveranser

Handelskammaren anser att samleveranser är en sak för marknaden att sköta och reglera. Uppsala vatten ser för egen del risker med tidsstyrning och mindre fordon, som kan leda till en intensifiering av tömningsverksamheten och generera fler transporter.

Levande båthamn

Handelskammaren är positiva till ett livaktigt båtliv och ger förslag på att bredda Fyrisåns stränder för att på så sätt skapa fler båtplatser nära staden.

Förvaltningens kommentar

I den kommande trafikstrategin, som innefattar hela tätorten, kommer det att redovisas konsekvensbeskrivningar för trafiken utifrån ett större sammanhang än enbart innerstaden.

Tågtrafikens roll hanteras i översiktsplanen.

I innerstaden prioriteras gående framför cyklister vilket är skälet till att huvudcykelvägarna där är få. Huvudcykelnätet kompletteras dock på Väderkvarnsgatan, sträckan S:t Persgatan-S:t Olofsgatan. Riktlinjen för snabbcykelvägar formuleras om och får en mjukare skrivning; ”Planera för snabbcykelleder endast på de platser där de inte står i konflikt med gående”.

Frågor om framkomlighet för gående förtydligas

Separering av gående/cyklister görs på många ställen men exakt hur och var detta bör ske är en för detaljerad fråga för strategin.

Det är UL som planerar lokaltrafiken och som har lagt upp det nya linjenätet. Innerstadsstrategin pekar endast ut knutpunkterna och viktiga hållplatser.

Stora Torget utgår som bytespunkt eftersom det är ett centralt torg som kan ges möjlighet att utvecklas som en mötesplats med mer stadsliv. Alla hållplatser är inte utritade på vår karta, endast knutpunkter och viktiga håll-

platser. UL:s priser och utrymme för frakt av större inköp på buss är en fråga för UL. Stomlinjen genom Ruddammsdalen ska tas bort.

Strategin syftar till god tillgänglighet men låg framkomlighet för bil till centrum och parkeringsmöjligheter i anläggningar som redovisas i planen. Trafiken ska på sikt begränsas i innerstaden, däribland på Kungsgatan och Vaksalagatan där kollektivtrafiken måste prioriteras. När detta kan ske beror bland annat på när nya kopplingar över ån och under järnvägen kan realiseras men fram till dess betjänar dessa gator även biltrafik och markeras som sådana. Hjalmar Brantingsgatan har markerats för biltrafik som en konsekvens av att delar av Vaksalagatan på sikt behöver avlastas från biltrafik till förmån för kollektivtrafik. Detta framgår i texten och förtydligas i nya riktlinjer under bil – och kollektivavsnittet.

Beträffande bro i Kungsängsesplanadens förlängning är både bron och den anslutande Ulleråkersvägen under prövning.

En ny riktlinje om vikten av att säkra god framkomlighet för utryckningsfordon läggs till.

Lägena för parkeringshus är strategiska utifrån framtida trafikplanering med avsikten att inte ta in fler bilar i den absoluta centrumkärnan men ändå skapa plats i ett attraktivt centralt läge, både utifrån centrumhandel och boende. Dessutom finns idag kapacitet i befintliga anläggningar i den absoluta kärnan. Avsikten är att föreslå parkeringsgarage ska vara stora. Antalet platser är dock för detaljerat för att ange i strategin. Möjliga lägen för nya parkeringsanläggningar justeras något så att de ligger i anslutning till kommunal mark.

Cykelparkeringar behövs i innerstaden och får tillåtas ta upp utrymme.

Samordning av leveranser kan ske på många olika sätt, vilket inte behöver vara en motsättning mot hur fastighetsägare och handlare vill organisera sina leveranser. För att få en attraktiv innerstad behöver detta studeras närmare.

Synpunkter på Bebyggelse

Allmänna synpunkter

När det gäller hushöjder går meningarna fortfarande isär. Många ställer sig positiva till inslag med höga hus i stadsmiljön medan andra ställer sig direkt negativa till höga hus som de menar förvanskar Uppsalas karaktär.

Föreningen vårda Uppsala (FVU) anser att kommunen närmar sig en ny zonplanering i stället för den önskvärda blandstaden. Den planerade rivningen av kvarteret Hugin är ett exempel på detta. FVU efterfrågar också en inventering som anger vilka industrimiljöer som skall bevaras.

FVU anser att det just nu fokuseras överdrivet starkt på variation. Samspel är en väl så viktig faktor i stadsbyggandets svåra konst.

Sunnersta Egnahemsförening (SEF) anser att Uppsalas yttre inner- och ytterstad bebyggs/utvecklas med stor försiktighet så att den låga

bebyggelsen (max 2-4 vån) behålls. Man vill behålla ett öppet och brett vägnät som inte blockeras med bussfiler och torg.

Uppsala vatten påpekar att områden som ligger inom Kungsängsverkets luktzon inte är lämpliga för bostäder och vill att en "luktzon" redovisas på plankartan.

Konstens hus nu, FVU samt flera privatpersoner saknar förslag till placering av ett efterfrågat och tillgängligt konstmuseum. En del föreslår lägen i hamnen eller i Ångkvarns äldre byggnader.

Levande bottenvåningar

Handelskammaren vill inte föreskriva "levande bottenvåningar" generellt, utan bara i stråk och noder. Stråkens marknadsläge och förutsättningar måste vara en styrande parameter. En privatperson för också fram samma synpunkt. En annan enskild förordar mer levande bottenvåningar.

Värna stadens siluett

Handelskammaren tycker att väldefinierade siktlinjer är bra, men de bör inte hindra hög bebyggelse i så hög utsträckning.

Föreningen vårda Uppsala (FVU) menar att siluetten måste vårdas. Inga höga hus skall gälla i hela området som omfattas av Innerstadsstrategin, inte bara inom de markerade sektorerna. Man saknar också siktlinjerna från grönstråken i nordöstra staden, som alla pekar mot slottet och domkyrkan.

En enskild menar att riksintresset för stadens siluett bör tas bort och att vi ska våga bygga högre så att vi kan få den täthet som skapar en levande stad.

Utveckla kulturmiljön

FVU saknar det förslag till utvidgning av särskilt värdefulla kulturmiljöer som de gav i samrådet. Det gäller kvarteret Liljan i Fålhammen samt kvarteren kring Vasaparken. Statens Fastighetsverk instämmer i formuleringen att "hushöjderna nedanför åsen inte får nå över slottets sockel" men anser att detta perspektiv borde få råda kring hela det område som markerats som kulturmiljöområde.



Förvaltningens kommentar

Strategin förespråkar en blandstad och innehåller riktlinjer för att gå i en sådan riktning. Det pågår ett programarbete för kvarteret Hugin och avsikten är att det ska finnas både bostäder och arbetsplatser där.

I avsnittet ”Utgå från områdets karaktär” behandlas vikten av att ta hänsyn till omgivningen. Dessutom betonas vikten av hög arkitektonisk kvalitet. I det begreppet ingår samspelet med andra byggnader och omgivningen.

Strategin redovisar inte i detalj huruvida det är bostäder eller verksamheter som ska byggas i de nya stadskvarteren. Det är därför inte nödvändigt att redovisa en luktzon runt reningsverket och en sådan luktzon kan också ändras på sikt.

Innerstadsstrategin och översiktsplanen förespråkar en stad med mindre biltrafik och mer kollektivtrafik samt gång/cykel. På detta sätt kan vi bygga en tätare stad där fler har nära till knutpunkter, arbetsplatser, skolor och service. Med breda genomfartsgator och stora impediment ökar förutsättningarna för att fler åker bil. I de centrala delarna är det rimligt med en högre bebyggelse än 2-4 våningar för att ge fler möjlighet att bo och verka där. En tätare bebyggelse ger även förutsättningar för en bättre kollektivtrafik.

Innerstadsstrategin betonar vikten av lokaler för kulturella ändamål men lokalisering av ett konstmuseum avgörs i mer detaljerad planering.

Det finns ett planprogram för Boländerna med kulturhistoriskt värdefull bebyggelse beskriven. Ett nytt planprogram för Boländerna är under arbete och i detta ska kulturmiljöfrågorna finnas med. Detta är dock en viktig fråga och riktlinjen för bevarande och utveckling av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i främre Boländerna får en skarpare skrivning.

Inriktningen för främre Boländerna förtydligas med fokus på aktivitet, blandning och företagsamhet.

Innerstadsstrategin ger vägledning var det är möjligt att förtäta men den värnar också Uppsalas karaktär och identitet. För närvarande har vi ett mycket stort bebyggelsetryck som kan förändras över tid och det är viktigt att kommunen har en beredskap för att möta den förväntan som finns. Exakt vilken kulturhistoria som ska bevaras detaljplaneras inte i innerstadsstrategin.

Innerstadsstrategin pekar ut de viktigaste stråken och platserna för stadsliv där det är särskilt viktigt med lokaler i bottenvåningen men påpekar vikten av att göra alla bottenvåningar upplevelserika.

Strategin har flera riktlinjer som gäller siktsektorer och stadens siluett. Det finns många siktsektorer som är intressanta. I innerstadsstrategin har vi valt de mest kulturhistoriskt värdefulla siktsektorerna med bäring på riksintressanta företeelser.

Riktlinjen om begränsning av hushöjderna nedanför åsen omfattar hela centrala staden med undantag av främre Boländerna.

Det område i Fålhagen och södra Kvarngärdet som lyfts fram i innerstadsstrategin fokuserar främst på 1920- och 30-talets bebyggelseutveckling och är speciellt för Uppsala och Gunnar Leches arkitektur, vilket är anledningen till att området inte utvidgas. I övriga delar av innerstaden finns en rad andra områden med inslag av värdefulla byggnader och dessa är skyddade eller kommer successivt att skyddas genom planbestämmelser. Många finns redan upptagna i KF:s beslut 1988 ”Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer” som redovisas i ÖP.

Förvaltningen noterar att kvarteren Astrid och Verdandi inte har lika högt kulturvärde som övriga delar av området och de ändras därför till ”Berika befintlig bebyggelse”. En mindre justering av ”Berika befintlig bebyggelse” görs vid Fålhagsleden så att området utökas marginellt in i den befintliga egnahemsbebyggelsen.

Bilaga 1: lista över instanser som svarat

Instanser	Ingen erinran	Yttrande med synpunkter
<u>Kommunala nämnder, förvaltningar, bolag m.fl</u>		
Socialnämnden		X
Uppsala vatten och avfall		X
Kulturnämnden		X
Idrotts och fritidsnämnden		X
Miljö- och hälsoskyddsnämnden		X
Arbetsmarknadsnämnden		X
Gatu- och samhällsmiljönämnden	X	
<u>Myndigheter, regionala organ, statliga verk</u>		
Landstinget i Uppsala län		X
Statens fastighetsverk		X
Sveriges Geologiska Undersökning	X	
Trafikverket	X	
Luftfartsverket	X	
Stockholms läns landsting	X	
Regionförbundet Uppsala län	X	
<u>Grannkommuner</u>		
Östhammars kommun	X	
<u>Intresseorganisationer</u>		
Uppsala studentkår		X
Klimataktion Uppsala		X
Cykelfrämjandet i Uppsala		X
Föreningen Vårda Uppsala		X
Uppsala pensionärsföreningars samarbetsråd		X
Kamphavets Hyresgästförening		X
Konstens hus nu		X
Sunnersta Egnahemsförening		X
Handelskammaren i Uppsala län		X
Uppsala danspaviljong	X	
<u>Övriga</u>		
Uppsala Akademiförvaltning		X
Castellum		X
Svenska kraftnät	X	

