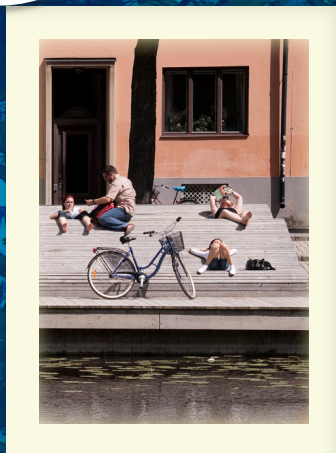
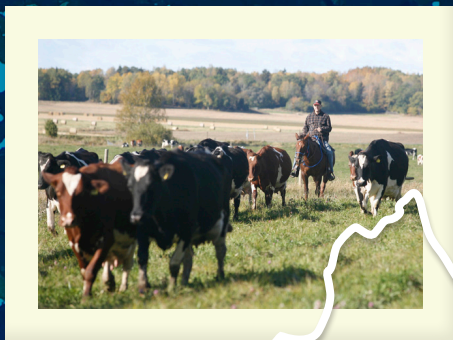


ÖVERSIKTSPLAN 2010

för Uppsala kommun



ANTAGEN HANDLING 18 JUNI 2010

Arbetet med översiktsplan för Uppsala kommun har letts av kommunstyrelsen.
På tjänstemannanivå har funnits en projektgrupp ledd av kommunledningskontoret:

KOMMUNLEDNINGSKONTORET: *Carl-Johan Engström* (planeringsdirektör), *Göran Carlén* (projektledare),
Ingrid Anderbjörk, *Tomas Anderson*, *Jenny Kihlberg*, *Per Lundequist*, *Karin Åkerblom*,

FRITIDS- OCH NATURKONTORET: *Mia Agvald-Jägborn*, *Helena Espmark*

KULTURKONTORET: *Magnus Elfwendahl*

FASTIGHETSKONTORET: *Ulrica Ström*

STADSBYGGNADSKONTORET: *Anna Hellgren*, *Anneli Sundin*, *Maija Tammela*, *Andreas Thoor*, *Dan Thunman*

GATU- OCH TRAFIKKONTORET: *Per Odelmalm*, *Karin Renström*

MILJÖKONTORET: *Kerstin Bergman*

UPPSALA VATTEN OCH AVFALL AB: *Sven Ahlgren*, *Agneta Peterson*

BRANDFÖRSVARET: *Mats Sundelius*

KONTORET FÖR BARN, UNGDOM OCH ARBETSMARKNAD: *Astrid Nyström*

ÄLDREKONTORET: *Kjell Holm*

GRAFISK PRODUKTION: *Teknik & service, Uppsala kommun*

KARTUTFORMNING: *Stadsbyggnadskontoret*

TRYCKERI: *Gävle Offset 2010*

FRÅGOR KRING ÖVERSIKTSPLANEN BESVARAS AV:

Göran Carlén, projektledare, tel: 018-7271310, e-post: goran.carlen@ uppsala.se

Förord

Uppsala växer – takten i befolkningstillväxten har ökat och var 2009 drygt 4 000 personer. Det ökar kraven på överblick, god framförhållning och planberedskap. Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste redskap för detta. Den redovisar kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas, samt hur allmänna intressen, miljö- och riskfaktorer som ska beaktas vid beslut som gäller planering, byggande och resurshushållning. Översiktsplanen är också ett lokalt utvecklingsprogram för att främja tillväxt, möta klimathot och stärka social sammanhållning.

Översiktsplan 2010 omfattar hela kommunen inklusive Uppsala stad och behandlar såväl bebyggelse som trafik och grönområden. Översiktsplan 2010 ersätter de tidigare översiktsplanerna för staden (2002) och för hela kommunen (2006) samt trafikplanen från 2006. Avsikten är att planen på ett övergripande och samlat sätt ska vägleda den fortsatta utvecklingen. För att tydliggöra den strategiska färdriktningen inleds planen med Vision Uppsala 2030. Planens horisontår är 2030.

Arbetet har bedrivits i en öppen dialog med medborgare, företag och organisationer. En rad allmänna möten kring inriktningen hölls under våren 2009. Under samrådstiden november 2009-januari 2010 var det utåtriktade arbetet särskilt intensivt med bland annat ett stort antal öppna möten, bemannade informationsplatser, möten med olika föreningar och intressegrupper, film och blogg på webbplatsen, samt flera skilda inslag i media. Över 300 yttranden kom in. Efter genomgång av samrådsresultatet, politiska ställningstaganden och revideringar ställdes sedan planen ut för allmän granskning under våren 2010. Under utställningstiden inkom omkring 50 yttranden. Efter begränsade revideringar antogs därefter planen av kommunfullmäktige 17 juni 2010.

Översiktsplanearbetet har denna gång haft särskilt fokus på bland annat formerna för stadsexpansionen, stadslivsfrågorna samt på kollektivtrafikutvecklingen. För att säkerställa färdriktningen har kommunstyrelsen givit uppdrag om följdarbeten av skilda slag under de närmaste åren. En samlad uppföljning av översiktsplanens genomslagskraft och aktualitet görs en gång per mandatperiod.

Uppsala i september 2010



Gunnar Hedberg

Kommunstyrelsens ordförande

Innehållsförteckning

Inledning	7	5 GEOGRAFISKA FÖRDJUPNINGAR AV ÖVERSIKTSPLANEN	99
Läsanvisning	8	5.1 Fördjupningar som föreslås fortsätta gälla	101
I VISION UPPSALA 2030.....	9	5.2 Fördjupningar som föreslås upphöra att gälla	101
1 Vision Uppsala 2030.....	11	6 GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING.....	103
2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	13	6.1 Genomförande och uppföljning.....	105
2.1 Regionala samband.....	15	6.2 Utveckling av rutiner, arbetsätt och planeringsverktyg.....	106
2.2 Attraktivitet, tillgänglighet och bebyggelsetryck.....	17	6.3 Fördjupningsstudier av utvecklingsområden.....	107
2.3 Land och stad.....	18	6.4 Tematiska utredningsarbeten m m	108
2.4 Befolkning.....	19	6.5 Uppföljning.....	110
2.5 Utrymmeskrav till 2030.....	20	UNDERLAGSFÖRTECKNING	111
3 UTVECKLINGSINRIKTNING OCH MARK- OCH VATTENANVÄNDNING.....	23	BILAGOR	113
3.1 Övergripande inriktning	25	BILAGA 1 Miljökonsekvensbeskrivning – sammanfattning.....	114
3.2 Beredskap för långsiktiga expansionsbehov	29	BILAGA 2 Förordnanden.....	117
3.3 Grunddrag i mark- och vattenanvändning samt bebyggelseutveckling.....	30	BILAGA 3 Riksintressen.....	122
3.4 Stads kärnan och innerstaden	41	BILAGA 4 Värdebeskrivningar mm till planerade naturreservat.....	127
3.5 Stadsstråk och kärnområden.....	44	BILAGA 5 Värdebeskrivningar mm till värdefulla vattenområden	129
3.6 Åstråket och Mälarstranden.....	46	BILAGA 6 Planförhållanden.....	131
4 ALLMÄNNA INTRESSEN OCH RIKSINTRESSEN – SEKTORSPLANERING....	49	BILAGA 7 Länsstyrelsens granskningsyttrande..	132
4.1 Trafik.....	51	BILAGA 8 Kommunfullmäktiges beslut	135
4.2 Park och natur.....	62		
4.3 Bostäder.....	68		
4.4 Näringsliv och företagande.....	70		
4.5 Service, kultur och fritid samt idrott och motion	72		
4.6 Utformning av den byggda miljön.....	74		
4.7 Kulturmiljö	77		
4.8 Naturresurser	80		
4.9 Teknisk försörjning.....	83		
4.10 Miljö, hälsa och säkerhet.....	91		
4.11 Totalförsvarets intressen	98		

PLANKARTOR

- PLANKARTA 1 Mark- och vattenanvändning är uppdelad i 6 delar:
 - 1A Utvecklingsområden och särskilda objekt – hela kommunen
 - 1B Utvecklingsområden och särskilda objekt – stadsområdet
 - 1C Transportinfrastruktur – hela kommunen
 - 1D Transportinfrastruktur – stadsområdet
 - 1E Naturvård och friluftsliv – hela kommunen
 - 1F Grönstruktur inom stadsväven – stadsområdet
- PLANKARTA 2 Naturvärden
- PLANKARTA 3 Tätortsnära friluftsvärden
- PLANKARTA 4 Kulturmiljöer
- PLANKARTA 5 Stora opåverkade områden och lågstrålande zon

UNDERLAGSKARTOR

- UNDERLAGSKARTA A Grundvatten
- UNDERLAGSKARTA B Ytvatten
- UNDERLAGSKARTA C Ekologiskt känsliga områden
- UNDERLAGSKARTA D Miljöstörande verksamhet
- UNDERLAGSKARTA E Friluftsliv
- UNDERLAGSKARTA F Förordnanden
- UNDERLAGSKARTA G Riksintressen
- UNDERLAGSKARTA H Planförhållanden

FIGURFÖRTECKNING

FIGUR 2.1	<i>Antal nåbara arbetsplatser inom 60 min med kollektivtrafik</i>	15
FIGUR 2.2	<i>Antalet nåbara arbetstillfällen inom 60 min resa med bil</i>	17
FIGUR 2.3	<i>Befolkningsstätheten i hela kommunen</i>	18
FIGUR 2.4	<i>Befolkningsutvecklingen inom olika geografiska områden</i>	19
FIGUR 2.5	<i>Befolkningsfördelningen i olika planeringsåldrar</i>	19
FIGUR 2.6	<i>Färdigställda bostäder i Uppsala kommun och årlig befolkningsökning</i>	21
FIGUR 3.1	<i>Större stadsutvecklingsområden</i>	26
FIGUR 3.2	<i>Beredskap för bostadstillskott i skilda tätorter</i>	28
FIGUR 3.3	<i>Tänkbara expansionsområden efter 2030</i>	29
FIGUR 3.4	<i>Stadsväven, ungefärlig utbredning 2030</i>	30
FIGUR 3.5	<i>Utvecklingsområden 1-2 med stråk- och kärnkaraktär</i>	31
FIGUR 3.6	<i>Åstråket och idrottsområden</i>	32
FIGUR 3.7	<i>Övriga nya utvecklingsområden i staden</i>	33
FIGUR 3.8	<i>Tätorter och utvecklingsområden utanför staden</i>	35
FIGUR 3.9	<i>Stadens omland</i>	40
FIGUR 3.10	<i>Stadskärnan och innerstaden</i>	43
FIGUR 3.11	<i>Stadsstråk och kärnområden</i>	45
FIGUR 3.12	<i>Åstråket och Mäljarstranden</i>	47
FIGUR 4.1	<i>Färdmedelsfördelning 2005</i>	51
FIGUR 4.2	<i>Gatusystemet och de skilda trafikslagets roll</i>	54
FIGUR 4.3	<i>Uppsala huvudgatunät, gradering och kapacitetsbedömning</i>	54
FIGUR 4.4	<i>Cykelstråk i staden, befintliga och framtida</i>	56
FIGUR 4.5	<i>Ytbehov per resande med skilda färdmedel</i>	57
FIGUR 4.6	<i>Regionala kollektivtrafikstråk</i>	57
FIGUR 4.7	<i>Maximal kapacitet vid turintervall 5 minuter, Trivector</i>	58
FIGUR 4.8	<i>Stadens kollektivtrafik integrerat med regiontrafiken</i>	59
FIGUR 4.9	<i>Täckning för de olika kollektivtrafiksystemen år 2030</i>	60
FIGUR 4.10	<i>Blå stråk, gröna kilar och större parker</i>	63
FIGUR 4.11	<i>Sociotopsnuran</i>	64
FIGUR 4.12	<i>Sociotopkarteringen, sammanfattande karta</i>	64
FIGUR 4.13	<i>Kolonilotter och koloniträdgårdar</i>	65
FIGUR 4.14	<i>Områden för ytkrävande/miljöstörande verksamheter</i>	71
FIGUR 4.15	<i>Byggnadsminnen, kommunala kulturmiljöområden</i>	79
FIGUR 4.16	<i>Ekologisk vattenstatus</i>	80
FIGUR 4.17	<i>Utsläpp av växthusgaser 1990-2008 i Uppsala kommun</i>	87
FIGUR 4.18	<i>Utsläpp av växthusgaser 2000-2050 i Uppsala kommun</i>	87
FIGUR 4.19	<i>Bredbandstäckning 2008/2009</i>	90
FIGUR 4.20	<i>Stråk med effektiv räddningstjänst</i>	96
FIGUR 4.21	<i>Översvämningsrisker i staden</i>	97

Inledning

ÖVERSIKTSPLANENS INNEHÅLL, STATUS OCH ANVÄNDNING

Enligt plan- och bygglagen, PBL (1987:10), ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar kommunens hela geografiska område. Av planen ska framgå grunddragen i användningen av mark- och vattenområden. Syftet med planeringen av mark- och vattenområden är att:

- medverka till en ändamålsenlig struktur av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder och andra anläggningar.
- främja goda miljöförhållanden och en långsiktigt god hushållning med mark och vattenområden, energi och råvaror.
- främja en från social synpunkt god livsmiljö.

Översiktsplanen är ett av kommunens viktigaste strategiska inriktningsdokument, den ska redovisa allmänna intressen enligt PBL 2 kap. samt de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användning av mark och vattenområden. Vid redovisning av allmänna intressen ska riksintressen enligt miljöbalken, MB (1998:808), särskilt anges, kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras samt hur kommunen tänker tillgodose redovisade riksintressen enligt MB 3 och 4 kap.

Översiktsplaneringen och planen i sig påverkar samhällsutvecklingen på olika sätt. Den första styrfunktionen är kopplad till myndighetsbeslut med stöd av översiktsplanen. Genom sina riktlinjer ger översiktsplanen vägledning för efterföljande planering, bl a detaljplaneläggning och bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen.

Den andra styrfunktionen är kopplad till kommunens egna aktiva åtgärder i enlighet med översiktsplanens intentioner. Det handlar om skilda åtaganden för att underlätta att rätt saker inträffar vid rätt tidpunkt på rätt plats. Vissa åtaganden säkerställs genom att kommunfullmäktige ger följduppdrag till olika kommunala nämnder i linje med innehållet i detta kapitel.

Den tredje styrfunktionen är kopplad till informationen i översiktsplanen. Kommunens ställningstaganden i översiktsplanen påverkar genom de signaler som ges till marknadens aktörer om spelreglerna för exempelvis lokalisering och byggande. Exploatörer och markägare ser fördelar i att överväga möjligheter att ta egna initiativ i enlighet med planens intentioner.

Den fjärde styrfunktionen ligger i en systematisk uppföljning. Denna återkoppling gäller kommunens egna beslut både som myndighet och vid tillämpningen av handlingsprogrammet genom uppdragsplaner, investeringar etc. Genom en utvecklad uppföljning underlättas aktualitetsprövningen (en gång per mandatperiod) och att rätt åtgärder vidtas inom ramen för kommunens rullande treårs-planering (Inriktning, Verksamhet, Ekonomi - IVE).

Läsanvisning

Kapitel 1 innehåller Vision Uppsala 2030 som visar på en målbild för kommunens utveckling och som tillsammans med viktiga planeringsförutsättningar (kapitel 2) varit vägledande i arbetet med att ta fram planen.

I kapitel 3 redovisas inriktningen för utvecklingen av staden – med fördjupade strategier för stadskärnan, innerstaden och vissa markerade stråk – samt landsbygden och de små tätorterna. Här redovisas också kommunens övergripande intentioner med mark- och vattenanvändningen och utvecklingen av den byggda miljön, grönstrukturen och trafiken. Till avsnittet hör 6 plankartor (mark- och vattenanvändning).

Kapitel 4 innehåller allmänna intressen, riksintressen och sektorsplaner. Det är avsnitt som ger riktlinjer för hur olika sektorsfrågor ska hanteras. Till detta kapitel hör flera plan- och underlagskartor.

Till planen hör också en miljökonsekvensbeskrivning. En sammanfattning av den finns i bilaga 1. Den fullständiga miljökonsekvensbeskrivningen kan läsas på www.uppsala.se

Bilagorna 2-6 innehåller förteckning över aktuella förordnanden och riksintressen, värdebeskrivningar till planerade naturreservat och till värdefulla vattenområden samt ett avsnitt om planförhållanden och lovplikt.

Länstyrelsens granskningsyttrande finns i bilaga 7 och utgör enligt lag en del av översiktsplanen. Kommunfullmäktiges beslut om att anta planen framgår av bilaga 8.

Sist i dokumentet, innan kartorna, finns en förteckning över underlagsrapporter som tagits fram under arbetet med översiktsplanen. Dessa rapporter, samt andra dokument som tagits fram på vägen mot en färdig plan återfinns på www.uppsala.se

Samtliga plankartor och underlagskartor finns som utvik i A3-format allra sist i dokumentet.

Några tydliggöranden

1. TEXTRUTOR

Kommunen ska aktivt arbeta med

Den här typen av textruta markerar att kommunen ska sätta igång nya arbeten eller arbeta med frågor på ett nytt sätt för att uppfylla planens intentioner. Sådant som kommunen redan arbetar tillräckligt med finns inte med i rutorna

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering rörande (sektorsområde)

Den här typen av textruta anger riktlinjer att ta hänsyn till vid handläggning och beslut i plan-ärenden, bygglovsärenden mm enligt plan- och bygglagen samt i vissa ärenden enligt miljöbalken och viss speciallagstiftning. Främst riktat till kommunen själv, men även till andra offentliga aktörer som har att tillämpa berörd lagstiftning.

2. MARKANVÄNDNING

Den vägledande texten under respektive markanvändning i kapitel 3.3 har samma innebörd som riktlinjer.

3. PLANKARTOR OCH UNDERLAGSKARTOR

Plankartor är kartor som kommunfullmäktige tagit ställning till. Det innebär att det som markeras och har riktlinjer eller en markanvändningsbeskrivning kopplade till sig inte kan ändras utan fullmäktigebeslut.

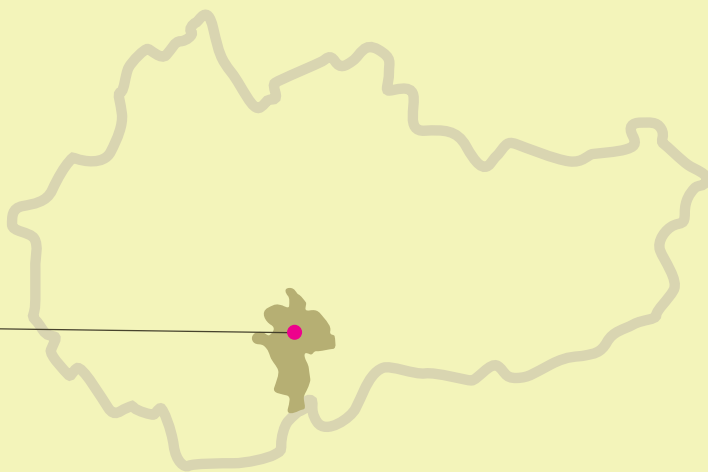
Underlagskartor kan (och bör) uppdateras och ändras utan att det krävs fullmäktigebeslut. I vissa fall kan riktlinjer ändå vara kopplade till markeringar på dessa kartor. Riktlinjerna är i det fallet generellt kopplade till vissa sakförhållanden som kommunen inte beslutar om (t ex miljöfarlig verksamhet, riksintressen). Uppdateringar av underlagskartor publiceras på www.uppsala.se.

GALLERIA DRAGARBRUNN

Kapitel I

VISION UPPSALA 2030





*Dans på torget utanför Dragarbrunnsgallerian under Kulturnatten.
FOTO: UNT*

I. Vision Uppsala 2030

Var står Uppsala 2030? Det beror på omvärlden, på utvecklingskraften i näringsliv och forskning, på Uppsalabornas vilja och värderingar samt på hur väl kommunen kan inspirera till samverkan med boende, föreningsliv, företag, universitet och regionala organ.

Ett tydligt och konsekvent agerande över tiden skapar förutsägbarhet och förtroende. Vision Uppsala 2030 behåller färdriktningen från tidigare visionsarbete men förtydligar innebörden för stad respektive landsbygd. Visionen tar sin utgångspunkt i kommunfullmäktiges Policy för hållbar utveckling från 2008. Policyn har tre grunder:

- De mänskliga rättigheterna som betonar allas lika värde, delaktighet, inflytande.
- Ett ansvarsfullt resursutnyttjande för att säkerställa miljö, folkhälsa, biologisk mångfald samt för att motverka klimatförändringar.
- Tillväxt för att säkerställa kunskapsutveckling och företagsamhet.

UPPSALA HAR DRAGNINGSKRAFT

En spännande arena för epokgörande kunskap, kultur och affärer. Här finns jordmånen för att nya idéer ska växa. Vetenskap och praktiska tillämpningar drar nytta av varandra. Näringsverksamheten innefattar internationella spetsföretag, tillverknings- och serviceföretag. Det ger en allsidig arbetsmarknad och hög sysselsättning. Studenterna är en stor tillgång. Uppsala är också en stark besöksort med ett högklassigt och lättillgängligt utbud av varor, tjänster, kultur, nöjesliv och rekreation. Livsmiljön för människor och verksamheter har så stora kvaliteter att Uppsala tillsammans med Stockholm är motorn för tillväxten i Mälardalen, en aktiv internationell aktör och en nationell resurs för Sveriges utveckling.

UPPSALA ÄR SAMMANHÅLLET

Med utrymme för mångfald och dynamik. Öppenhet, tolerans och sociala nätverk skapar delaktighet i samhällsutvecklingen och ansvarstagande för medmänniskor och miljö. Kulturutbud, idrotts- och föreningsliv, religiösa samfund, lokala samhällsföreningar m.fl. bidrar till dialog, gemenskap och hembygdskänsla. Trygghet och tillgänglighet gäller alla - oberoende av ålder, kön, funktionsnedsättning eller etnisk tillhörighet. Barnperspektivet genomsyrar förändringsarbetet. Kvaliteten i välfärdstjänsterna och den byggda miljön gör att vardagslivet fungerar väl för alla åldrar. Torg, gator, parker och friluftsområden bäddar för fysisk aktivitet och ett rikt socialt liv. Kultur- och naturvärden ger identitet – förändringar sker med stor respekt för dem.

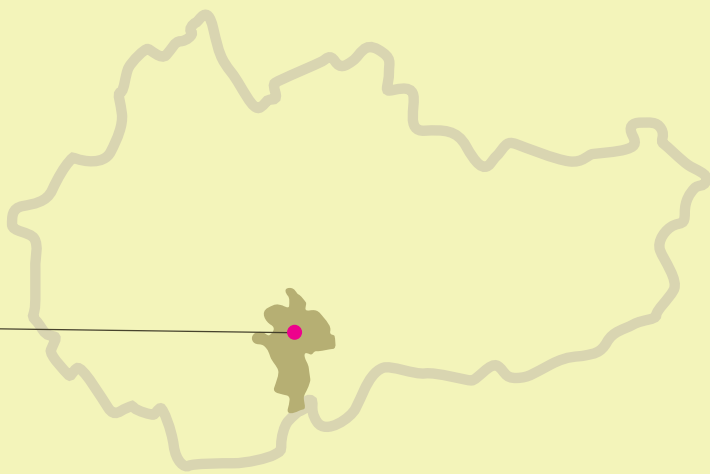
UPPSALA ÄR PÅ VÄG MOT KLIMATNEUTRALITET

Bebyggelsestrukturen och samspelet med landsbygden bäddar för energihushållning, klimativänlig energianvändning och hushållning med naturresurser. De tekniska systemen är långsiktigt hållbara. Beredskapen att möta effekter av klimatförändringar är god. I staden och de små tätorterna är det lätt att gå och cykla. Kollektivtrafiken är förstahandsvalet vid arbetsrelaterade resor på längre sträckor och för många andra vardagsärenden. Tillsammans med landskapets naturvärden skapar grönsstrukturen i staden en långsiktig grund för ekosystemtjänster som biologisk mångfald, gott mikroklimat, vattenrening och goda betingelser för odling.

Kapitel 2

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR



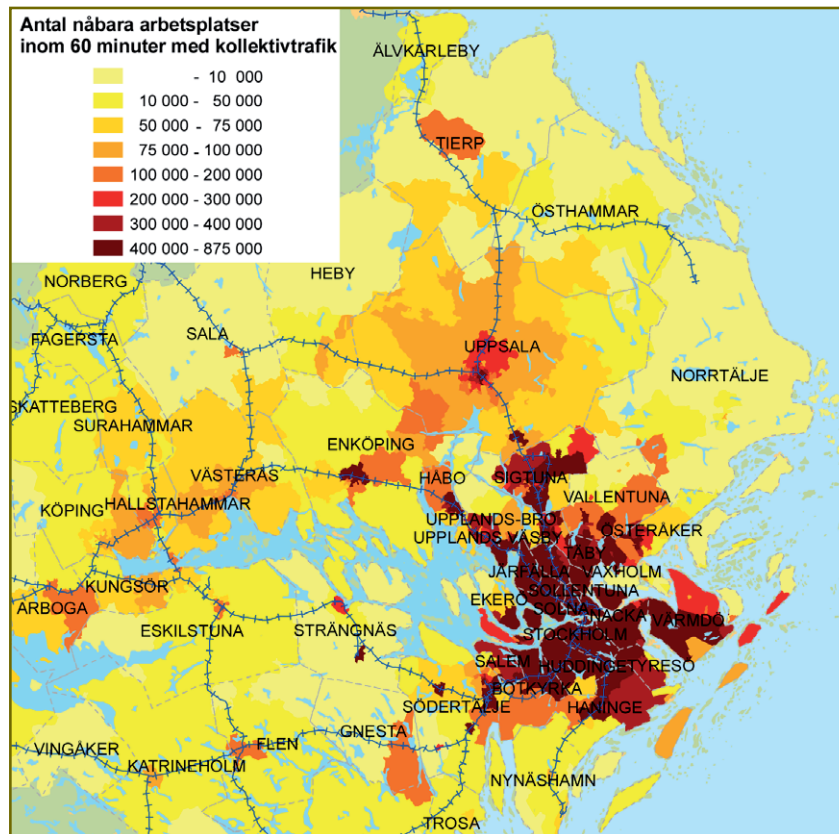


*Artedi park, är en av Årums kommunens små parkrum. Parken hittar du i anslutning till St Olofsgatan.
FOTOGRAF: Ana Vera Burin Batarra*

2. Planeringsförutsättningar

REGIONALA SAMBAND

2.1



FIGUR 2.1 Antal närliggande arbetsplatser inom 60 min med kollektivtrafik

Uppsala tillhör Stockholm - Mälarenregionen som rymmer en tredjedel av Sveriges befolkning och har landets högsta tillväxt. Regionen har 1,5 miljoner arbetstillfällen, vilket motsvarar 35 procent av Sveriges samlade arbetstillfällen och 40 procent av landets BNP. Arbetsmarknaden är tjänstebaserad och i regionen finns ungefär hälften av landets totala utbud av stödtjänster till företag. Regionen har därmed en avgörande betydelse för hela landets tillväxt. Regionen består i dag av nio lokala arbetsmarknadsregioner. Uppsala tillhör Stockholms lokala arbetsmarknadsområde sedan år 1998. År 2030 består Stockholm - Mälarenregionen sannolikt endast av två arbetsmarknadsregioner.

Under de senaste tio åren har pendlingen vuxit mellan länen, bl a genom den regionala tågtrafiken på Ostkustbanan, Mälarenbanan och Svealandsbanan. Pendlingen mellan länen sker i huvudsak till arbetsplatser i Stockholms län, men pendlingen från Stockholms län till bl a Uppsala ökar procentuellt snabbare. Utvecklingen påverkar olika

grupper av människor på skilda sätt. De största skillnaderna finns mellan lågutbildade kvinnor, som i högre grad arbetar nära bostaden, och välutbildade män, som rör sig över avsevärt större geografiska områden. Attraktiva, konkurrenskraftiga och samordnade trafiksystem som ger män och kvinnor jämställda förutsättningar i det vardagliga resandet, är därför viktiga i Regionförbundets Uppsala län regionala utvecklingsprogram (Uppländsk Drivkraft 2008).

Utvecklingsprogrammet innehåller fem programområden med följande övergripande mål:

1. Uppsala län har attraktiva och moderna kommunikationer för hållbarhet och utveckling
2. Uppsala län är en hållbar kunskapsregion i världsklass som främjar utveckling av och befintliga arbeten för alla
3. I Uppsala län finns ett växande och konkurrenskraftigt näringsliv med bredd och spets

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

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

REGIONALT BETYDELSEFULLA BRANSCHER OCH ARBETSPLATSKONCENTRATIONER

Den arbetsmarknad i vilken Uppsala ingår har sina viktigaste tyngdpunkter i Uppsala stad, på Arlanda och i Stockholm. I framtiden kan Östhammar efter beslut om lokaliseringen av slutförvar för använt kärnbränsle få betydelse för Uppsala både som arbetsplats och genom olika följd effekter till projektet. Uppsalas egen arbetsmarknad har särskild styrka inom life science och tjänsteföretagande. Energiområdet bedöms få växande betydelse genom universitetens omfattande forskning, genom utvecklingen av nya innovativa företag och genom den bredd och djup som stora energiaktörer har inom fjärrvärme, vattenkraft och kärnkraft.

I stråket Stockholm - Uppsala finns internationellt orienterade verksamheter och branscher med många sysselsatta. Företag och verksamheter i området har goda möjligheter att rekrytera medarbetare med specialistkompetens då regionen också erbjuder en stor och rikt varierad arbetsmarknad. I stråket återfinns en stor del av landets bioteknikföretag och samarbetet bidrar till att upprätthålla en stor och konkurrenskraftig bioteknikregion internationellt.

För Uppsalas del är Akademiska sjukhusets verksamhet av central betydelse. Sjukhuset är landets största "export-sjukhus" och har en volym på verksamheten som är av avgörande betydelse för kopplingen mellan forskning och klinisk testning. Forskningen och sjukhusverksamheten gör Uppsala till en etableringsort för nya företag inom Life Science och till en växtplats för befintliga företag inom branschen.

Den snabbaste tillväxten av nya arbetstillfällen sker enligt det Regionala utvecklingsprogrammet inom företagstjänster, besöksnäring, service och handel. Den kreativa sektorn med media, kultur, konst och design är ett tillväxtområde som vuxit i Stockholm och som också har potential i Uppsala stad. I regionen som helhet förväntas turismen växa. Besöksnäring riktad mot kulturarvet och olika typer av hantverkstjänster förväntas få ökande betydelse för utveckling på landsbygden.

ARBETSMARKNADSUTVECKLING

Trots de grundläggande förmånliga utvecklingsförutsättningarna har Uppsalas egen arbetsmarknad inte fullt ut växt i takt med den lokala arbetsmarknadsregionen under

2000-talet. En förklaring är att staden präglas av offentlig verksamhet med en låg tillväxt även om universiteten beräknas växa – regeringen har beslutat tillföra Uppsala universitet ytterligare 1 200 helårsstudieplatser de närmaste åren. Flera betydelsefulla forskningssatsningar har beslutats och beräknas få genomslag under kommande år.

På längre sikt bedöms Uppsala mot bakgrund av sin grundpotential kunna ta sin del av arbetsmarknadsutvecklingen förutsatt att mark och lokaler finns i efterfrågade lägen och att kommunens handlingsberedskap att hantera de snabba processer som följer av internationella förfrågningar är god. Samt - inte minst - upprätthålla ett högt bostadsbyggande. Regionen totalt beräknas öka med 100 000 - 300 000 sysselsatta fram till 2030. Uppsalas andel motsvarar 10 000 - 20 000 arbetstillfällen. Översiktsplanen bör ha beredskap för upp till 30 000.

Uppsalaregionen är en viktig del av marknaden i Östersjöområdet. Sverige beräknas idag vara involverat i närmare 20 procent av den totala handeln i Östersjöregionen och internationellt samarbete sker på många administrativa nivåer och inom olika sektorer. Uppsala kommun betonar internationellt samarbete för regional tillväxt i sin internationella strategi.

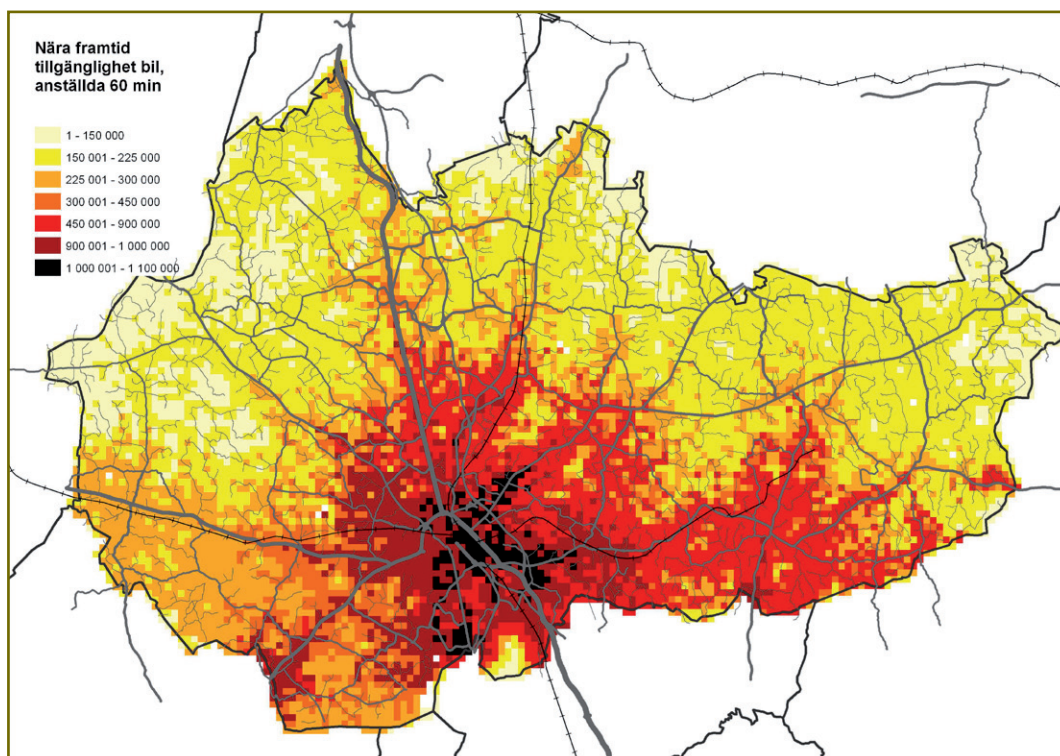
Den växande regionala integrationen i Stockholm - Mälarenregionen innebär att Uppsala får de fördelar en stor funktionell region har. Med den utveckling mot tjänsteproduktion som pågår ökar etableringstrycket i staden samtidigt som omlandets ekonomiska verksamheter sker med staden som marknad.

REGIONALA SAMARBETEN

Uppsala kommun agerar i olika samarbeten över kommungränsen. Utöver samarbetet inom Regionförbundet deltar kommunen i det så kallade ABC-samarbetet kring effektivare trafikering och fysisk planering i stråket Uppsala - Stockholm. På motsvarande sätt sker ett samarbete i stråket Uppsala - Gävle (CX-stråket). Kommunen är medlem i den ideella intresseorganisationen Mälardalsrådet tillsammans med flertalet kommuner i Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Västmanlands och Örebro län. Samarbetet rör främst den framtida infrastrukturen i hela regionen samt byggande av internationella nätverk.

Samarbetet inom Stockholm Business Alliance (SBA) syftar till att marknadsföra Uppsala och underlätta lokalisering av företag till kommunen. Samverkan mellan universiteten, näringslivet och kommun- och regionföreträdare sker i stiftelsen STUNS.

ATTRAKTIVITET, TILLGÄNGLIGHET OCH BEBYGGELSETRYCK _____ 2.2



FIGUR 2.2 Antalet näbara arbetstillfällen inom 60 min resa med bil

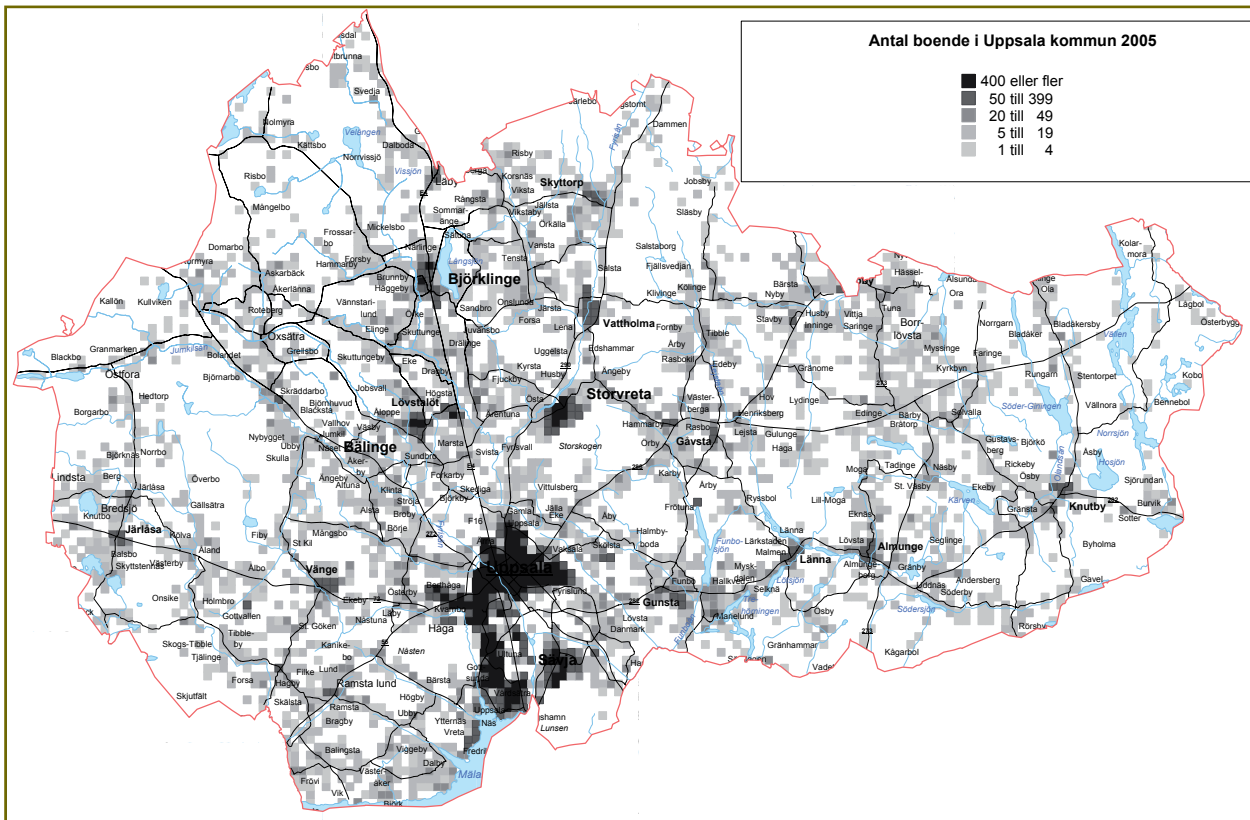
Människor bosätter sig och stannar kvar i regioner med tillgång till en stor och varierad arbetsmarknad, på platser med god välfärd och service, med rikt fritids- och kulturutbud, med närhet till natur och med utpräglade kulturvärden. Företag utvecklas där de finner goda möjligheter att hitta nya medarbetare med rätt kvalifikationer, har lätt att nå till sina marknader och finner ett gott företagsklimat.

Tillgängligheten till arbetsplatser har en stor betydelse för attraktivitet och efterfrågetryck på bostäder och därmed på prisutveckling. E4:an samt det förlängda Upptåget har förändrat tillgängligheten till arbetsplatser i stråket från Gävle till Upplands Väsby. Av kartorna i figur 2.1 och 2.2 framgår hur många arbetsplatser man kan nå inom 60 minuter med kollektivtrafik och bil från kommunens

skilda delar. Med bil i bästa tillgängliga läge når man över en miljon arbetsplatser, medan man med kollektivtrafik når 200 000 - 300 000 (i kommunen finns ca 90 000 arbetsplatser). Mest attraktiva är de lägen som har hög tillgänglighet med såväl bil som kollektivtrafik. Kartorna speglar bebyggelsestrycket i kommunen. Högst är det i och närmast staden samt i de delar som har god tillgänglighet till Storstockholms arbetsplatser. Men tillgänglighet är inte en garanti för utveckling och tillväxt. Goda möjligheter till resande har också inneburit att människor ställer större krav på den ort de väljer att bosätta sig i. Attraktiviteten i form av goda bostäder, stadsmiljö och kulturvärden har avgörande betydelse för val av bosättningsort - och därmed för val av etableringsort för verksamheter.

LAND OCH STAD

2.3



FIGUR 2.3 Befolkningsstätheten i hela kommunen.

Tätorternas befolkningsutveckling, utom Uppsala stad, stagnerade i mitten på 1990-talet. Samtidigt ökade landsbygdsbefolkningen. Detta har gjort att landsbygden i Uppsala kommun idag är jämförelsevis tätbefolkad. De senaste åren har de små tätorterna åter haft en befolkningsstillväxt (se avsnitt befolkning och figur 2.4). Service utanför staden är till största delen lokaliserad till tätorterna. Den har trendmässigt minskat under de senaste decennierna. Med minskande serviceutbud och färre lokala arbetsplatser har de små tätorternas betydelse för den omkringliggande landsbygden minskat och istället har Uppsala stads betydelse för såväl tätorter som landsbygd ökat.

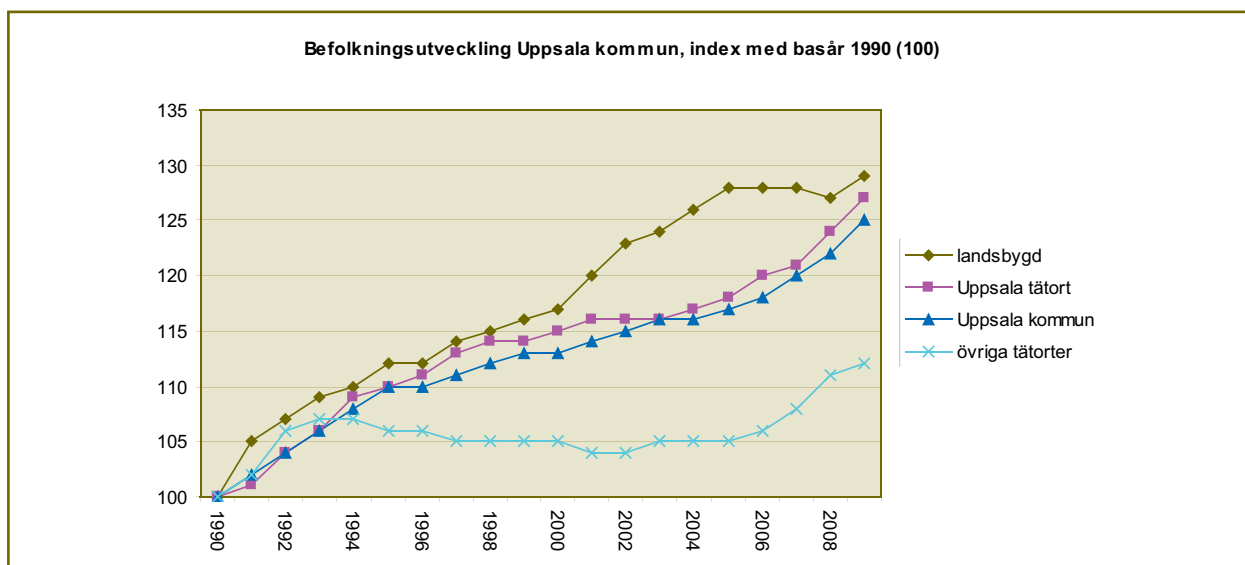
Få människor sysselsätts i de agrara näringarna på landsbygden. Klimatförändringarna riktar uppmärksamheten

mot en ökad användning av marken för odling för energändamål (energigrödor, energiskog) samt för att nyttja mer närodlade jordbruksprodukter. Det ökar åter kraven att spara åkermark och kan i sin tur leda till ökad lokal produktion och ökad förädlingsgrad.

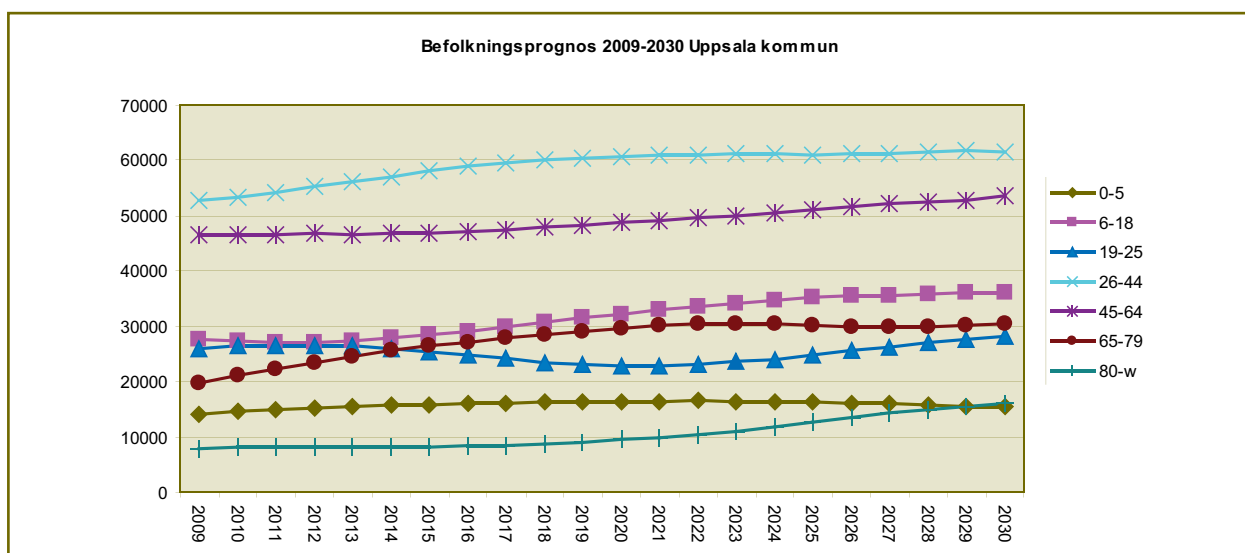
På landsbygden finns värdefulla natur- och kulturmiljöer. Det är miljöer som är viktiga för människors rekreation, välbefinnande och hälsa och spelar därmed också en viktig social roll. Detta innebär att verksamheter som friluftsläggningar, hästanläggningar, golfbaner växt upp, vilket i framtiden kan stärka besöksnäringens roll på landsbygden. Att kombinera bevarande med ny utveckling är en viktig möjlighet för landsbygdsnäringarna.

BEFOLKNING

2.4



FIGUR 2.4 Befolkningsutvecklingen inom olika geografiska områden. Källa: SCB.



FIGUR 2.5 Befolkningsfördelningen i olika planeringsåldrar. Källa: GPF 2010, Uppsala kommuns befolkningsprognos.

Uppsala kommun är landets fjärde största kommun och hade ca 195 000 invånare i december 2009. Kommunens befolkning har ökat varje år sedan åtminstone 1950-talet. Takten i befolkningstillväxten har ökat och var 2009 drygt 4 000 personer. Befolkningsförändringar samvarierar med omfattningen på nyproduktion av bostäder.

Med en årlig befolkningsökning på drygt 2 000 personer växer befolkningen med drygt 40 000 personer fram till 2030. Det pekar mot en totalbefolkning på omkring 240 000 personer.

Prognosen pekar på att andelen invånare över 65 år kommer att öka från 14 procent av befolkningen till 19 procent

2030, medan andelen barn och ungdomar under 18 år kommer att vara oförändrad ca 21 procent – dock med stora variationer under tjuugoårsperioden. Perioden fram till 2015 innebär ett särskilt stort tillskott genom att stora ungdomskullar blir hushållsbildande och på väg ut på bostads- och arbetsmarknaden – dessutom tillkommer fler universitetsstudieplatser. Prognosen 2030 pekar vidare på att andelen invånare mellan 19 och 64 år kommer att minska från 64 procent till 59 procent. Under perioden 2020-2030 kommer antalet pensionärer över 79 år att bli fler.

Sammantaget innebär ovanstående: att försörjningsbördan för personer i arbetsför ålder är ganska gynnsam under

det närmaste decenniet, att skolstrukturen utsätts för påfrestningar med varierande antal skolbarn och med stora skillnader mellan olika kommundelar samt att trycket på bostadsmarknaden ökar särskilt från unga hushåll och från äldre. Detta ökar vidare kraven på kommunen vad gäller vård och omsorg, vilket också skärper kraven på en ändamålsenlig servicestruktur.

Av kommunens befolkning har ca 20 procent utländsk bakgrund. För riket är motsvarande andel 18 procent. Trenden är att befolkningen med utländsk bakgrund ökar. Den utrikes födda befolkningen är förhållandevis ung. 33 procent av befolkningen mellan 20-64 år har genomgått minst 3 års eftergymnasial utbildning år 2008, jämfört med omkring 21 procent i hela riket.

2009 hade Uppsala stad drygt 148 400 invånare, motsvarande 76 procent av den totala befolkningen i kommunen. Utöver Uppsala stad finns 17 små tätorter med drygt 11 procent av befolkningen (22 000 personer). Utanför tätorterna bodde 2009 12,5 procent (24 300 personer). Den näst största tätorten i kommunen är Storvreta med ca 6 000 invånare, följd av Björklinge med ca 3 000 invånare. Landsbygdsbefolkningen är spridd över hela kommunens yta – men med koncentrationer i de öppna dalgångslandskapen och kring det allmänna vägnätet. 23 procent av stadens invånare har utländsk bakgrund, medan andelen i resten av kommunen är ca 8 procent.

Även utbildningsnivån varierar mycket och är högst inom stadens gränser.

Befolkningsökningen i kommunens olika delar har varierat över tiden. Stadens befolkning har ökat med 32 000 personer sedan 1990. Den snabba ökningen sedan 2004 förklaras av en god planberedskap, som gjort en hög produktion av bostäder möjlig. Från 2002 till 2009 har ca 7 000 nya lägenheter tillkommit i staden. Befolkningsökningen i staden fortsätter och var 2009 3 500 personer. Landsbygdsbefolkningen har sedan 1990 ökat med ca 5 000 personer, vilket har möjliggjorts genom ett tillskott av ca 100 småhus per år. Ökningstakten har avtagit efter 2006. De mindre tätorterna har under perioden 1990-2005 ökat marginellt. 2006 och framåt har ökning varit tydlig.

En förklaring till utvecklingsmönstret på landsbygd respektive i små tätorter är att utbudet av tomtmark i tätorterna varit ringa. Bostadssökande har då funnit att ett byggande i egen regi på ren landsbygd varit lättare att förverkliga. En annan förklaring till utvecklingen är att företag etableras i anslutning till boendet för att kunna utveckla verksamheten utan att störa närboende. Efter 2006 har emellertid utbudet av planlagd tomtmark för främst styckebyggande ökat i små tätorter nära staden vilket förändrat bilden. Utbudet av planlagd tomtmark i tätorter behöver fortsättningsvis ligga på en hög nivå och inriktas på såväl styckebyggande som byggande i exploaterers regi.

UTRYMMESKRAV TILL 2030 2.5

Bostäder

Befolkningsprognosen redovisar en befolkningsökning på drygt 40 000 personer till 2030. Med en genomsnittlig hushållsstorlek på 2,1 personer per bostad behövs ett tillskott på ca 20 000 bostäder till 2030 för att möta den prognostiserade befolkningsökningen. Det motsvarar en årlig nyproduktion på ca 1 000 lägenheter.

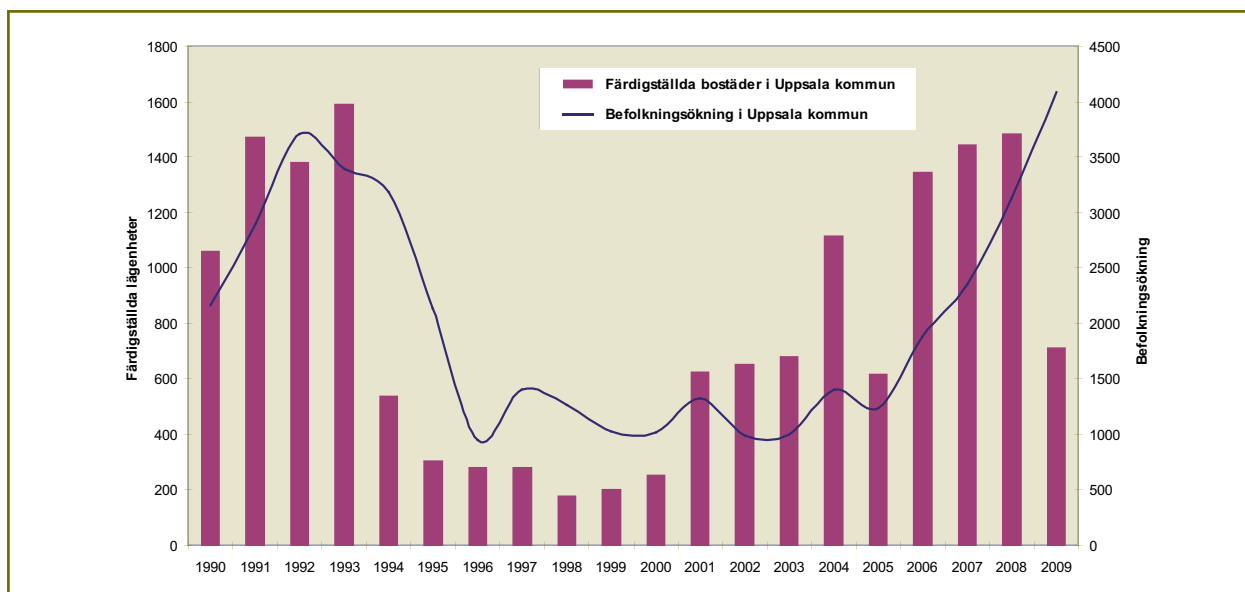
En studie som genomförts visar att sysselsättningsutvecklingen i ABC-stråket är gynnsammare än i Mälardalen som helhet – som i sin tur är gynnsammare än för riket. Den stora befolkningsökningen och den snabbare sysselsättningsutvecklingen i stråket ökar efterfrågetrycket på bostäder i Uppsala. Efterfrågan på hyresrätter är betydande och har inte mötts av en produktion i paritet med densamma - det finns en uppdämd efterfrågan. Om nyproduktionen i högre utsträckning riktas mot äldre hushåll respektive unga hushåll, med genomsnittligt mindre hushållsstorlek, pekar detta på att den långsiktiga nyproduktionen bör sättas än högre.

Planberedskap bör finnas för 1 500 lägenheter per år. Den närmaste femårsperioden bör eftersträvas en än högre beredskap.

De senaste åren har drygt 80 procent av befolkningsökningen skett i staden. Med motsvarande utveckling fram till 2030 behövs utrymme för drygt 18 000 bostäder. I pågående planarbeten, antagna detaljplaner, godkända områdesprogram samt utpekade områden i denna översiktsplan finns motsvarande utrymme. Därutöver finns möjligheter till kompletteringsprojekt. Det pekar på goda möjligheter att bereda utrymme för 25 000 bostäder inom stadsväven. Motsvarande framskrivning av utvecklingen på landsbygd och i små tätorter innebär att beredskap behövs för 4 000-7 000 lägenheter fram till 2030. Planberedskap finns i ortsfördjupningarna (se del 3, bilaga 1).

Lokaler

Nettobehovet av nya industrilokaler/logistikverksamhet ligger på 300 000-500 000 kvm vilket motsvarar bortåt 100 ha mark. Därutöver behövs ytor för omflyttning av ytintensiv verksamhet från stadens inre delar. Handeln beräknas växa med i storleksordningen 100 000-150 000 kvm lokalyta främst genom tillägg till etablerade handelsområden i stadens yttre delar och genom utvidgning av handel i stadskärnan och i innerstaden. Lokalbehovet för kontor kan uppskattas till 200 000-250 000 kvm. Offentlig



FIGUR 2.6 Färdigställda bostäder i Uppsala kommun och årlig befolkningsökning 1990-2009. Källa: SCB.

service av skilda slag som förskolor, utbildning, vård och omsorg beräknas kräva minst 100 000 kvm lokalyta.

Utbyggnadsbehovet fram till 2030 inom olika branscher pekar således mot ett behov av 700 000 till 1,0 miljon kvadratmeter i hela kommunen. För att det ska finnas god möjlighet till matchning mellan efterfrågan och utbud på olika etableringsmiljöer, tillgänglighets- och storleksmässigt; bör det finnas beredskap för upp emot 1,5 miljoner kvadratmeter.

De verksamhetsmässiga kraven pekar mot att staden behöver växa i de inre delarna t ex för kontorsverksamheter i A-lägen och i de yttre delarna i områden med hög tillgänglighet. Därutöver behövs planberedskap i närbelägna orter samt längs E4:an norrut.

För närvarande finns beredskap för ca 1 miljon kvm räknat som lokalyta och därutöver minst 1 miljon kvm tomtmark i skilda lägen. Däremot saknas beredskap för större verksamhetsetableringar som kräver ett mycket stort samlat markområde.

Behovet av kommunalt markinnehav är stort dels för att

kunna möta förfrågningar under tidspress som följd av internationella aktörer, dels för att kunna genomföra den stadsomvandling som lyfts i Vision 2030.

Typlokal	Bedömt ytbehov i 1000-tal kvm
Industri/logistik	300-500
Handel	100-150
Kontor	200-250
Offentlig service	> 100
SUMMA	700-1000

Tillkommande ytbehov för verksamhetslokaler till 2030

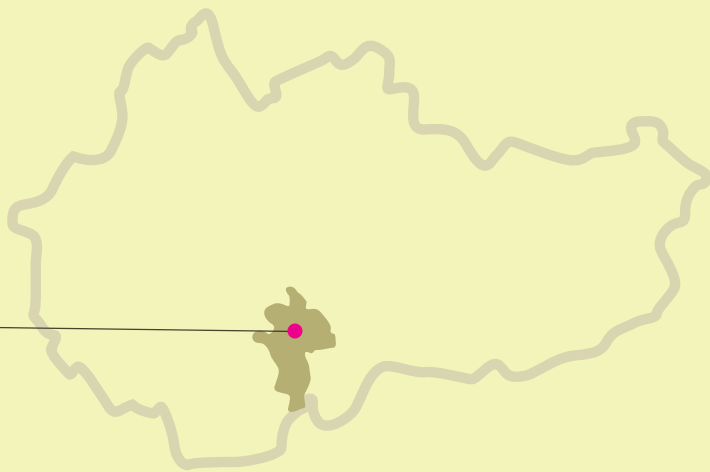
Övrigt

Det finns också behov av strategiska markdispositioner för transportsystemen och vissa tekniska anläggningar för bl a kraft- och värmeproduktion, utbyggnad av vattenverk, nytt avloppsreningsverk, och depåer för bussar och järnvägsfordon. Detta redovisas på markanvändningskartan och i sektorsavsnitten (kap 4).



Kapitel 3

UTVECKLINGSINRIKTNING OCH
MARK- OCH VATTENANVÄNDNING



Tony Craggs skulptur vid Resecentrum.
FOTOGRAF: Göran Carlén

3. Utvecklingsinriktning och mark- och vattenanvändning

ÖVERGRIPANDE UTVECKLINGSSINRIKTNING _____ 3.1

Stadens utveckling - stadsväven

Stadsområdets väv av bebyggelse, grönstruktur, transportsystem och tekniska försörjningssystem görs tätare för att klara klimat- och miljökrav samt krav på stadslivskvaliteter. Staden växer huvudsakligen inåt, med inriktning på värdetäthet genom mångfald, på kvalitet i utformningen, på samverkan mellan skilda system samt sammanlänkning och hög tillgänglighet mellan stadens skilda delar. Uppsala utvecklas till en stad med mer innerstadskaraktär, hög kvalitet och närhet till parker och grönområden. Närheten förstärks genom gröna stråk eller som gröna kilar in i staden.

Den traditionella stadens struktur med gator och kvarter skapar en robust grund för stadsutveckling. Enskilda kvarter kan genomgå stora förändringar över tiden utan att karaktären går förlorad. Innergårdar ger lugn, bullerfrihet, sociala nätverk och utrymme för barns utelek. Gatubyggnader kan som helhet eller i bottenvåningar rymma verksamheter. Många kunskapsintensiva tjänsteföretag etablerar sig i områden med hög centralitet. Genomströmning i gaturummen gynnar handel och servicefunktioner, slumpartade möten och social integration. De inre delarna utgör cykelstaden - ett av Uppsalas kännemärken.

För att främja integration och trygghet mellan människor samt öka attraktiviteten för verksamheter ska kontaktytorna öka mellan stadsdelar, barriäreffekter i form av trafikleder och oklara zoner ska minska samt funktioner som lockar till vistelse och möten ska läggas till. Stadsdelar som tillkommit som ”öar” med direkta förbindelser mot stadskärnan och resecentrum ska i den fortsatta stadsomvandlingen kopplas samman även med intilliggande stadsdelar. Det kan ske genom kompletteringar med bebyggelse, väl utformade gröna mötesplatser och torg eller nya anläggningar som tillför målpunkter till området. De idag ofta oklara mellanrummen omvandlas därmed till väl differentierade stadsrum med rekreativa och sociala funktioner som lek och uteaktiviteter, fritidsodling, lärande, möten eller enbart rofylldhet.

Om utbytet mellan olika stadsdelar och stadsområden ökar stärks förutsättningarna för integration mellan människor med olika ålder, social och etnisk bakgrund. Strävan mot blandade upplåtelseformer vid nyproduktion och omvand-

ling ska resultera i blandning på kvartersnivå. Stadsdelar som byggdes som renodlade bostadsområden ska ges förutsättningar för tillskott av besöksfunktioner och arbetsplatser vilket bidrar till att minska utanförskapet i stadsdelar som nu har hög arbetslöshet och till att stärka det lokala samhällslivet. Det ökar också möjligheten för individen att få vardagslivet att fungera enklare. Lokalt verksamma personer är viktiga för det lokala samhällslivet.

Uppsala utvecklar sin attraktivitet genom att kombinera trygghet och hemkänsla med puls och stimulans genom mer stadsliv. Stadslivet som även fortsättningsvis har sin tyngdpunkt i stadskärnan utvecklas även i ytterstaden genom etablering av stadsstråk. Stadsstråk är gatuavsnitt med innerstadskaraktär, med många besöksfunktioner och väl utformade offentliga rum som inbjuder till vistelse. Stråken erbjuder lokaliseringalternativ för verksamheter som efterfrågar innerstadsmiljöer och ger boende närhet till stadsliv.

Den täta och mångfunktionella bebyggelsestrukturen medför ökade transportflöden i staden. Trafikfunktionen säkras, både för person och gods. Allmänna platser lyfts kvalitetsmässigt, särskilt i stadens inre delar, längs stadsstråk och vid kollektivtrafikhållplatser. För gaturum och platsbildningar där alla trafikslag samsas, ligger uppgiften i att skapa en gynnsam balans mellan attraktivitet och säkerhet samt förflyttningar och störningar. De offentliga platserna är vistelserum och rörelserum. Gator i stadskärnan och stadsstråken utformas både för funktionen ”längs med” (fordonstrafik, stadsliv) och för funktionen ”tvärs” (stadsliv).

Korspunkter mellan stråk av olika karaktär utformas med stor omsorg. När exempelvis stråk med stadsliv möter ett grönstråk är det viktigt att man upplever att båda stråken fortsätter efter korspunkten trots att de i själva mötet får en annorlunda karaktär. Sådana korsningspunkter bör ges en funktion och utformning som skapar ett upplevelsevärde i sig.

BEBYGGELSESTRUKTUR

Inom stadsväven sker successiva tillskott av bebyggelse genom ny- och tillbyggnad på kvartersmark och i mellanrum på ett sätt som tillför värden till omgivningen, länkar samman stadsområden och skapar väldefinierade

offentliga rum. Kompletteringar inom stadsväven görs med hänsyn till platsens karaktär och dess roll i staden och med inriktning att förbättra befintliga eller tillföra nya värden som utifrån innehåll, funktion och utformning berikar omgivningen.

På lämpliga platser utanför den historiska stadskärnan tillkommer nya höga karaktärsbyggnader. Höga hus för bostäder och mer ordinär verksamhet är ingen generell lösning för att öka utrymmet i staden men kan tillkomma i lägen där det med hänsyn till omgivningen är rimligt och om de bidrar till att stärka t ex kollektivtrafiksystemet, en lokal centrumkärna eller utvecklar stadslivet i en önskad riktning.

Större utvecklingsområden

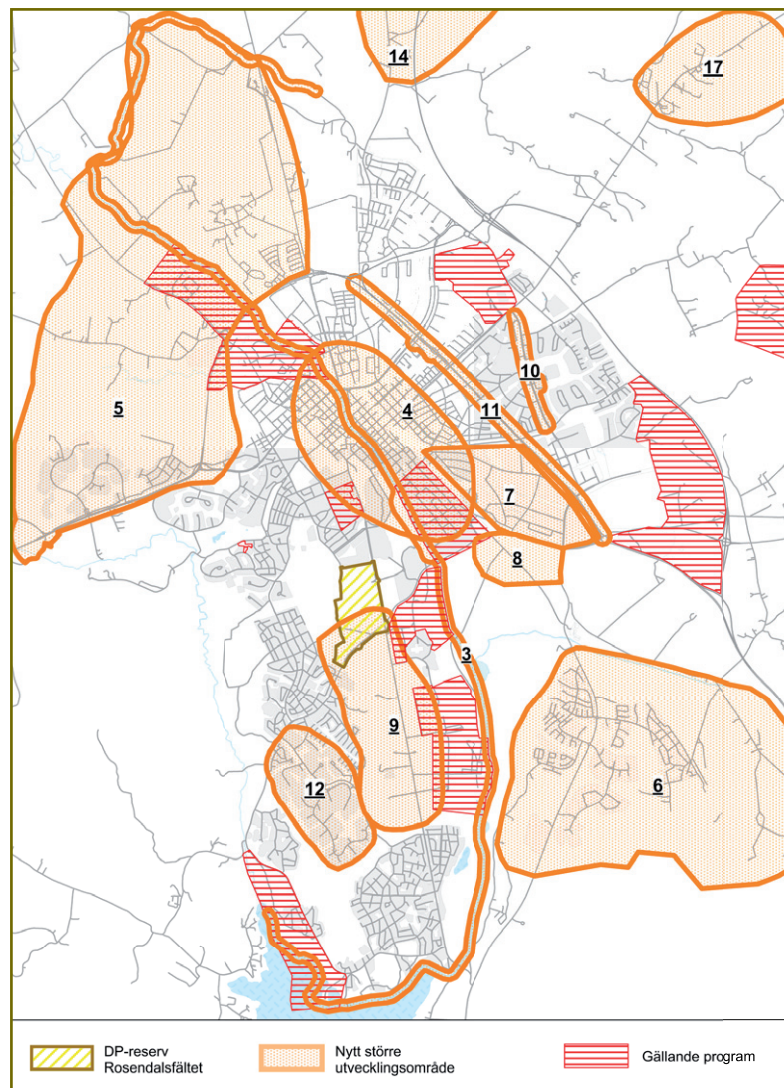
De närmaste decennierna fortgår omvandlingen i institutionsområden (t ex Ultuna, Ulleråker) där pågående verksamhet förändras, i stadsdelar från mitten av 1960-talet och framåt med ett dominerande inslag av flerbostadshus (t ex Valsätra/Gottsunda), och i äldre och yngre industriområden (Boländerna, Börjetull). För stadskärnan och innerstaden med extraordinärt omvandlingstryck ställs särskilda krav på kvalitet i utformning och funktionellt innehåll (se avsnitt 3.3)

Bebyggelse tillkommer i nya större utvecklingsområden med stöd av särskilda program eller strukturstudier. Ytterstadens uppbyggnad gör det viktigt att arbeta med sådana både för att få till stånd goda helhetsmiljöer och ett effektivt utnyttjande av marken, men också för god handlingsberedskap inför initiativ till små förändringar.

För större tillskott i stadens västra delar är det viktigt att klargöra påverkan på trafiksystemet som där har lägre kapacitet.

Stadsstråk, kollektivtrafikstråk och knutpunkter i trafiksystemet

Kollektivtrafiken utvecklas mot stomlinjesystem. Längs dessa stråk och i stadsstråken prioriteras tillskott av bostäder, verksamheter och besöksfunktioner. Med det stadsliv som följer är kraven höga också på platsbildningar - torg och parker - i stråken. De bidrar till nya värden och innerstadskvaliteter. Knut- och bytespunkter i stråken utvecklas till målpunkter med regional och lokal service. Det skapar nya så kallade A-lägen för boende, handel och



FIGUR 3.1. Större stadsutvecklingsområden. Områden med detaljplan eller godkända program eller utvecklingsområden enligt denna plan.

andra besöksfunktioner samt verksamheter med intensiv markanvändning. Externcentra som Boländerna/Stormhatten, Gränby och Stenhagen integreras i stadsväven, blir bytespunkter i kollektivtrafiksystemet och erbjuder platser för infartsparkering.

Ytkrävande/miljöstörande verksamhet

Utflyttningen fortgår av industriliknande verksamheter från centrala och halvcentrala lägen mot områden i stadens yttre områden och mot områden med hög tillgänglighet i stadens närhet. För nytillkommande verksamheter finns alternativa miljöer att välja mellan. Markberedskap utvecklas för riktigt stora etableringar i Nordvästra staden samt mellan Boländerna och Kungsängens gård.

TRAFIKSTRUKTUR

Transportsystemet länkar ihop staden och omgivningen med staden för vardagsresande, fritidsresande och varutransporter. Den närmare inriktningen återfinns i kap 4.1.

Stadens inre delar

utformas med särskild hänsyn till gående och cyklister. Gaturummet prioriteras för angöring, varutransporter, cykelparkeringar och gåendes behov samt för vistelse. Besöksparkering prioriteras i parkeringshusen. Framkomligheten för kollektivtrafiken till resecentrum ökar. Varutransporter effektiviseras och sker till stor del samordnat. Godsmottagning får välordnade platser särskilt i stadskärnan.

Staden som helhet

ges en väl fungerande kollektivtrafik som skapar frihet att resa bekvämt och tryggt. Det ger mer jämställda resmöjligheter samt god tillgänglighet för dem utan bil. Stomlinjer med hög framkomlighet och turtäthet utvecklas. Flera linjer blir spårburna. Kollektivtrafiken får bättre framkomlighet än bilen till de tyngsta målpunkterna som stadskärnan, universiteten, sjukhusområdet och arenorna. Stationssystemet utvecklas så att det blir möjligt att utnyttja pendeltågen även för ”stadstrafik”. Stråken för kollektivtrafik blir stabila över tid och kompletteras med anslutande gång- och cykelvägar. Cykelnätet utvecklas efter lätt uppfattade, och för stadens olika delar, tydliga principer. Cykelnätet i staden blir än mer sammanhängande och kopplat till cykelvägar mot landsbygden och dess tätorter.

Biltrafiken får goda infartsparkeringar som gynnar övergång till övriga trafikslag, särskilt vid arbetsresor. Förändringarna i biltrafiken handlar mindre om att öka kapaciteten och mer om att förbättra tillgängligheten i viktiga relationer samt att fördela genomströmningen på flera gator. Den ökade andelen kollektivtrafikresor, fortsatt hög andel gång- och cykeltrafik, teknisk utveckling avseende varu- och persontransporter med bil gör sammantaget att transportsystemets andel av klimatutsläppen minskar i enlighet med klimatmålen. Med denna utveckling, samt genom medveten bebyggelse- och gatuutformning, hålls trafikens övriga miljöstörningar på acceptabla nivåer.

GRÖNSTRUKTUR

De gröna områdena - stora som små - har avgörande betydelse för stadens hållbarhet. Det gäller såväl i ett socialt och folkhälsoperspektiv som för biologisk mångfald, för ren luft, gott mikroklimat, dagvattenmagasinering och rening och för att minska klimateffekter.

I stadsväven prioriteras huvudsakligen det grönas sociala värden. Grönområdets läge, gestaltning och innehåll har stor betydelse för deras användning under olika årstider. Platser för picknick, lek, bollspel och fritidsodling är samtidigt platser för möten mellan människor. Vistelsevärden och fritidsaktiviteter adderas i gröna miljöer och åtgärder görs för att skapa trygga gång- och cykelstråk i de gröna länkarna.

Uppsala präglas av skogslandskapet i väster och slättlandskapet i öster. Detta ger olika förutsättningar och

behov av satsningar på park- och grönområden i öster respektive väster.

Stadsnära rekreationsområden

Större grönområden för rekreation och naturvård säkras öster om staden och tillgängligheten förbättras. Reservatsbildningen för Årike Fyris färdigställs. Nya Linnéstigar utvecklas.

Gröna kilar värnas och utvecklas

Stadens gröna kilar och blå stråk (se figur 4.11) som länkar samman stadens grönstruktur med omgivande natur och rekreationsområden ska värnas så att de gröna sambanden kvarstår eller utvecklas. Även andra viktiga gröna stråksamband inom stadens grönstruktur bibehålls och nya utvecklas.

Åstråket-Mälarstranden

Fyrisån och Ekolns stränder tillför särskilda kvaliteter till stadsväven. De utvecklas till ett av stadens viktigaste upplevelsestråk från Gamla Uppsala via Ulva i norr till Ekoln i söder och därefter längs Mälarstranden upp till Hågaån i Vårdsättraviken. Åstråkets centrala betydelse som stads- och landskapsrum, som rekreations-, idrotts- och evenemangsområde och som kulturbärande stärks.

Stadens parker och offentliga rum

Parker och offentliga rum rustas upp och sköts mer intensivt, vilket leder till successivt högre kvalitet och upplevelseinnehåll. Det gäller såväl större parker som mindre parker i anslutning till bostäder, förskolor, skolor och vårdinrättningar. Även på torg och gaturum utvecklas en väl gestaltad grönska och konstnärlig utsmyckning. Ny bebyggelse utformas på ett sätt som bidrar till kvaliteten. Nära tillgång till park och natur är viktig. I utvecklingsområden och de stadsdelar som idag inte har någon större kvalitativ park, kommer därför nya parker att utvecklas.

Naturområden

Stora såväl som mindre naturområden - som inte kan beskrivas som parker - behandlas med respekt för deras natur- och rekreationsvärden. Vissa har stor betydelse som lungor, friområden mm eller som livsmiljöer för sällsynta arter. Andra kan omgestaltas och kompletteras med bebyggelse och fritidsfunktioner.

Landsbygden och de små tätorterna

Stad och land är inbegripna i ett gemensamt kretslopp och har ett ömsesidigt beroende. Stadsborna söker sig till landsbygden för rekreation och upplevelser. Landsbygdsborna söker sig till staden för arbete och dess kultur-, service-, varu- och välfärdsutbud. Landsbygdens företagande ökar och diversifieras alltmer. De små tätorterna är stödjeplatser för basservice och erbjuder lokala arbetstillfällen. Tätorterna nära staden är viktiga utvecklingsområden. Tätorterna och landsbygden erbjuder tillsammans med staden ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer som stärker Uppsalas attraktivitet.

TÄTORTERNA

Flera mindre tätorter bör fortsättningsvis kunna erbjuda basservice och tryggt boende nära naturen med goda möjligheter att arbetspendla till Uppsala och andra arbetsplatskoncentrationer. Det gäller Ramsta, Vänge, Järlåsa, Bälinge, Lövsalöt, Björklinge, Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Jälla, Gåvsta, Bärby-Gunsta, Länna, Almunge och Knutby. Särskilt fokus ligger på befintliga och potentiella stationsområden längs Ostkustbanan, Dalabanan och - på sikt utefter eventuell ny järnväg mot västra Mälardalen.

De små tätorternas överblickbara sociala sammanhang är en attraktionskraft att bygga vidare på. Kollektivtrafiken - de regionala stomlinjerna och pendeltåg - förbättras successivt och integreras med stadstrafiken. De blir därmed allt bättre alternativ till bilen för vardagsresor mot staden och inom kollektivtrafikstråken. Småhusboendet fortsätter att dominera, men utvecklingen går mot en blandning av bostäder av olika karaktär och upplåtelseformer.

Tätorternas basservice kräver allt större underlag och måste i allt högre grad förlita sig till befolkningsunderlaget inne i själva tätorten, även om den också är viktig för många landsbygdskommuner. En fortsatt tillväxt av tätorterna är därför viktig. Utrymme säkras för tätorternas expansion med bostäder och verksamheter av olika slag. Lokala arbetstillfällen bidrar med underlag till viss service och är viktig för den sociala sammanhållningen och det lokala civilsamhällets utveckling. Särskilda insatser görs för att mobilisera lokalsamhällets krafter ihop med kommunens möjligheter.

LANDSBYGDEN OCH SAMSPLET MED STADEN

Kommunens egen landsbygd kan i ökad utsträckning stå för energi- och matproduktion som används lokalt. Landsbygden utvecklas dessutom som plats för rekreation och friluftsliv och därmed för folkhälsan. Utvecklingen av besöksnäringar bygger upp utvecklade upplevelsetjäns-

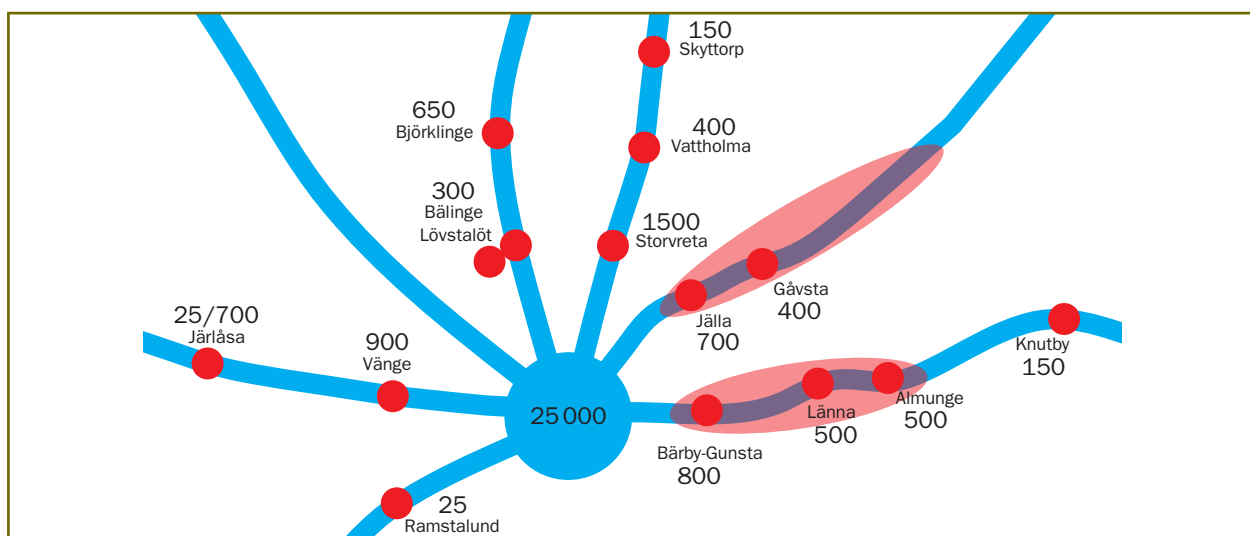
ter som friluftsliv- och ridanläggningar, golfbanor, äventyrsanläggningar och lantgårdsturism. Landsbygden är etableringsplats för små tjänste- och hantverksföretag med huvuddelen av sin marknad i staden. Friheten att utforma sin verksamhet utan att störa närbeläget boende ger konkurrensfördelar. Utvecklingen och diversifieringen av landsbygdsnäringar stärker också bygdegemenskapen.

Landsbygden är dock inte ett lokaliseringsalternativ för större verksamheter som är bättre lämpade för lokalisering i staden eller tätorterna. Med landsbygdsnäring avses verksamheter som är ytkrävande och/eller kräver speciella anläggningar/lokaler och/eller brukande av mark/vatten och som svårigen kan lokaliseras i tätbebyggelse.

Det bostadsbyggande som sker på landsbygden och som saknar koppling till företagande sker främst i anslutning till de stråk längs väg 288 och väg 282 som ger goda möjligheter till vardagsresande med kollektivtrafik. Biltrafiken fortsätter att dominera landsbygdstrafiken utanför tätorterna och de regionala busstråken, men möjligheterna till samåkning och till omstigning från bil till kollektivtrafik i stomsystemet stärks genom fler pendlarparkeringar i lägen både vid viktiga korspunkter på landsbygden och inne i tätorterna.

ODLINGSMARK

Den brukningsvärda jordbruksmarken i kommunen är viktig att värna, inte minst i perspektivet av ett förändrat klimat. Jordbruket kan bidra till den globala livsmedelsförsörjningen och till en rimlig andel närodlat försörjning med mat. Det kan även bidra till produktion av råvaror som förädlas till bränslen för såväl bebyggelseuppvärmning som transporter. Viss mark är dock av strategisk betydelse för stads- och tätortsutveckling och bör därför få exploateras. Det gäller endast i områden som är utpekade på markanvändningskarta 1 eller i de särskilda tätortsfördjupningarna.



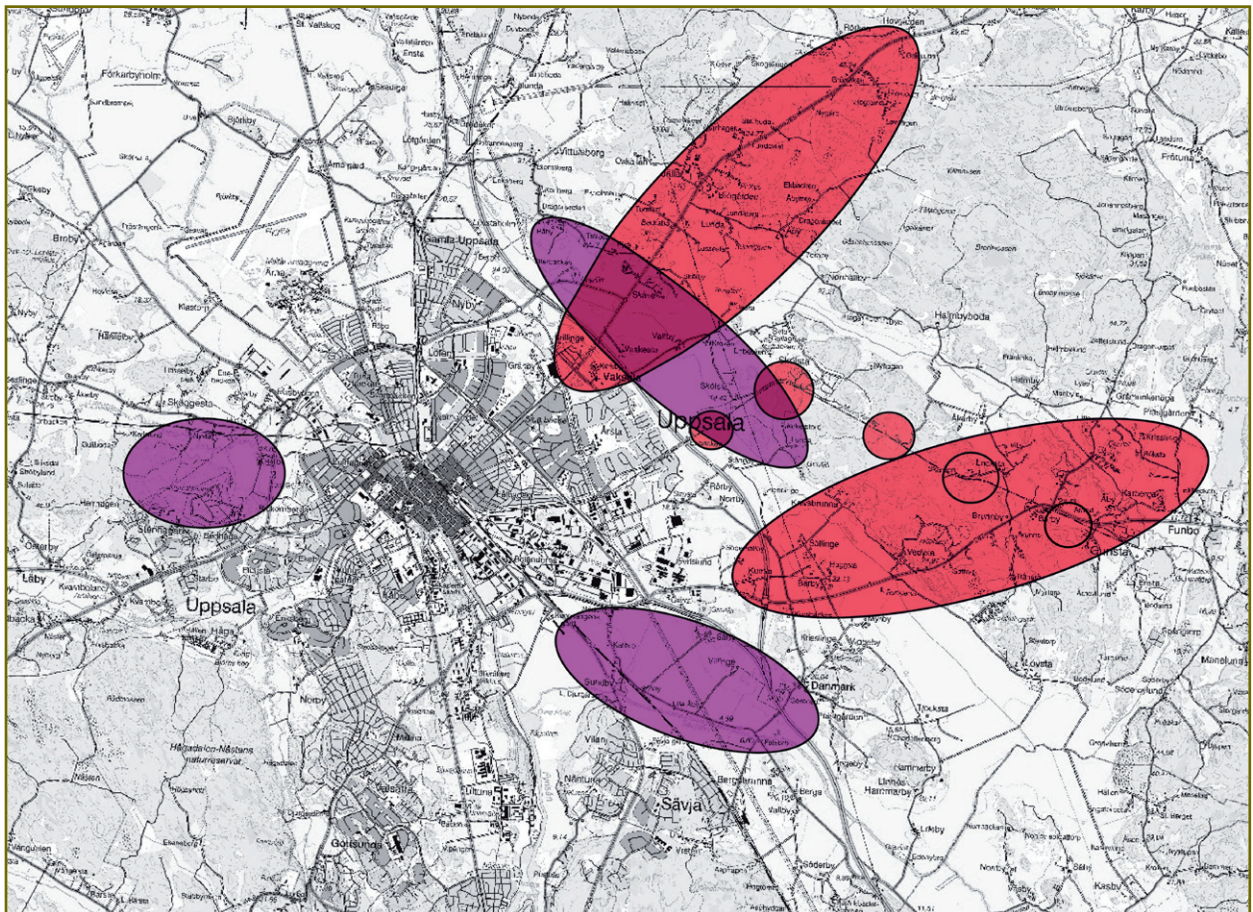
FIGUR 3.2 Beredskap för bostadstillskott i skilda tätorter.

BEREDSKAP FÖR LÅNGSIKTIGA EXPANSIONSBEHOV _____ 3.2

Med en fortsatt befolkningstillväxt i samma takt även 2030-2050 kan stadsexpansion bli aktuell. Med en starkare tillväxttakt kan en sådan expansion behöva ske tidigare.

En expansion utanför stadsområdet efter 2030 kan ske efter i huvudsak två principer. En koncentrisk tillväxt på den mest välbelägna jordbruks- och naturmarken kan ge cykelavstånd till viktiga målpunkter från de nya områdena. Slättlandet närmast E4:an och söder om Boländerna/Fyrislund, liksom delar av Svinskinnskogen norr om Stenhagen är välbelägna områden. Det skulle innebära ianspråktagande av god åkermark och rekreationsmark samt förändring av den karaktäristiska in- och utfartsupplevelse av staden på slätten. Vinsten är en sammanhållen stad.

Det andra alternativet är att expandera staden i stråk med gröna kilar emellan. Kilarna kan användas för mer differentierat jordbruk och närmare kretslopp med staden och användas som närreklamationsmark för stråken. Stråkutbyggnad kräver goda transportmöjligheter till målpunkter i övriga staden. Tänkbara stråk kan vara längs väg 288, Lännabanan och väg 282. En sådan utveckling förutsätter sannolikt att övergripande trafik mot Östhammar/Forsmark på sikt behöva läggas om på ny länk från staden till Örby. Om Lännabanan byggs om till ordinär spårtrafik kan bebyggelse koncentreras till några hållplatslägen med möjlig slutpunkt vid Bärby/Gunsta. En utbyggnad längs väg 282 ger möjlig stomlinje genom Fyrislund fram till Bärby/Gunsta.



FIGUR 3.3 Tänkbara expansionsområden efter 2030 enligt koncentrisk modell (lila) respektive stråkmodell (rött).

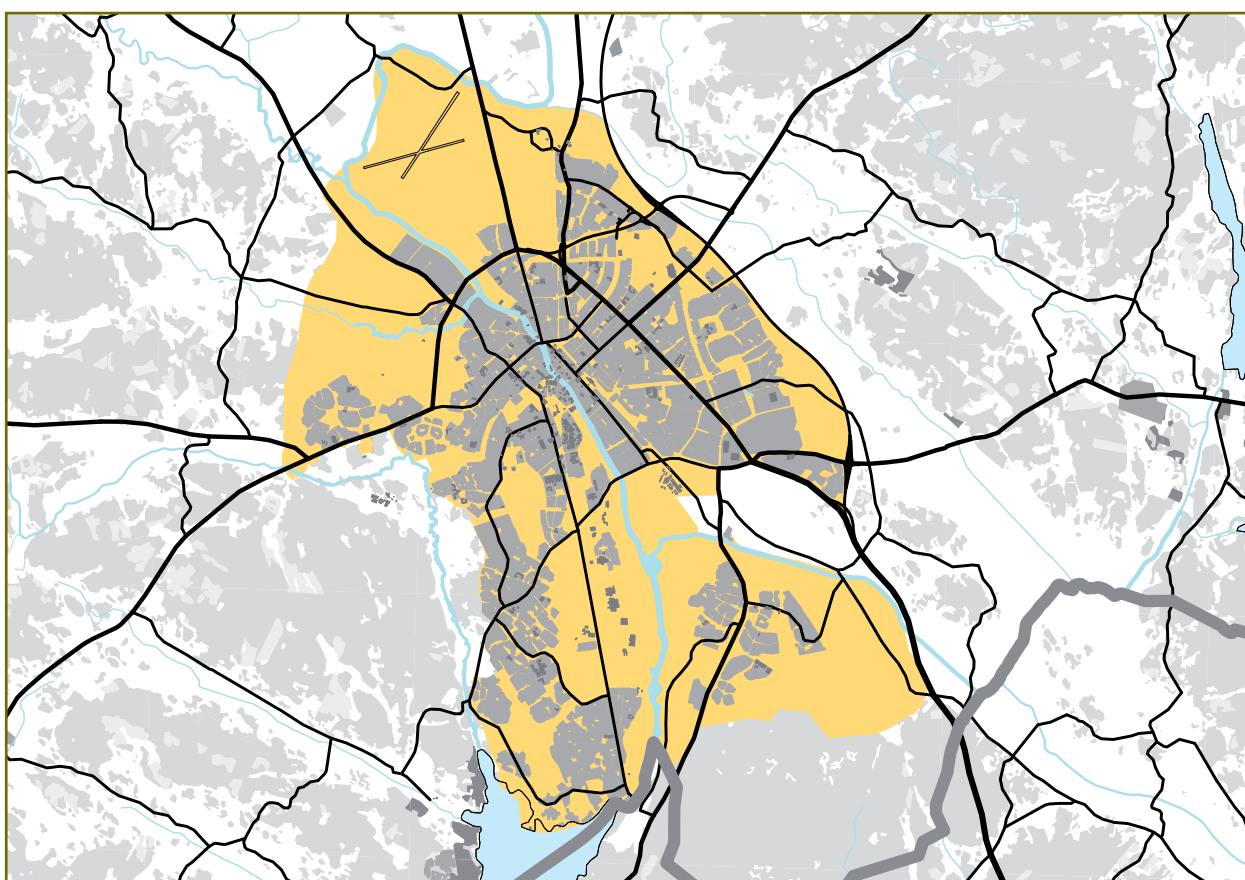
GRUNDDRAG I MARK- OCH VATTENANVÄNDNING SAMT BEBYGGELSEUTVECKLING

3.3

Plankartorna 1A-1F sammanfattar grunddragen i markanvändning och bebyggelseutveckling under planperioden, fram till år 2030. Plankartorna lyfter fram 1) områden som kommer att undergå markanvändningsförändringar; 2) områden som avses bevaras och 3) områden där handlingsfrihet ska upprätthållas för möjliga förändringar efter planperioden. För de omarkerade delarna (större delen av kommunen) gäller att pågående markanvändning i huvudsak fortsätter, men att mindre förändringar också kan prövas med beaktande av de allmänna intressen som redovisas i kapitel 4.

Inriktningen för utvecklingen i de skilda områdena som är markerade på plankartan beskrivs nedan samt i mer utvecklade avsnitt för stadskärna/innerstad (avsnitt 3.4), stadsstråk och kärnområden (avsnitt 3.5) samt åstråket och målarstranden (avsnitt 3.6)

I flera fall finns olika markanvändningsbeteckningar markerade över samma områden. I dessa fall krävs ibland preciseringar i efterföljande planering för att göra slutlig avvägning mellan de allmänna intressena, eller för att klara ut mer exakt lokalisering eller markreservat för olika ändamål.



FIGUR 3.4. Stadsväven, ungefärlig utbredning 2030.

Stadsväven

Uppsalas stadsområde 2030 har markerats grovt på markanvändningskartan. Stadsområdet består av bl a park, vatten och natur, gator och andra transportanläggningar, tekniska installationer, idrottsområden, bebyggelse, platsbildningar som utgör egna system och nät men tillsammans bildar stadsväven. Det finns också mer odefinierade områden utan tydliga värden och funktioner. Följande generella inriktning gäller för de delar av stadsväven som inte markerats som särskilt utvecklingsområde eller redan

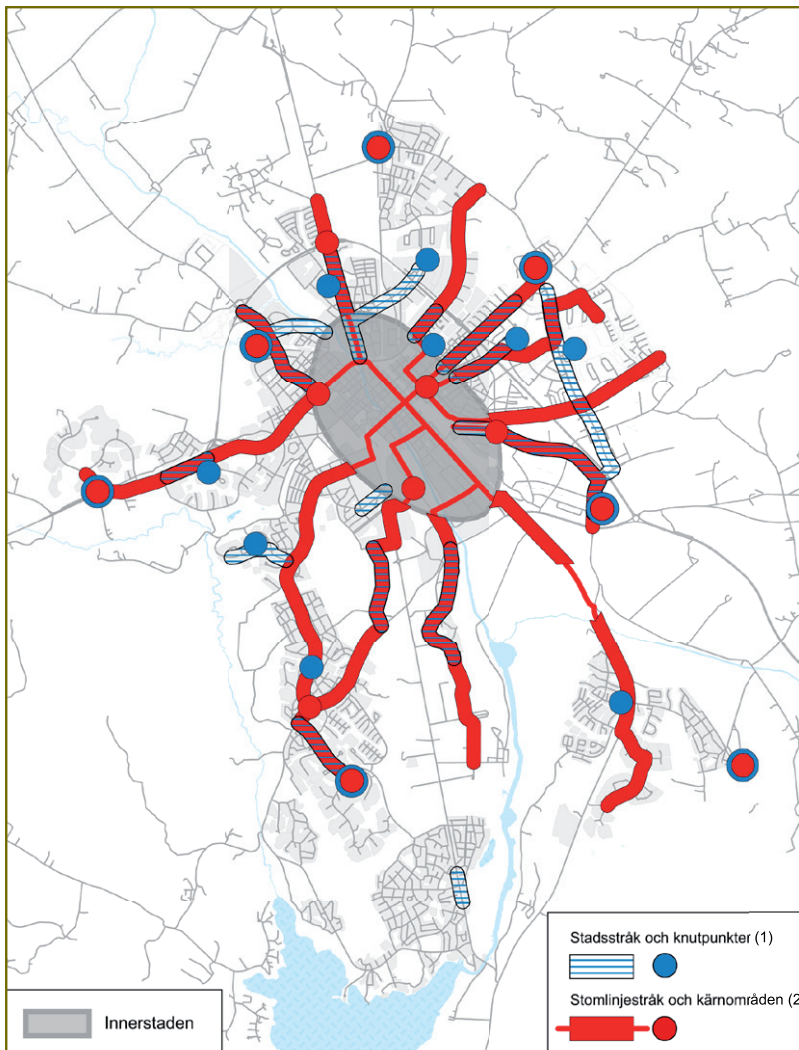
omfattas av godkända områdesprogram. Inom stadsväven förutsätts förändringar ske i riktning mot intensivare markanvändning. Dessa ska visa hänsyn till platsens karaktär och tillföra kvaliteter för närmiljön så att väsentliga värden för stadens grönstruktur bibehålls eller stärks. Kompletteringar bör stödja gång- cykel- och kollektivtrafik. De ska även bidra till att minska barriäreffekter och förbättra samband av olika karaktär och mötesfunktioner, där det är relevant. Möjlighet till funktionsblandning ska alltid övervägas.

Större nya utvecklingsområden

Plankarta IA-IB

De områden som har fått rubricerad beteckning är avsedda för stads- eller tätortsutveckling eller utredning som kan innefatta större förändringar. Plankartan visar endast områden där det för närvarande saknas antagen fördjupad översiktsplan eller godkänt detaljplaneprogram

för förändring. Gränserna för dessa områden är schablonmässiga och preciseras i samband med efterföljande planering. Utöver vad som sägs om respektive område gäller för samtliga att fortsatt planering ska göras med utgångspunkt i den generella utvecklingsinriktning som beskrivits i avsnitt 3.1.



FIGUR 3.5. Utvecklingsområden 1-2 med stråk- och kärnkaraktär. Rött=stomlinjestråk och knutpunkter, blått=stadsstråk och kärnområden. Den grå tonplattan markerar ungefärlig utbredning av innerstaden.

I. STOMLINJESTRÅK OCH KNUTPUNKTER

Ett antal stråk utvecklas inom staden för mycket turtät och snabb kollektivtrafik. I de markerade stråken ska beredskap hållas för stomlinjetrafik med åtföljande anläggningar för hållplatser och prioriterad framkomlighet. Där stråken går genom ytterstaden prioriteras dessutom förändringar i riktning mot tillskott av verksamheter och byggd miljö och annan intensiv markanvändning (stråkbredd ca 200 m på ömse sidor om "linje"), med beaktande av gröna värden enligt plankarta 1f. Knutpunkter med anknötning till den

regionala kollektivtrafiken och som dessutom är lämpliga för utveckling av infartsparkeringar har markerats särskilt. Kring dessa lägen bör verksamhetslokaler prioriteras. I övriga knutpunkter bör utrymme för verksamhetslokaler säkras. För en mer fullständig bild kring stadens framtida kollektivtrafik, se avsnitt 4.1.

2. STADSSTRÅK OCH KÄRNOMRÅDEN

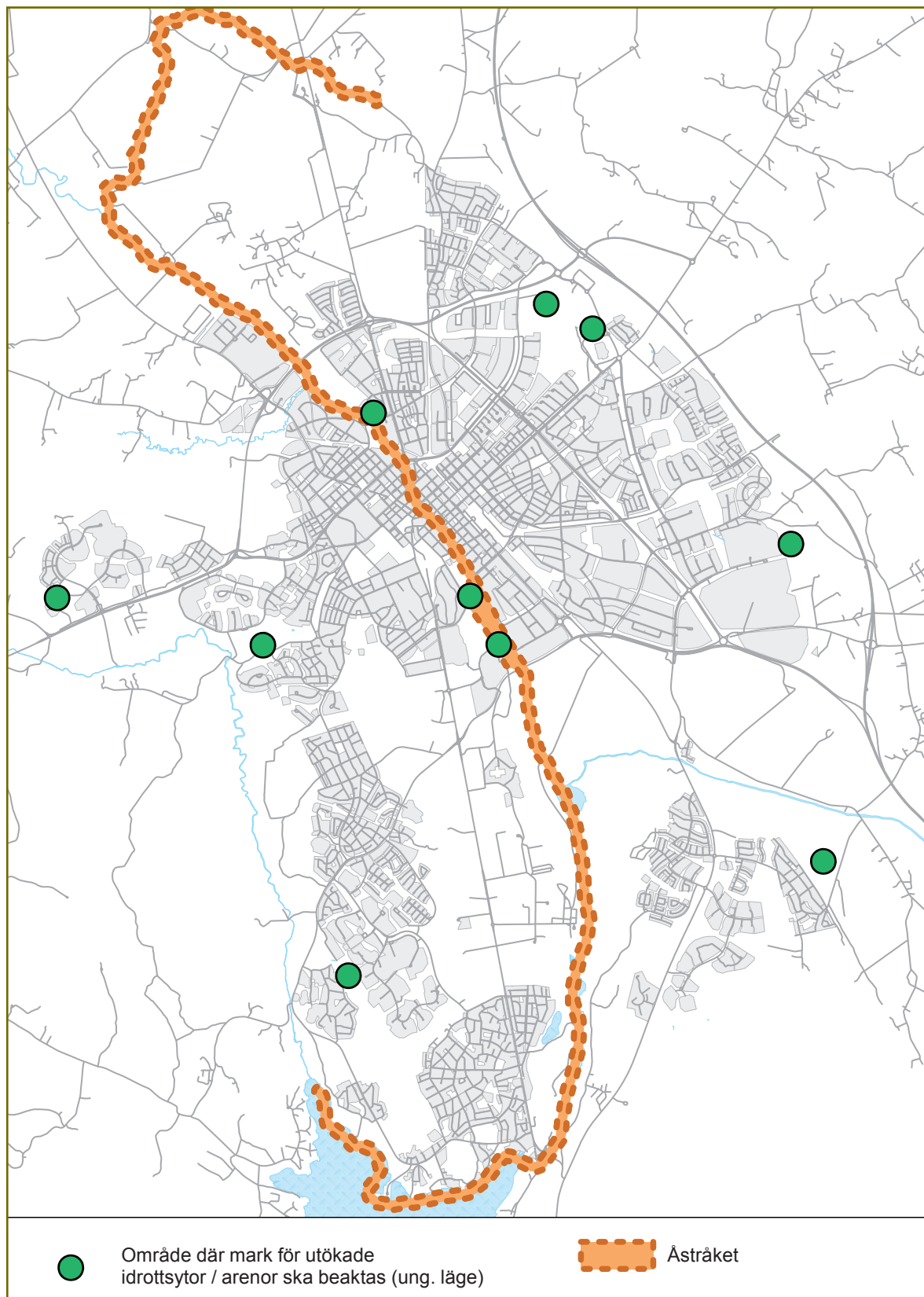
Gatuavsnitt som utvecklar innerstadskaraktär och centra med handels- och andra besöksfunktioner.

Se vidare avsnitt 3.5.

3. ÅSTRÅKET-MÄLARSTRANDEN

Rekreations-, natur- och upplevelsestråk från Gamla Uppsala via Flottsund upp till Vårdsättraviken.

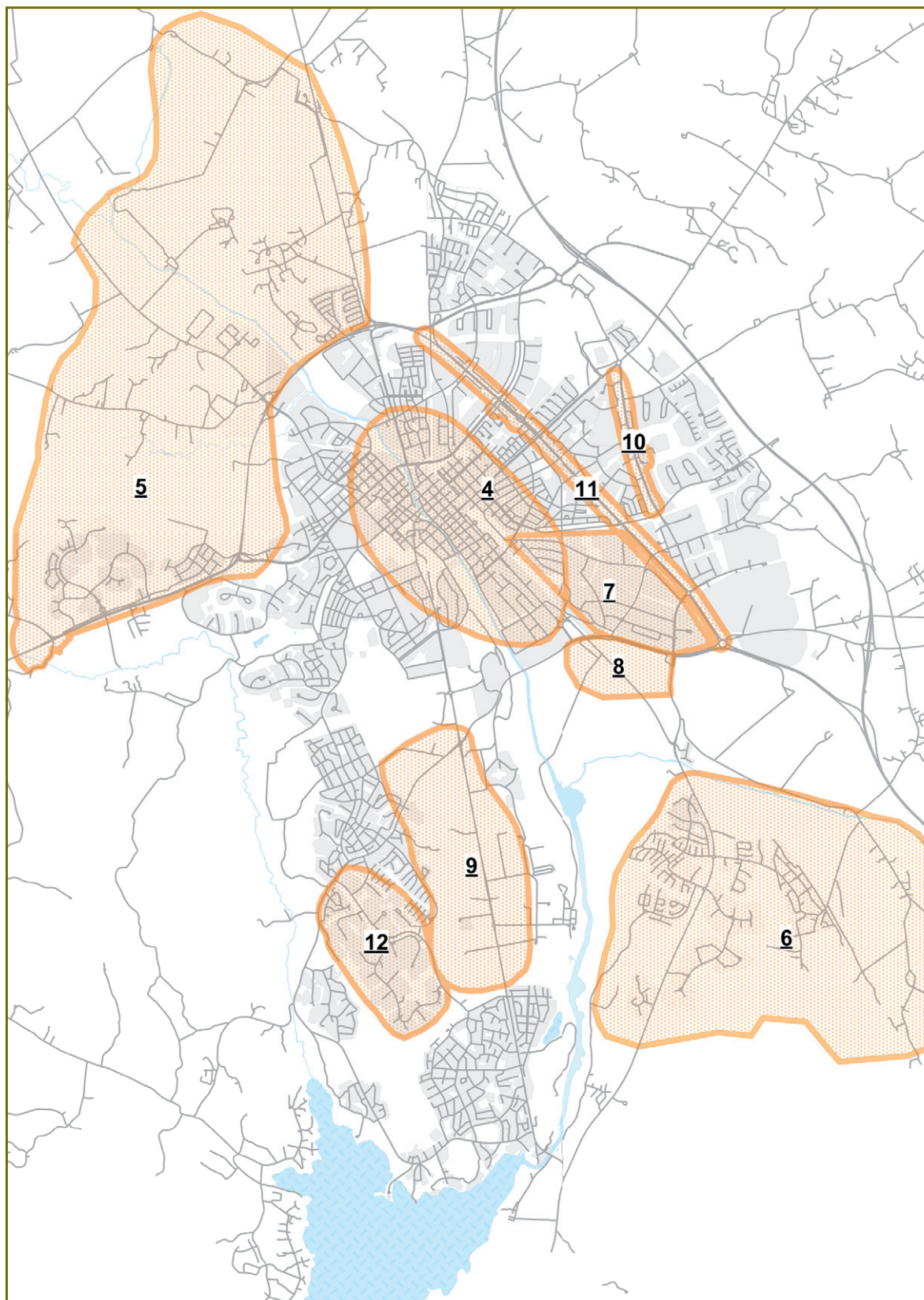
Se vidare avsnitt 3.6.



FIGUR 3.6. Åstråket och idrottsområden.

4. STADSKÄRNAN OCH INNERSTADEN

Stadskärnans och innerstadens unika positioner för bl a stadens identitet, stadslivet och näringslivet ska utvecklas. Se vidare avsnitt 3.4.



FIGUR 3.7. Övriga nya utvecklingsområden i staden.

5. NORDVÄSTRA STADEN

Strukturstudier behövs inför en stadsexpansion som främst omfattar verksamheter, men även en tänkbar utvidgning av Stenhagen i Svinskinnskogen, troligen efter 2030. Vatten- och avloppskapaciteten för nytillskott beräknas vara utbyggd från ca 2015. Några av de mer aktuella frågeställningarna som berör området är ombyggnaden av riksväg 55, utveckling av stadsnära golf och annan rekreation vid Stabby och Svinskinnskogen, bättre sammanlänkning av Stenhagen - Berthåga - Flogsta - Rickoberga, verksamheter väster om Librobäck, stationsutformning med möjlig ny bebyggelse vid Dalabanan mellan Börjegatan och Bärbyleden, möjlig lokalisering av en vagnverkstad vid järnvägen. En av de viktigaste frågorna är hur trafikförsörjningen ska lösas och hur trafiksystemen mot sydöst belastas. Korsningen mellan väg 55 mot Enköping och väg 72 mot Sala kommer att på sikt byggas om och närområdet behöver stärkas i sin karaktär av stadsgräns. Läget är lämpligt för verksamheter som svarar upp mot den omsorgsfulla utformning som krävs vid stadens möte med landsbygden. Frågan om civilflyg på Uppsala flygplats påverkar förutsättningarna för utvecklingen i området.

Jordbruksmark kan tas i anspråk för bebyggelse i första hand invid en tillkommande järnvägsstation, samt för det expanderande verksamhetsområdet vid Librobäck/Husbyborg norr om Dalabanan. Det senare motiveras av behovet av utrymme för verksamheter i stadslägen med god tillgänglighet till övergripande transportsystem. Inför förändringarna måste avvägningar göras mot grönstrukturen (plankarta 1f). Delar av Svinskinnskogen har biologiska värden och även Librobäcken är viktig för naturvård och rekreation. Området berörs av Linnés historiska Husby-vandring och anläggning av ny Linnéstig planeras framöver. Stabbyslätten har värden som bl a landskapsrum. Behovet av parker och idrottsytor ska tillgodoses. Närheten till fornlämningsområdet Gamla Uppsala (riksintresse) ska uppmärksammas.

6. SYDÖSTRA STADSDELARNA

En fördjupad översiktsplan bör upprättas som förberedelse för en stadsexpansion och för att etablera en tågstation vid Bergsbrunna. Kopplingsmöjligheter till sydvästra stadsdelarna bör belysas liksom inbördes samband och möjligheter till kompletteringsbyggande. Särskilda direktiv finns redan för detta arbete. Därutöver bör den fördjupande översiktsplanen bevaka möjligheten att efter 2030 sammanfoga utvecklingsområdet med Uppsala stad via slätten norr om Sävjaån. Jordbruksmark kan tas i anspråk för en stadsexpansion i anslutning till den nya tågstationen för att ge hög tillgänglighet till stationen för många boende och verksamheter och för att ge utrymme för verksamhetsetableringar med behov av god tillgänglighet till de nationella transportnäten. Inför förändringarna måste avvägningar göras mot grönstrukturen (plankarta 1f). I delar av skogsområdena bör park utvecklas. När åkermark

bebyggs ska behovet av nya parker tillgodoses. Vreten med sin fina bäckravין har ekologiska och rekreativa värden att beakta. Kopplingar mellan Åriket och Lunsen liksom Lunsen - Bergsbrunna - Sävjaån ska utvecklas. Hänsyn tas till Linnés Sävja, Linnés historiska Danmarksvandring och den befintliga Linnéstigen. Inom områdets norra del finns delar av den forntida Långhundraleden. Mötet i väster med Årike Fyris förtjänar extra uppmärksamhet. Området berörs av riksintressen för kulturmiljövärden i väster och öster.

7. BOLÄNDERNA

Boländernas vidsträckta verksamhetsområde gränsar såväl till stadskärnan som till stadsgränsen. Förändringstrycket är stort och de yttre delarna omvandlas successivt till handelsområde. Ett förslag till detaljplaneprogram har varit föremål för samråd och kommer att slutföras inom kort. En depå för spårvagnar kan bli aktuell i området. Inriktningen bör vara att de västra delarna funktionellt och strukturmässigt (med undantag från bangårdsområdet) inlemmas i en utvidgad innerstad, att mellanpartiet får fortsätta domineras av stora och små industrianläggningar under planperioden, samt att handelsområdet begränsas till partiet öster om Stålgatan. Inga nya bostäder kan tillkomma på grund av skyddsavstånden för olika miljöstörande verksamheter i området. Vattentornets roll som märkesbyggnad bör beaktas. Grönstrukturen i området utvecklas.

8. KUNGSÄNGENS GÅRD

Vid Kungsängens gård etableras en bussdepå som ersätter den nuvarande vid Strandbodgatan/Kungsgatan. En spårvagnsdepå kan också bli aktuell. En möjlig förlängning av Kungsgatan rymmer i väster men kan av kapacitetsskäl endast trafikeras av busstrafik/spårvagn. Jordbruksmarken öster om järnvägen och väster om väg 255 kan tas i anspråk för stora verksamhetsetableringar som det annars är svårt att finna sammanhängande mark för i direkt anslutning till staden. Delar av området ligger vid Årike Fyris. Hänsyn till det närbelägna Kungsängens naturreservat och Långhundraleden (riksintresse), säkras i den fortsatta planeringen. Mötet med den öppna slätten och stadsinfarten ska ges en medveten utformning.

9. DAG HAMMARSKJÖLDSSTRÅKET

Stråket är ett förhållandevis centralt område med natur- och jordbruksmark som både besitter kvaliteter för rekreation och landskapsbild, men som också utgör barriär mellan flera stadsdelar. Området ingår i ett band av universitetsverksamheter och andra institutioner som bör kopplas samman genom tät stadsbebyggelse och parker. Dag Hammarskjöldsstråket kan bli den centrala stadens förlängning söderut med en sammanhängande stadsbebyggelse från staden ut till Kronåsen-Ulleråker-Ultuna. Områdets centrala läge förstärks med utvecklingen av Rosendal, Ulleråker, Ultuna och Gottsunda samt med planerad gata mellan Gottsunda och Dag Hammarskjölds väg. Utvecklingen bör läggas fast

i ett eller flera områdesprogram eller fördjupad översiktsplan. Särskilt viktig är en sammanlänkning i söder mellan Gottsunda, Ultuna och Sunnersta. Detta kan t ex ske genom att en ny stadsdelspark anläggs norr om Sunnersta.

Inför förändringarna måste avvägningar göras mot grönstrukturen (plankarta 1f). Gula stigen, Kronparken samt natura 2000-områdena vid Bäcklösa och Vipången har höga ekologiska och rekreativa värden. Gröna länkar till Stadskögen och till Årike Fyris säkras. Den raka infartsvägen från Flottsund till Slottet är en viktig del av riksintresset "Uppsala stad" som särskilt ska beaktas. Kronåsens topografi och tallbestånd ger området karaktär. Mötet med Årike Fyris i öster skapar spännande möjligheter att utveckla områdets natur-, kultur och rekreationsvärden. Ultuna och gamla Ultuna hamn med båtgravar har höga kulturhistoriska värden. En del jordbruksmark kan här tas i anspråk för utveckling av sammanhängande stad genom annan grön användning eller bebyggelse.

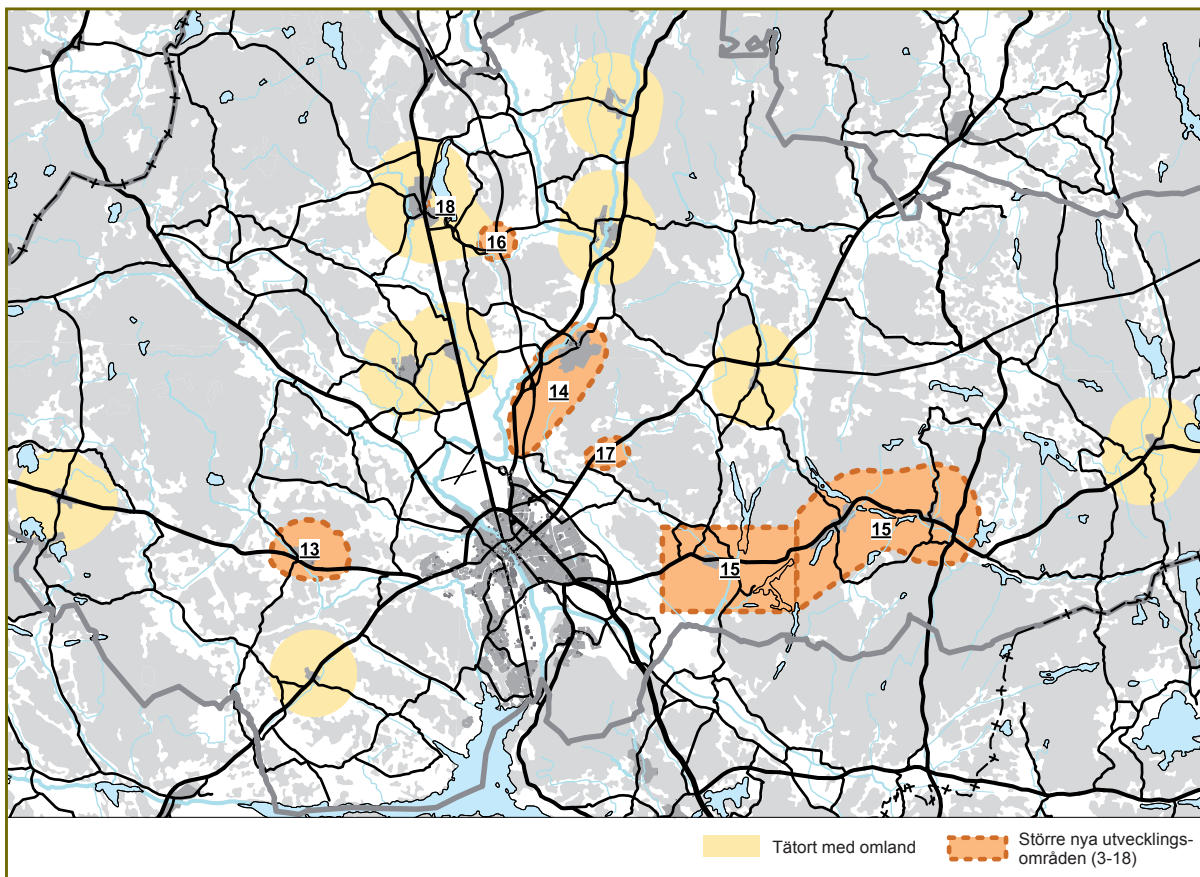
IO. KRAFTLEDNINGSSTRÅKET

De luftburna kraftledningarna har tagits bort vilket ger möjligheter till stadsutveckling längs Fyrislundsgatan, förstärkta samband mellan Salabacke och Årsta tvärs nämnda gata samt utveckling av Årsta Centrum. Samtidigt ska Fyrislundsgatans funktion i huvudgatunätet för biltrafik

och cykel- och kollektivtrafik beaktas. Fyrislundsstråket har goda förutsättningar för en relativt tät exploatering. Inslag av höga hus kan prövas. Ett områdesprogram har varit ute på samråd och ska slutföras. Nya kvartersparker ska utvecklas.

II. TYCHO HEDÉNS VÄG

Tycho Hedéns väg har ett brett gaturum som delvis kan ge utrymme för bebyggelsekompletteringar. Mer än hälften av sträckan domineras av bostadsbebyggelse med breda parkeringsytor och skyddsplanteringar mot Tycho Hedéns väg. Den södra delen domineras av verksamhetsområden med i huvudsak baksidor mot vägen som lastintag, parkering, skyddsplanteringar mm. Flera viktiga stomlinjestråk och stadsstråk korsar vägen. En strukturstudie som även inkluderar befintliga ledningar under mark ska klargöra möjligheterna till ny bebyggelse och till att överbygga vägens barriäreffekt. Samtidigt ska dess funktion som kringfartsled och huvudgata upprätthållas och kompletteras med gång- och cykelstråk. Utformningen av vägen och dess kringbebyggelse bör göras stadsmässig och entrépunkterna till staden i norr och söder ägnas särskild omsorg. De parkstråk som vägen korsar bör också få en omsorgsfull utformning i korsningarna. Trafikens lokala miljöpåverkan bör dämpas både med bebyggelseutformning och andra åtgärder.



FIGUR 3.8. Tätorter och utvecklingsområden utanför staden.

12. GOTTSUNDA-VALSÄTRA

Programarbete pågår för detta område med fokus särskilt på partiet längs Hugo Alfvéns väg och stadsdelens länkning till övriga stadsdelar och mellan sina delområden. För att stadslivet ska kunna utvecklas behöver offentliga rum i form av parker och torg exponera sig mot Hugo Alfvéns väg. Programarbetet bör därefter fortsätta och greppa ett större område.

13. VÄNGE

En fördjupad översiktsplan upprättas som förberedelse för mer omfattande bebyggelseexpansion. Med ett möjligt nytt stationsläge och pendeltågtrafik på Dalabanan bör Vänge förberedas för en större utbyggnad med uppåt 900 nya bostäder och servicefunktioner mm. Här krävs strukturstudier kring trafikföring inklusive planskildheter med järnvägen samt lämplig plats för tågstopp med kringfunktioner. Jordbruksmark bör här få tas i anspråk för en expansion av orten även norr om en ny tågstation för att ge hög tillgänglighet till stationen för många boende. Viss ytterligare vägledning för fördjupningsarbetet finns i gällande ortsfördjupning för Vänge (bilaga 1). Där ges också vägledning för bygglovsprövning och annan ärendehantering under tiden fram till dess att fördjupad översiktsplan upprättats.

14. STORVRETA

Arbete med fördjupad översiktsplan pågår med avsikt att förbereda orten för större expansion med såväl verksamheter som bostäder och transportinfrastruktur. Ett planförslag har samrådsbehandlats. I arbetet utreds bl a behovet av ytterligare en trafikplats längs med E4:an, ny plats för stationsläge, möjlighet att etablera omlastningsplats för varutransporter mellan järnväg och vägsystemen samt annan järnvägsanknuten verksamhet.

Beträffande bygglovsprövning och annan ärendehantering under tiden fram till dess att fördjupad översiktsplan upprättats, se gällande ortsfördjupning för Storvreta (bilaga 1).

15. STRÅK LÄNGS VÄG 282

Fördjupad översiktsplan upprättas för hela stråket fram till och med Almunge som förberedelse för mer omfattande bebyggelseexpansion. Arbete pågår för närvarande med en första etapp, Funboområdet. Det som ska belysas är bl a trafikfrågor kring väg 282 med anslutningar, Lännebanan, VA-frågorna och lämpliga lägen för nya bebyggelsegrupper mellan nuvarande orter. Fram till dess att fördjupad översiktsplan upprättats, gäller ortsfördjupning för Funbo-Gunsta, Länna och Almunge (bilaga 1), när det gäller bygglovsprövning och annan ärendehantering.

16. FORSAMOTET

Forsamotet är området kring E4:ans trafikplats i höjd med Björklinge. Huvudinriktningen är att mark reserveras för näringsverksamheter. Utbredning och funktionellt innehåll får klargöras vid efterföljande planering. Ny bebyggelse ska detaljplanläggas.

17. JÄLLA

Planläggning pågår för flera hundra bostäder och förskola/skola norr om Jälla. Det behövs dock även en samlad strategi för hur hela Jälla ska utvecklas när det gäller bl a basservice och kollektivtrafik. Orten är välbelägen såväl transportmässigt som i förhållande till rekreationsområden och bör på sikt kunna expandera ännu mer. Många höga naturvärden finns inom området och kopplingar ska finnas mot Storskogen och Örlösan.

18. BJÖRKLINGES CENTRALA DELAR

Stråket längs väg 600 bör ses över med syfte att återupp- rätta vägen som ortens storgata med tätare bebyggelse, service och verksamheter samt med sammanlänkning mellan vägens olika sidor. Upplevelsen av kyrkomiljön ska särskilt beaktas. Delar ingår i riksintresse för kulturmiljövården.

Övriga tätorter och stråk

TÄTORT MED OMLAND

Flertalet av kommunens tätorter har rubricerad markering. Inom dessa områden kan tätortsutbyggnad ske. För de tätorter som markerats på kartan finns särskilda fördjupningar antagna sedan tidigare. För utbyggnadsprinciper, riktlinjer mm se respektive ortsfördjupning (bilaga 1).

Runt tätorterna finns ett visst bebyggelsestryck som i huvudsak bör kanaliseras till själva tätorten eller till platser som i respektive ortsfördjupning framhålls som lämpliga för bebyggelse. Omlanden som markerats kring tätorterna har den dubbla funktionen att säkra möjligheten dels till fortsatt expansion av befintliga tätorter efter planperioden, dels till att bibehålla en lantlig miljö kring tätorterna.

Det senare motiveras både av den uppenbara kvaliteten för tätortens innevånare med närhet till en lantlig miljö och av att de areella näringarna i tätortens omland ska kunna fortgå utan risk för konflikter med tillkommande enstaka bostadshus. Kring vissa tätorter är det därför rimligt att kräva detaljplanläggning som villkor för prövning av nya enstaka bostadshus. Bebyggelsestryck och andra förutsättningar varierar dock mellan tätorterna, varför även riktlinjerna för omlanden skiljer sig åt och återfinns i respektive ortsfördjupning (bilaga 1).

STRÅK LÄMPLIGT FÖR BEBYGGELSETILLSKOTT

UTANFÖR STADEN

Utmed väg 288 har ett grovt och schablonmässigt stråk markerats som lämpligt för bebyggelsestillskott även utanför befintliga tätorter. Här avses i första hand tillskott av sammanhållna bebyggelsegrupper med främst bostäder som detaljplanläggs med gemensamma anläggningar för uppvärmning och VA. Även näringsverksamhet med förhållandevis blygsamma ytkrav och miljöstörningar kan förläggas här. Anläggningar för arealkrävande besöksnärings av mer typisk landsbygdskaraktär (t ex hästanläggningar, golfbanor) kan med fördel förläggas så att de

ges en entré inom stråket, men har sin huvudutbredning bakom stråket. Mer kraftigt miljöstörande verksamhet bör endast tillkomma i närheten av redan befintlig sådan eller på ett avstånd från Uppsala stad, där bostadsefterfrågan kan förväntas vara måttlig. Översiktsplanen för Hovgården markerar ett område för sådan verksamhet. Väg 288 har stora trafikströmmar och avses byggas om till mötesfri landsväg. Det talar för en koncentration av bebyggelsegrupper nära korspunkter som kan ges hög trafiksäkerhet. Planskildheter kan behövas för såväl gående (främst för att nå busshållplats) som motorfordonstrafik vilket kräver relativt stora underlag.

Transportinfrastruktur mm

Plankarta IC-IE

1. VÄG 288

Vägverket förbereder ombyggnad och omläggning av väg 288 mot Östhammar för att förbättra bl a framkomligheten. Vägen avses att på sträckan mellan Jälla och Hov byggas om till mötesfri landsväg. Helt ny sträckning etableras mellan Örby och Hov. En utredning är också på gång beträffande resterande delar fram till kommungränsen (streckad röd linje på kartan). Det nya och/eller utvidgade vägområdet som krävs för genomförandet reserveras i översiktsplanen enligt de utredningar som nu föreligger hos Trafikverket. Även ett långsiktigt reservat sydöst om nuvarande väg på plankartan har reserverats för ny transportlänk från kopplingspunkten mot E4:an i väster till Örby i öster. Reservatet aktualiseras av dels en möjlig stadsexpansion på lång sikt längs nuvarande 288 fram till Jälla, dels av att etableringen av ett slutförvar vid Forsmark kan komma att generera en trafikutveckling utöver vad som är rimligt att klara på nämnda sträcka i befintlig sträckning. En omledning skulle också ge bättre förutsättningar för lokal biltrafik och cykeltrafik på den nuvarande vägsträckan och underlätta för kontakterna i stråket. Notera att markeringen på kartan är schablonmässig. Sträckningen vid ett eventuellt förverkligande kan komma att ligga utanför markeringen och behöver preciseras. I samband med det får också eventuella konflikter med det gröna utredningsområdet Örlösan hanteras.

2. VÄG 55

Vägsträckan mellan Kvarnbolund och kommungränsen planeras att byggas om till mötesfri landsväg eftersom sträckan tillhör en av landets 100 mest olycksdrabbade vägar med flera mycket svåra olyckor. Gång- och cykeltrafiken separeras från fordonstrafiken på väg 55. I Ramsta föreslås planskild korsning för gång- och cykeltrafikanter. Någon tidplan för ombyggnaden finns ännu inte. Från Kvarnbolund till Berthåga trafikplats behövs ombyggnad för förbättrad trafiksäkerhet och framkomlighet.

Tre nya trafikplatser planeras vid Kvarnbolund, Stenhagen och Flogsta. Trafikverket tar nu fram en arbetsplan och ombyggnad sker sannolikt under de närmaste åren.

3. VÄG 282

Med den planerade utbyggnaden av stråket fram till Almunge krävs åtgärder för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet, liksom särskilda åtgärder för att underlätta för busstrafik och cykeltrafik. Museijärnvägen korsar vägen och löper delvis tätt intill vilket kräver särskild uppmärksamhet. Trafikverket har gjort en förstudie, men investeringsmedel för mer omfattande åtgärder finns inte tillgängliga förrän efter år 2020. Tills vidare markeras vägpatriet Funbo - Almunge i sin befintliga sträckning, som ett område där beredskap för vägombyggnad bör hållas.

4. KUNGSÄNGSESPLANADEN-SJUKHUSVÄGEN

En ny förbindelse i detta läge minskar trafikbelastningen på Östra Ågatan-Islandsbron-Munkgatan till fördel för både trängsel, luftsituation och kollektivtrafik. Den ökar också tillgängligheten mellan södra Kungsängen och institutionsstråket i väster.

5. GOTTSUNDA ALLÉ

En gata som förbinder Dag Hammarskjölds väg vid Ultuna med Gottsunda centrum byggs de närmaste åren. Därmed ökar tillgängligheten till Gottsunda med både bil och buss och Gottsunda centrum kan fungera som stadsdelscentrum för ett utbyggt Ultuna/Ulleråker.

6. ULTUNA - VÄG 255 - BERGSBRUNNA - E4:AN

Området söder om Kungsängsleden och väster om Fyrisån är idag i stort sett en säck med en "ventil" söderut över Flottsundsbron. Med en förbindelse över Fyrisån vid Ultuna/Sunnersta och med anslutning till väg 255 vid Nántuna kan sydvästra och sydöstra stadsdelarna bindas ihop. En fortsättning genom Lunsen till stambanan söder om Bergsbrunna knyter samman Nántuna och Sävja med Bergsbrunna i ett läge för en framtida tågstation och ger den en regional funktion. En koppling till E4:an vid södra delen av Danmarks gärde ger Bergsbrunna en storregional nodfunktion som ökar intresset för verksamhetsetablering. Partiet över Fyrisån ska betraktas som ett långsiktigt reservat som i senare utredningar preciseras avseende läge och trafikfunktion. I alla händelser bör en cykelkoppling etableras. Kollektivtrafikkoppling är nödvändig om Bergsbrunna station ska få annat än lokal betydelse. Med hela systemet öppet för biltrafik avlastas Kungsängsleden och väg 255 mot Knivsta. Stor hänsyn måste tas till Årikets värden. Notera att markeringen på kartan är schablonmässig. Sträckningarna vid ett eventuellt förverkligande kan komma att ligga utanför markeringen.

7. SYDVÄSTLÄNKEN

Långsiktig handlingsberedskap behöver hållas för att kunna etablera en fullständig yttre trafikring efter planperioden om staden fortsätter att växa. Med stora arbetsplatskoncentrationer i sydost och med växande trafiktryck från väster ökar framkomlighetsproblemet på exempelvis Krongatan och Kyrkogårdsgatan. Det behövs en förnyad analys rörande behovet av reservatet för sydvästlänken och möjliga alter-

nativ. Därefter bör utrymmesbehovet preciseras i yt- och schaktlägen om behovet av länken bedöms kvarstå.

8. TRAFIKPLATS FÅLHAGSLEDEN/E4:AN

Långsiktigt reservat för en trafikplats behövs bl a för att ha kvar handlingsfriheten att expandera staden öster om E4:an efter planperioden. Efterföljande planering får utreda utbredningen av reservatet mer i detalj.

9. DALABANAN

En korridor som utgör reservat för dubbelspårsutbyggnad, eller utbyggnad med mötesspår längs med Dalabanan har markerats. Det behövs för att höja kapacitet och hastighet och underlätta pendeltågstrafik med stopp i Librobäck, Vänge och Järlåsa. En symbol markerar ungefärligt läge för sådana stationer. Vissa åtgärder kommer att ske under perioden fram till 2020. Reservatet möjliggör också en planskild sammankoppling med ostkustbanan, något som kan behövas främst om en ny järnväg mot Enköping längre fram i tiden ansluts mot Dalabanan västerut. Åtgärder som försvårar dubbelspårsutbyggnad, planskild anslutning till Ostkustbanan eller att tågstationer inrättas, ska undvikas.

10. OSTKUSTBANAN

Längs med Ostkustbanan har reservat markerats för utbyggnad med fler spår på flera avsnitt för att möjliggöra ökad kapacitet och hastighet. Kapaciteten genom Uppsala stad förstärks nu genom bl a bangårdsombyggnaden med resecentrum vid Uppsala Centralstation. Kapaciteten söderut behöver utökas genom en utbyggnad till fyra spår inom en ganska snar framtid. Norrut förstärks kapaciteten med dubbelspår vid Gamla Uppsala, klart ca 2017. Behovet av ett framtida tredje spår strax norr om centralstationen har utretts i en förstudie. Reservatsmarkeringen ger också handlingsfrihet för en planskild sammankoppling med Dalabanan, vilket kan komma att behövas främst om en ny järnväg till Enköping byggs längre fram i tiden. Utrymme för nya tågstationer reserveras i Gamla Uppsala och Bergsbrunna. Den sistnämnda tillkommer sannolikt inte före år 2020. En symbol markerar ungefärligt läge för stationer. Åtgärder som försvårar dubbelspårsutbyggnad, planskild anslutning till Dalabanan eller att tågstationer inrättas, ska undvikas.

11. NY JÄRNVÄG UPPSALA-ENKÖPING

En ny järnvägslink mellan Uppsala och Enköping kan sannolikt inte förverkligas före år 2020. Reservatet läggs ut för att upprätthålla handlingsfrihet för att bygga en sådan järnväg. Stationsmarkeringar har lagts ut vid Skärfälten och Stenhagen, innebärande att här ska hållas öppet för att etablera stationer med tillhörande samhällsutbyggnad. Åtgärder som riskerar att försvåra utbyggnad av ny järnväg och stationsetablering med tillhörande tätare samhällsbyggnad och kopplingar till övrigt transportnät ska undvikas.

12. LÄNNABANAN

Ett reservat har markerats för museijärnvägen i befintlig

sträckning från Uppsala till Bärby och från Selknä över Länna och fram till Almunge. På sträckan mellan Bärby och Selknä löper reservatet istället längs med väg 282. Avsikten är att hålla öppet för åtgärder som möjliggör framtida linjetrafik som en del i det ordinarie kollektivtrafikutbudet, på hela eller delar av sträckan. Fördjupat översiktsplanarbete i stråket pågår och får avgöra om reservatet ska kvarstå i hela sin sträckning. Åtgärder som riskerar att försvåra förstärkning och breddning av befintlig banvall eller utökad trafikerings, ska undvikas.

UPPSALA FLYGPLATS

Försvarets flygplats vid Ärna ligger inom utvecklingsområdet "Nordvästra staden" som behandlats ovan. För närvarande koncessionsprövas möjligheterna till civilflyg här. Flygplatsen har pekats ut som riksintresse för civil luftfart av Transportstyrelsen. Riksintresset behöver preciseras, men det arbetet avvaktar utfallet av den koncessionsprövning som nu ligger hos regeringen efter överklaganden. Riksintresset för försvarsändamål kvarstår. Zonen för begränsningar för förändringar i flygets närområde framgår av underlagskarta G.

BUSSEDPÅER

Tre framtida depåer för bussar inom länets och stadens kollektivtrafik har pekats ut. Kungsängens gård och östra Fyrislund är de som först blir aktuella att bygga ut. Vid Kungsängens gård kan det komma att bli aktuellt även med en spårvagnsdepå.

DEPÅER FÖR JÄRNVÄGSFORDON

Tre tänkbara framtida depåer för järnvägsfordon har markerats grovt. En sådan etablering kräver ett stickspår och anläggningen tar ett utrymme på ca 1500 x 200 m i anspråk. Vid markeringen längs Ostkustbanan i norr ska även hållas beredskap för etablering av en särskild depå för höghastighetståg.

OMLASTNINGSTERMINALER MELLAN JÄRNVÄGS- OCH VÄGTRANSPORTER

Det befintliga bangårdsområdet vid Boländerna har en nybyggd lastplats. Därutöver reserveras utrymme vid Librobäck, Fullerö och Bergsbrunna för framtida lastplatser. Dessa platser kommer att (med utbyggnad av vissa länkar enligt ovan) ligga väl till i förhållande till det lokala/regionala/nationella vägtrafiksystemet.

PLANSKILDA KORSNINGAR MED JÄRNVÄG

Befintliga eller nya korspunkter som prioriteras för planskild passage för motorfordon eller gång- och cykeltrafikanter.

CYKELSTRÅK PÅ LANDSBYGDEN

Längs väg 55, 272, 600, 288 och 282 har sträckor markerats där trygga cykelstråk bör inrättas ut. Därutöver har tänkta rekreativcykelstråk markerats mot Ulva kvarn, Hammarskog, Morga Hage mm samt Fjällnora ut.

Park och Natur

Plankarta IE-IF

GRÖNSTRUKTUR INOM STADSVÄVEN

Plankarta I F

Markerade områden utgör stadens grönstruktur som i sina huvuddrag ska bevaras och/eller utvecklas.

Grönstrukturen innefattar viktiga gröna värden som bör bevaras, men avgränsningen på kartan ska inte ses som definitiv. Vid överlappande markanvändningar enligt plankarta IA-IF, får avvägningar göras mot exempelvis bebyggelseintresset enligt principen att väsentliga värden för stadens grönstruktur ska bibehållas eller stärkas. Det kan också ske genom kompensation, dvs utveckling av värden på annan plats. För några utpekade utvecklingsområden som innehåller stora partier grönstruktur krävs särskild avvägning (tonade områden på kartan)

De grönområden som är särskilt värda att bevara har i sin helhet mycket höga värden, eller är på annat sätt mycket viktiga och ska bevaras/utvecklas. Starka samhällsmotiv och kompensation krävs för exploatering. Några av områdena är skyddade som naturreservat.

Nya gröna länkar utvecklas. Befintliga länkar mot stadens omgivning bibehålls. Koloniområden för odling kan etableras.

NATURVÅRD OCH TÄTORTSNÄRA FRILUFTSLIV

Plankarta IE

Kommunens egen reservatsbildning av Årike Fyris (beteckning 1) bör slutföras, enligt tidigare direktiv men med en korrigerad avgränsning mot bl a nordost, för att inte låsa bort möjligheten till en framtida sammanlänkning av de sydöstra stadsdelarna med övriga staden längs väg 255. De förslag till nya naturreservat, (beteckning 2-12), som utpekats i denna plan är områden som staten pekat ut av huvudsakligen naturvårdsskäl. Avgränsningen på kartan är mycket grov, gränserna avgörs i samband med reservatsbildning och i samråd med markägare. Urvalet är preliminärt, andra områden kan komma att prioriteras. Områdena beskrivs kortfattat i bilaga 4.

Hässelby hage, Vedyxaskogen och en del av Örlösan ska utredas för friluftspanering och eventuellt områdeskydd av särskilt värdefulla delar. Befintliga tätortsnära friluftsområden bevaras och utvecklas för naturvård och friluftsliv.

Planerade Linnéstigar iordningsställs ungefär enligt sträckningarna på kartan. Observera att kartan innehåller alternativa sträckningar.

Särskilt värdefulla vattenområden

Plankarta IE

Vattenområden som bedöms vara så värdefulla för kommunens vattenförsörjning, sin vattenkvalitet, sina naturvärden och/eller friluftslivet att dessa värden långsiktigt ska bevaras och utvecklas har markerats på plankartan (beteckning A-I). Några av områdena är skyddade genom förordnanden. Se även kap 4.8 Naturresurser och bilaga 5.

Teknisk infrastruktur, idrott, båtuppläggning

Plankarta IA-IB

VATTENVERK

Utrymme för utbyggnad reserveras vid tre befintliga vattenverk.

VÄRMEVERK

Inom tio år behöver det befintliga kraftvärmeverket i Boländerna ersättas. Expansionsutrymme om ca 6 ha reserveras i omedelbar anslutning till den befintliga anläggningen. På lång sikt reserveras ett läge söder om Bergsbrunna. Ytbehovet för det senare ligger på 25-50 ha vid en omlokalisering från Boländerna.

POLERDAMMAR

Mark för polerdammar för ytterligare rening av avloppsvatten före utlopp i Fyrisån reserveras i området omedelbart söder om Kungsängsleden/avloppsreningsverket.

ÅTERVINNINGSCENTRALER

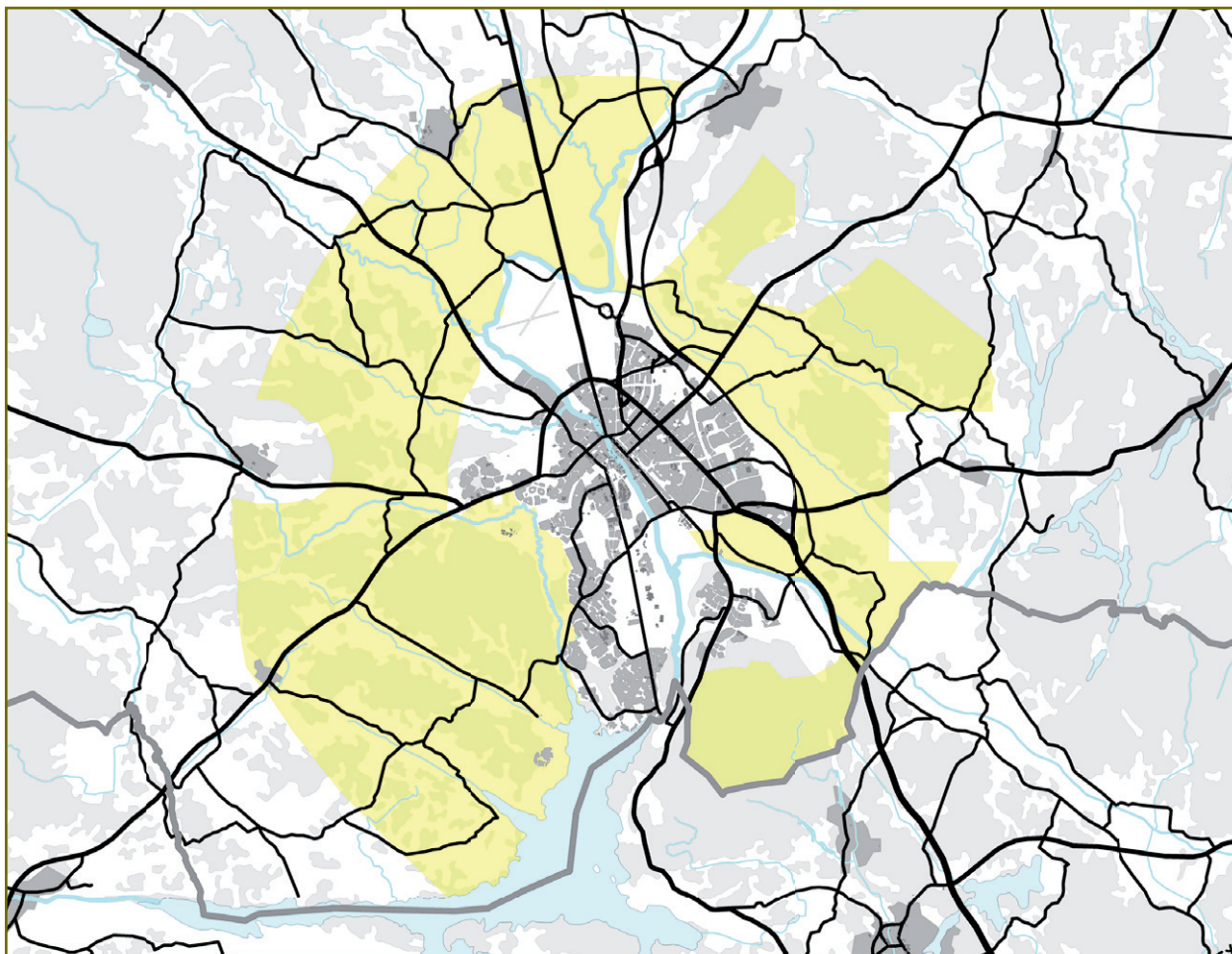
För att kunna upprätthålla en väl fungerande hantering av hushållens grovavfall behövs fyra återvinningscentraler inom Uppsala tätort. Endast centralen i Librobäck har bra läge inom upptagningsområdet. Den bör kompletteras med permanenta återvinningscentraler i Gränby, Gottsunda och Fyrislund (ungefärliga lägen markerade).

IDROTT

På plankartan har markerats platser av regionalt intresse för idrotten. Det är områden med befintliga idrottsplatser/arenor där behovet av mark i närområdet för utökade idrottsytor och/eller nya arenor ska beaktas.

BÅTUPPLÄGGNINGSPLOTS

En ny plats för (fritids-) båtuppläggning omedelbart söder om Kungsängsbron ersätter två befintliga. Läget invid det planerade naturreservatet Årike Fyris ställer krav på omsorgsfull utformning och avgränsning.



FIGUR 3.9. Stadens omland

Stadens närmaste omgivning

STADENS OMLAND

Plankarta 1A

Inom omlandet gäller generellt stor försiktighet avseende markanvändningsförändringar. Omlandsmarkeringen har två funktioner: att bevara värden och säkra framtida stadsutveckling.

För det första innefattas i omlandet det stora slättlandet med skogsbyn runt Uppsala stad. Karaktären av tydlig gräns mellan stad och landsbygd liksom karaktären av staden på slätten är viktig att bevara. Jordbruksmarken är av hög klass. Berg- och moränkullarna i slättlandskapet har ofta höga natur- och rekreativvärden. Slättlandet ska därför bevaras öppet och kullarna bör inte få ytterligare bebyggelse. Ingrepp som försvårar fortsatt hävd ska und-

vikas, liksom ny bebyggelse och andra anläggningar som saknar koppling till jordbruket. Bebyggelse/anläggningar som ändå tillkommer ska anpassas till skala och utformning för att ej påtagligt framträda.

För det andra innehåller omlandet delar som i en mer avlägsen framtid kan komma att behövas för stadens expansion eller ny transportinfrastruktur, samtidigt som ett högt bebyggelsestryck föreligger här på grund av närheten till staden. Omlandet ska därför också ses som ett strategiskt område för framtida stadsutbyggnad som hålls fritt från bebyggelsestillskott och andra förändringar som kan försvåra en senare ändamålsenlig utbyggnad och/eller bevarande för rekreativändamål. Med hänvisning till det höga bebyggelsestrycket kan detaljplanekravet enligt PBL 5 kap 1§ hävdas för omlandet.

STADSKÄRNAN OCH INNERSTADEN

3.4

Plankarta 1B

Förändringstrycket är starkt på stadskärnan och innerstaden. Flest anspråk - verksamheter, boenden och aktiviteter - riktas mot dem och många värden och intressen finns här som kräver hänsyn. Stora delar av såväl stadskärnan som innerstaden är kulturhistoriskt värdefull och erbjuder inspirerande miljöer för alla. Därför krävs en tydlig strategisk inriktning för att skapa hållbarhet och attraktivitet. Den närhet till ett stort utbud av funktioner, stadsliv och speciella miljöer som boende och verksamheter har i stadskärnan och innerstaden är en grundläggande del av Uppsalas attraktivitet.

Stadskärnan har en speciell och överordnad roll för kommunen. Medborgare i hela kommunen ser stadskärnan som en del av kommunens identitet och den är stadens ansikte utåt, det första som möter besökaren och dit turismen i första hand är riktad. De historiska spåren är många och en viktig del av det som kännetecknar Uppsala som stad. Två universitet, ärkestiftets säte och centrala statsmaktsfunktioner har präglat stadens historia och medverkat till stadens utveckling. Det är också i stadskärnan som det moderna Uppsala växer fram. Såväl kunskapsintensiva företag som barnfamiljer söker sig hit. Stadslivet i form av shopping, evenemang, kultur, planerade och slumpartade möten är som mest framträdande här.

Det offentliga rummet används av många olika aktörer och trycket att upplåta mark för evenemang, uteserveringar mm, vid sidan av att varudistribution och persontrafik ska nå fram, är stort. Torg, gator och parker är nödvändiga för stadens liv. Det är här som den attraktiva och aktiva staden utvecklas.

Innerstaden är området som tar vid utanför stadskärnan. Även här finns många kulturhistoriskt intressanta byggnader och kvartersstrukturer. Innerstaden har karaktären av kvartersstad och domineras av bostäder, men har också stora inslag av verksamhetslokaler. Ofta återfinns verksamheter och bostäder i samma byggnad. De offentliga rummen används här ofta i större utsträckning av de närboende och verksamma än av besökare.

I stadskärnan och innerstaden finns några av stadens mest uppskattade parker och rekreationsområden som inre delen av Å-rummet, Stadsträdgården, Engelska parken, Vasaparken etc. De utgör viktiga delar av staden som inte är kommersiella, och är omtyckta platser för möten, upplevelser och vila.

Utvecklingsinriktning för stadskärnan och innerstaden

Stadskärnan är kommunens mest aktivitetstät område med s.k. A-lägen för handel, nöjen, kulturutbud, kontorsverksamheter och boende. Stora delar av bebyggelsen

följer 1643 års rutnätsplan. Bebyggelsen och de offentliga rummen utgör än idag en funktionell del av stadskärnan och är en viktig del av dess karaktär samt en turistattraktion. I den historiska kärnan ligger det ceremoniella stråket som går från Slottet via Domkyrkan till S:t Eriks torg och som i nutid kopplats vidare till Linnéträdgården. Ett stråk som börjat utvecklas till ett aktivitetsstråk för turister och besökare.

En levande stadskärna är en förutsättning för kommunens dragningskraft, av största vikt för ett expanderande näringsliv och för boende med pendlingsmöjligheter till i stort sett hela Stockholm-Mälardalen. Av dessa skäl ska stadskärnan ha möjlighet både att expandera utåt och rymma fler funktioner inom sitt nuvarande utbredningsområde samt få mer variation och fler A-lägen för verksamheter av skilda slag. Det historiska arvet och kvaliteterna i de offentliga rummen ska samtidigt värnas och de gröna kvaliteterna utvecklas.

Expansionsmöjligheter ska säkras genom en utvidgning mot öster över Dragarbrunnsgatan och Kungsgatan mot Vaksala torg och kvarteren kring Konsert & Kongresshuset, mot söder över Strandbodgatan och mot nordväst.

Förnyelse och utvidgning av stadskärnan ska ge utrymme för mer kultur- och nöjesliv och andra besöksfunktioner samt attrahera företag som är beroende av en stor regional marknad och närkontakter med kunder. Det gäller främst specialiserade tjänsteverksamheter. Huvuddelen av dessa verksamheter behöver kontorslokaler. Till detta kommer behov av konferenslokaler, hotell och restauranger.

Inslaget av bostäder bör öka i de delar där sådana saknas för att stadskärnan ska vara levande och trygg under alla tider på dygnet. Stadslivet prioriteras i hela stadskärnan genom att lokaler för verksamheter och besöksfunktioner säkras i bottenvåningarna.

I stadskärnan utvecklas de offentliga rummen till flexibla mötesplatser som kan hysa och ge plats åt såväl det spontana som det organiserade mötet. Stadskärnans roll som mötesplats och arena för små och stora evenemang stärks och utvecklas. Kreativitet och kvalitet ska synas i utformningen av stadens rum och det ska finnas möjlighet att pröva nya användningssätt och aktiviteter som ger extra kvalitet till stadens karaktär och liv. Sociala funktioner, angöring och varudistribution prioriteras framför markparkering. Vid upplåtelse av allmän mark (torg, gator, parker, årum) ska alltid allmänhetens intressen och tillträde till ytorna beaktas. Stadskärnans allmänna platser ska präglas av omsorgsfull gestaltning, hög kvalitet och löpande underhåll så att de är rena och välsköta.

De gröna platserna och inslagen i stadskärnan och innerstaden utvecklas och differentieras så att här finns inslag

av både rofylldhet och aktivitetstäta miljöer. Inslagen av träd- och andra planteringar på i övrigt hårdgjorda ytor ska öka.

Stadskärnan ska vara lättillgänglig. De befintliga parkeringsgaragen bör prioriteras för boende och besökare. Det begränsade trafikutrymmet hanteras genom lägre framkomlighet för biltrafik och låg hastighet anpassad till stadens liv. Varuförsörjningen ska ges ordnade platser och ökad framkomlighet under delar av dygnet. Kollektivtrafiken ska ta hänsyn till stadsbilden och stadslivet. Cykeln är ett av Uppsalas många karaktärsdrag och en viktig förutsättning för en attraktiv stadskärna. Cyklisterna ska ges plats utifrån en tydlig sammanhållen logik och parkera på anvisade platser.

En attraktiv stadskärna förutsätter att alla aktörer ger sitt bidrag för att öka trevnad och trivsel. Goda samarbetsformer mellan stadens aktörer är en förutsättning. Väl utarbetade spelregler för samspelet offentligt, privat och ideellt ska främja nya lösningar.

Innerstaden ska kunna expandera så att fler verksamheter och boende kan få plats med bibehållen tydlig karaktär. I befintlig innerstad sker det genom bebyggelsestillskott som stärker stadsliv och tillskapar verksamhetsutrymme. Målet att få plats för fler bostäder ska upprätthållas utom där det av t ex miljöskäl inte är möjligt.

Expansionen sker genom utvidgningen åt söder i Kungsängen, i norr fram till Luthagsesplanaden och i öster fram till Torkelsgatan. Området söder om Kungsängsesplanaden och inre Boländerna ingår i innerstadsstrukturen vad gäller kvartersutbyggnad och gaturum men i dessa områden kan inte kravet på bostadsinslag ställas på grund av närheten till reningsverk respektive industri. Här kan istället kontorsdominerade och kontaktintensiva verksamheter beredas utrymme med god närhet till resecentrum.

I innerstadsområden efterfrågas i allt högre grad verksamhetslokaler. Med ett tydligt krav på verksamheter av skilda slag i bottenvåningarna stärks innerstadskaraktären. Gaturummen som inte utgörs av huvudgator ska successivt byggas om med stadsmässiga mått och kvaliteter och med inslag av trädplantering där detta passar. Angöring i form av kantstensparkerings ska eftersträvas. Det behövs en ny parkeringsanläggning i den västra delen av innerstaden, nära stadskärnan, så att bilparkering i markplan kan frigöras och omformas till platser för mänskliga möten, distributions- och angöringstrafik.

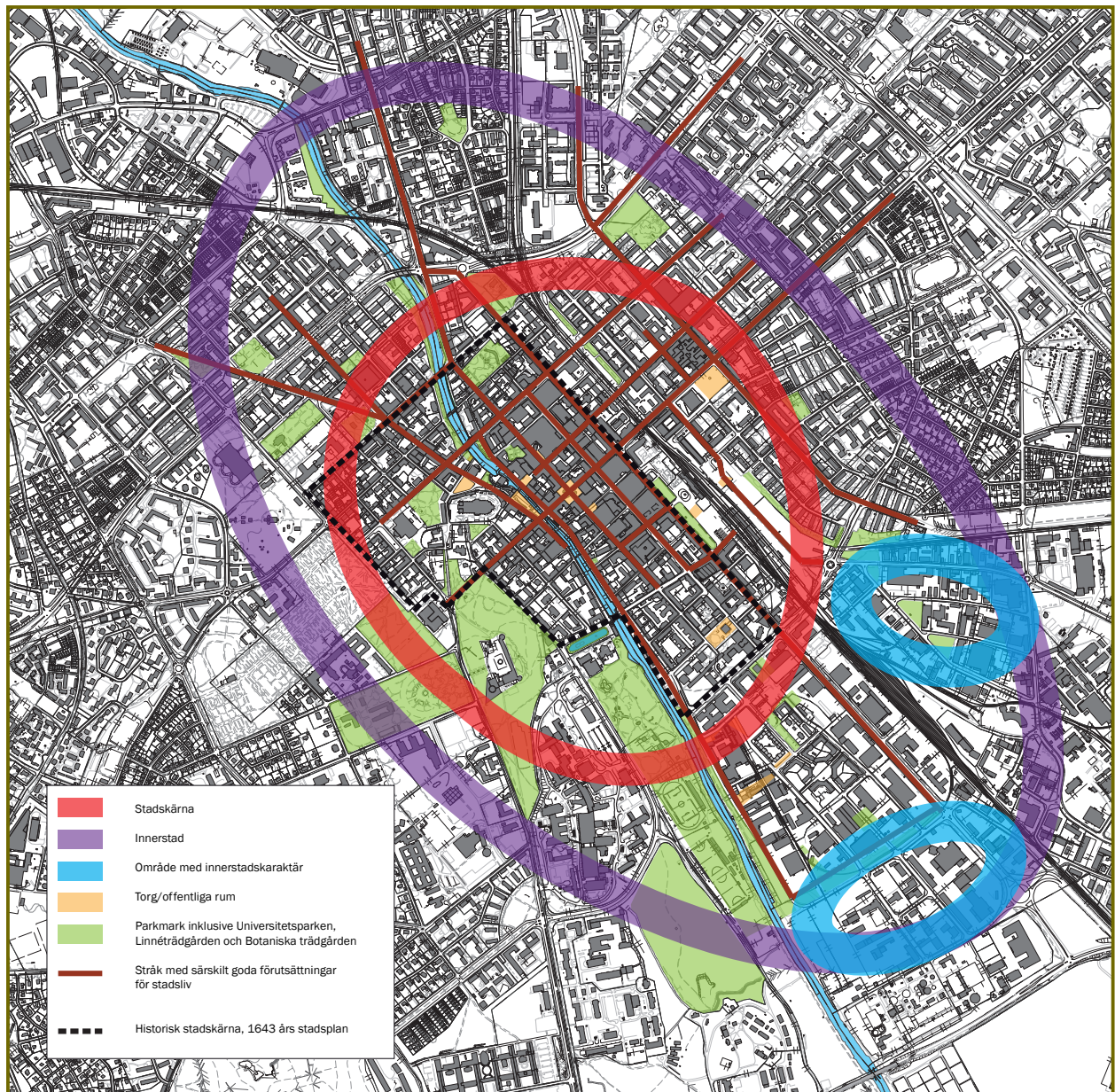
Kontaktmöjligheterna mellan stadskärnan och innerstadens olika delområden behöver stärkas. Stadslivet i innerstaden ska säkras särskilt i de markerade huvudstråken i figur 3.10. Här säkerställs stora verksamhetsinslag och besöksfunktioner och attraktiva offentliga rum med stor potential för aktiviteter.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- En utveckling av de offentliga rummen som mötesplatser med riktning mot hög standard vad gäller arkitektonisk kvalitet, konstnärlig utsmyckning och grönska i stadskärnan och de utpekade stråken i innerstaden.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering - stadskärnan och innerstaden:

- I samband med omvandlingar och förändringar ska kulturhistoriska värden alltid beaktas och lyftas fram så att stadens identitet förstärks och utvecklas. Att bygga nytt i befintlig miljö, särskilt kulturhistorisk eller arkitektoniskt värdefull miljö, ställer höga krav på ett kvalitativt förhållningssätt när det gäller utformning och estetik.
- I samband med omvandlingar och förändringar i stadskärnan bör, för att åstadkomma en blandad stad på kvartersnivå, alltid prövas att införliva bostäder i de delar där sådana saknas.
- I samband med nybyggnad eller större ombyggnationer i stadskärnan ska lokaler för verksamheter i bottenvåningar säkerställas om det inte innebär uppenbara förluster av andra viktiga kvaliteter i stadsmiljön, t ex kulturhistoriska värden.
- De offentliga utrymmena i Uppsalas stadskärna har ofta små mått. Ett rikt pulserande stadsliv gynnas av bra lokalklimat. Ny- och tillbyggnation bör därför alltid föregås av solstudier så att gatu-, torg- och parkrum inte berövas sin attraktivitet på grund av skugg effekter.
- För att öka utbudet av lokaliseringalternativ för verksamhetsidkare och stärka stadslivet i innerstaden bör inslaget av lokaler i bottenvåningar längs markerade stråk (se figur 3.10) säkerställas i samband med nybyggnad och större ombyggnader.
- Den långsiktiga efterfrågan på kontorslokaler i innerstadsområdet förväntas vara stark. I samband med planläggning inom gångavstånd till resecentrum bör detta särskilt beaktas.
- Inom den historiska stadskärnan ska byggnadshöjderna hållas nere och vid ny- och ombyggnad ska hänsyn tas till omgivningen.
- I övriga delar av stadskärnan och innerstaden ska de viktiga siktlinjerna värnas. Byggnationer över kvarterstadens höjder kan tillkomma i form av särskilda märkesbyggnader.



FIGUR 3.10. Stadskärnan och innerstaden.

STADSSTRÅK OCH KÄRNOMRÅDEN 3.5

Plankarta 1B

Stadsstråk

Från stadskärnan och innerstaden löper gatustråk ut mot olika stadsdelar. Några av dessa har gatuavsnitt som redan har innerstadskarakter med en täthet och variation med många besöksfunktioner och ett tydligt stadsliv tvärs över och längs med gatan. Andra gatuavsnitt kan utveckla en sådan karakter på grund av sitt läge, sitt utrymme, sin utformning och sina funktioner. De stadsstråk som identifierats ligger till stora delar på gatuavsnitt med föreslagna stomlinjer för kollektivtrafiken. Tillskott av bostäder och verksamhetslokaler stärker underlaget för service och kollektivtrafik samtidigt som dessa lägen också blir attraktiva på grund av närheten till turtät och snabb kollektivtrafik. För att vara intressanta som verksamhetsmiljöer bör stråken ha möjlighet att inrymma verksamheter förlagda med kontinuitet i stråken.

Stråken omfattar delar av Svartbäcksgatan, Gamla Uppsalagatan, Råbyvägen, Vaksalagatan, Hjalmar Brantingsgatan, Fyrislundsgatan, Bergsbrunnagatan- Bolandsgatan, väg 255, Ulleråkersvägen, Rosendalsområdet, Hugo Alfvéns väg, Granitvägen, Flogstavägen samt Börjegatan.

Kärnområden

Kopplade till stadsstråken ligger många stadsdelscentra. Många stadsdelstorg från 40-, 50- och 60-talet har höga arkitektoniska kvaliteter och fungerar som samlings- och mötesplatser för boende och verksamheter i området. Tillskott av boende, verksamheter och aktiviteter kring en sådan kärna kan vara avgörande för om funktionen som servicecentrum ska kunna bibehållas. De tre framtida stationsområdena Bergsbrunna, Librobäck och Gamla Uppsala finns markerade såsom framtida kärnor kring vilka en utbyggnad med såväl bostäder som service, arbetsplatser och andra besöksfunktioner kan bli aktuellt.

Utvecklingsinriktning för stadsstråk och kärnområden

Stadsstråken ska utvecklas till livfulla gator med variation, inslag av platsbildningar som inbjuder till aktivitet och med hög kvalitet i de offentliga rummen. Gaturummen längs stadsstråken ska ha mått och utformning som ger kontakt tvärs över gatan. Trädplanteringar tillkommer där detta passar och möjligheter ges till enkel angöring med bil. Inslagen av verksamhetsutrymnen som exponeras mot gatan ska vara kontinuerliga och tydliga. Stadsstråk och stadsdelscentra ska prioriteras för tillskott av boende och verksamheter, med beaktande av gröna värden enligt plankarta 1B. Området kring framtida tågstationer ska utvecklas med hög täthet och övervägande inslag av verksamheter.

Stadsdelstorgen utvecklas så att de lokala kvaliteterna värnas samtidigt som tillskott av verksamheter och aktivitetsytor prioriteras för att vidmakthålla servicefunktionerna.

Handelsområden och -centra utanför stadskärnan bör med bebyggelsestillskott, utformning och funktionellt innehåll knytas ihop med närbelägna stadsdelar. Utformningen och lokalisering av platser, gaturum och gång-/cykelstråk ska även bidra till att stärka lokala samband inom sådana områden och underlätta för åtkomst med kollektivtrafik och cykel.

De offentliga platsernas arkitektoniska kvaliteter, konstnärlig utsmyckning och grönska ska hålla hög standard och de offentliga rummen ska utvecklas som mötesplatser. Torg och platser som kommunen förvaltar ska vara rena och välhållna. Samverkan ska sökas med fastighetsägare längs stråk och runt lokala kärnor i syfte att åstadkomma kvalitetshöjningar och tillskott av bebyggelse. Gaturum och platser utvecklas och kvalitetshöjs successivt i samband med att större underhållsåtgärder sätts in och när byggd miljö längs gatan förändras.

Kommunens ska aktivt arbeta med:

- Utveckling av de offentliga rummen som mötesplatser och i riktning mot hög standard vad gäller arkitektonisk kvalitet, konstnärlig utsmyckning och grönska.
- Att tillsammans med lokala aktörer söka frigöra utrymme för verksamhetslokaler i stadsstråken.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering - stadsstråk och kärnområden:

- Vid nybyggnad eller större ombyggnationer längs stråken ska inslag av såväl bostäder som verksamhetslokaler säkerställas. I bostadsdominerade kvarter ska alltid verksamhetslokaler finnas i bottenvåningen mot gatan.
- Tillskott av bebyggelse prioriteras i lägen där det tydligt bidrar till överlevnad eller etablering av närservice.
- Vid utveckling av externhandel ska de lokala sambanden stärkas och åtkomst med kollektivtrafik och cykel säkras och göras attraktiv.



FIGUR 3.11. Stadsstråk och kärnområden.

ÅSTRÅKET OCH MÄLARSTRANDEN 3.6

Plankarta 1B

Fyrisån - en Uppsalakvalitet

Åstråket har utvecklats till ett centralt offentligt rum som löper genom såväl stadskärnan som innerstaden och ut i landskapet. Fyrisån har i hög grad en social, rekreativ och identitetsskapande betydelse för staden. Åstråket är en stor tillgång för såväl stadens invånare som växt- och djurlivet. Strändernas karaktär varierar mellan stensatta kajer, bryggor och gröna slänter - en uppskattad mångfald och en viktig del av Uppsalas identitet. Under många år har Uppsala utvecklat tillgängligheten längs åstråkets centrala delar genom att anlägga promenadstråk och bryggor vilket har resulterat i ett välanvänt socialt stråk och en samlingsplats för människor i alla åldrar.

Att säkra vandringsvägen för djurlivet i ån genom anläggandet av "fisktrappor" vid stadens två centrala fall, Islandsfallet och Kvarnfallet, har inneburit ett ökat biologiskt liv i ån och en nyfikenhet, kunskap och inte minst stolthet hos Uppsalaborna inför ålivet och landskapsfiske. De båda fiskpassagerna bidrar också till ett ökat intresse för Fyrisån hos tillresta. Förstudier inför en fortsättning på arbetet att bygga vandringspassager förbi Ulva kvarn pågår.

Fyrisån och dess stränder, inte minst i området söder om Kungsängsbron, Årike Fyris, har stor betydelse för flytande och rastande fåglar. Hela åstråket med sin varierade karaktär ger stora möjligheter till att utveckla områdets natur-, kultur- och rekreationsvärden.

Mälarstrandens sjö- och strandliv

Vid Fyrisåns utlopp vidtar Mälarstranden. Från Flottsund till Vårdsättraviken vid Hågaåns utlopp kommer det snart att finnas möjlighet till en nästan obruten promenad längs vattnet. Strandpartiet innehåller flera möjligheter till bad, fiske och annat strandliv samt viktiga portar för sjöliv och aktiviteter på vattnet såväl sommar som vinter.

Aktivt båtliv

I Uppsala finns flera båtklubbar, de flesta vid Skarholmen. Platser för vinteruppläggning finns framförallt vid Flottsund och på områden norr om Kungsängsleden. Båtlivet är ett viktigt intresse att ta hänsyn till och behov och lokalisering av gästhamnsvärden i anslutning till Skarholmen utreds. Centralt i staden finns en mindre gästhamn och plats för turbåtar. Båda dessa funktioner behöver utvecklas

i en mer turistisk inriktning. En angelägen fråga är hur vinteruppläggningsplatserna kan samordnas och utvecklas på ny plats omedelbart söder om Kungsängsbron så att vatten nära ytor frigörs och kan få annan användning.

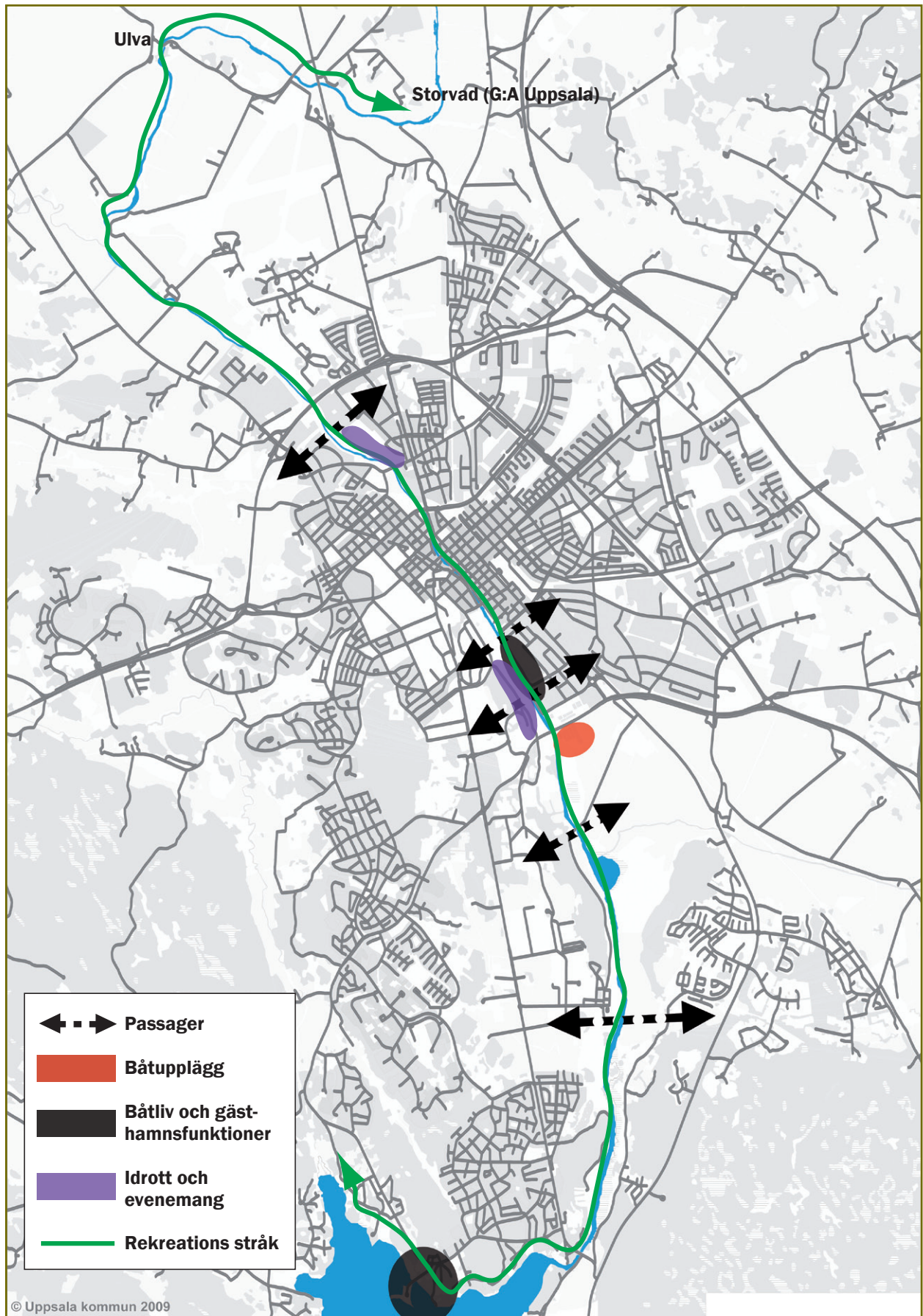
Utvecklingsinriktning för åstråket och Mälarstranden

Åstråket ska värnas och utvecklas som ett attraktivt sammanhängande stråk i hela sin sträckning. Dess sociala och rekreativa värden stärks, med stor hänsyn till befintliga natur- och kulturvärden. Utvecklingen av idrotts- och hamnområdet mellan Islandsbron och Kungsängsleden ska gå mot en centrumnära och lättillgänglig aktivitetspark som integrerar Stadsträdgården med ett väl sammanhållet område för såväl elitidrott, evenemang och friluftsliv. Studenternas IP ska utvecklas med fortsatt inriktning på elitidrottsverksamhet och KAP-området utvecklas till ett evenemangsområde med stor flexibilitet. Mark reserveras för rekreationsändamål vid utbyggnad av nya områden längs ån. I samband med inrättandet av naturreservatet Årike Fyris mellan Kungsängsleden och Flottsund stärks tillgänglighet och rekreativa funktioner. Norrut ska ett sammanhängande gång- och cykelstråk från staden till Ulva färdigställas.

Fler passager mellan åns båda sidor ska utvecklas. Dessa ska utformas med stor omsorg och med särskild hänsyn till stadsmiljö och landskapsbild. Förutom den som nu etableras vid Fyrisvallen bör nya broar tillkomma för gång- och cykeltrafik vid Ultuna, vid gamla vindbron, i förlängningen av Kungsängsesplanaden, vid Stadsträdgården samt vid Tunabergskolonin.

Uppsalas hamnfunktioner, inklusive gästhamn ska säkerställas och utvecklas. En ny båtuppläggingsplats etableras omedelbart söder om Kungsängsleden, på åns östra sida. Mälarstranden ska utvecklas med sammanhängande promenadstråk, fler rekreativa funktioner och portar för sjölivet. En fiskpassage inrättas förbi fallet vid Ulva kvarn.

Mycket av de ovan beskrivna intentionerna genomförs av kommunen inom ramen för vad som redan beslutats. Ett attraktivt åstråk och ett levande vattendrag förutsätter också goda samarbetsformer mellan Fyrisåns berörda aktörer. Väl etablerade samarbeten liksom nya konstellationer med offentliga, privata och ideella aktörer leder till nya lösningar som i förlängningen kan skapa attraktivitet, företagsamhet och ökad turism.

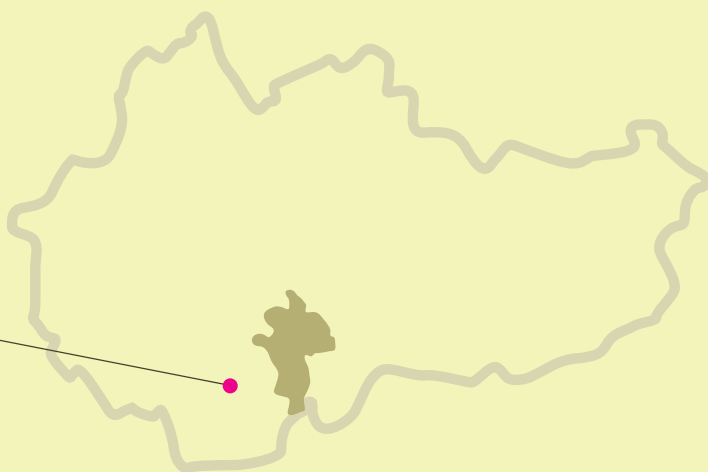


FIGUR 3.12. Åstråket och Mälarenstranden.

Kapitel 4

ALLMÄNNA INTRESSEN OCH RIKSINTRESSEN
– SEKTORSPLANERING





*Göran Gauffin, driver hem korna på Stabby Gård till kvällsmjölknigen.
FOTOGRAF: Linus Höök*

4. Allmänna intressen och riksintressen – sektorsplanering

TRAFIK

4. I

Läs även kapitel 3 som också tar upp trafik och infrastrukturfrågor.

Utgångspunkter och förutsättningar

Person- och varutransporter är en förutsättning för näringslivsutveckling och välfärd, men samtidigt orsak till klimat- och miljöpåverkan. Utgångspunkten för översiktsplanen är att trafiken ska medverka till en hållbar samhällsutveckling. Trafikarbetet i personkilometer skiljer sig mellan staden och övriga delar av kommunen. Boende utanför staden reser i snitt fyra gånger så lång sträcka per dygn med bil och buss jämfört med stadsbon. Färdsättsfördelningen i områdena utanför staden visar ett samband mellan kollektivtrafikförsörjningsgrad och andel bilresor. I Storvreta med både pendeltågs- och busstrafik är kollektivtrafikandelen högst.

Bilnehavet är större på landsbygden och i de mindre tätorterna (424 bilar per 1000 invånare) än i Uppsala stad (275 bilar per 1000 invånare). Lägst bilnehav återfinns i Uppsala innerstad och utanför staden i stationsorterna Storvreta, Vattholma och Skyttorp som alla trafikeras av Upptåget, se figur 4.1.

Cykel- och gångtrafik utgör en liten del av trafikarbetet på landsbygden och i de små tätorterna. Resevaneundersökningen från 2005 visar att cykeln står för mellan 1 och 10 procent av andelen resor i de undersökta orterna, medan den i staden utgör 29 procent. Cykelns huvudsakliga roll är för förflyttningar på 4-5 km, även om en inte oväsentlig andel cyklister färdas längre. Cykelräkningar år 2008 och 2009 visar att över 50 000 cyklister per dygn åker in och

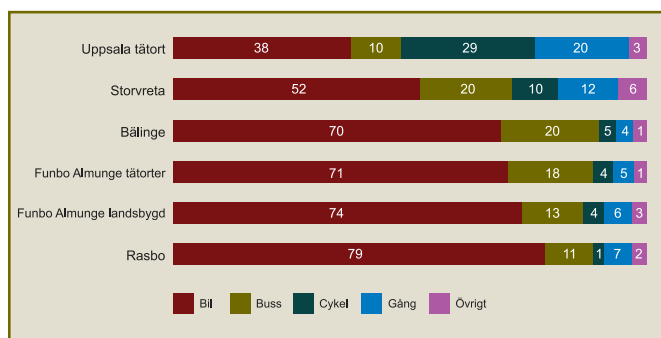
ut från de centrala delarna av Uppsala under vår och höst. Helårsmätningarna visar på viss ökning.

Kollektivtrafiken utgörs huvudsakligen av region- och stadsbusstrafik. Utanför staden utnyttjas bussarna främst för arbets- och skolresor. Utbudet är därför störst under vardagar och skoldagar. Resandet i stadstrafiken visar på en svag ökning medan regiontrafiken i stort sett stått stilla.

Tågtrafikens betydelse ökar successivt. Resandet med Upptåget, som trafikerar Upplands Väsby - Gävle med uppehåll i Arlanda, Knivsta, Uppsala, Storvreta, Vattholma och Skyttorp, har ökat fyra gånger sedan 2006. Tyngdpunkten i resande är mellan Uppsala - Knivsta - Arlanda - Upplands Väsby. 2020 beräknas 40 000 resenärer per dag nyttja Uppsala resecentrum.

Uppsala län och kommun är i godstransporthänseende framför allt ett transitlän. De stora godsflödena berör E4:AN samt riksväg 55. I Uppsala län lastades under första kvartalet 2007 ca 2 500 000 ton gods varav 40 procent hade mål inom länet enligt SIK. Hur mycket av detta som berör kommunen är oklart, men varutransporterna förväntas öka i takt med att kommunen växer. Varutransporter har sedan lång tid tillbaka varit ett problem i staden. Framkomligheten för distributionsbilar i stadskärnan är svag och lastning och lossning innebär ofta uppställningar som minskar framkomligheten för övrig trafik.

I Uppsala har antalet personskadeolyckor länge ökat. Endast ett 10-tal kommuner har högre olycksutfall än Uppsala. Trenden är dock bruten sedan 2005-2006 trots en fortsatt ökning av bil- och cykeltrafiken.



FIGUR 4.1. Färdmedelsfördelning 2005 (alla resor, oberoende av reslängd) i de undersökta områdena. Källa: RVU 2005 UPPSALA, Ångpanneföreningen.

Övergripande mål

Det övergripande nationella målet för utvecklingen av transportsystemet är att ”säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet.” Denna inriktning förtydligas genom två likvärdiga mål:

Funktionsmålet: Tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet: Säkerhet, miljö och hälsa

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

KOMMUNALA MÅL

Inriktningsmål för kommunen som helhet

- Transportsystemet ska vid sidan om det nationella funktions- och hänsynsmålet bidra till utvecklingskraft och social sammanhållning i staden, i utvecklingsorterna och i kollektivtrafikstråken på landsbygden.
- Trafikens klimatutsläpp ska minska i samma takt som kommunens övergripande klimatmål. Kollektivtrafikens ska vara helt fossilbränslefri senast 2020.
- Trafikens miljöbelastning ska minska. Miljö kvalitetsnormerna för partikelhalt i luft, PM₁₀ samt kvävoxider i luft, NO_x ska inte överskridas något år.

Inriktningsmål för stadstrafiken

- Av de motoriserade resorna ska kollektivtrafikens andel vara minst hälften år 2030.
- Gång- och cykeltrafikens andel av det totala trafikarbetet ska vara minst 40 procent år 2030.

Det dimensionerande inriktningsmålet för utveckling av trafiksystemet är kollektivtrafikens andel av den samlade trafiken. En ökad kollektivtrafikandel uppnås främst genom att bilanvändningen minskar i första hand vid arbetspendling. Målet ca 30 procent år 2030 innebär att kollektivtrafikandelen vid maxtimme är ca 70-75 procent. Om målet uppnås innebär det att kapaciteten i gatunätet troligen inte behöver förstärkas annat än där kapacitetsproblem identifierats (se figur 4.5) samt för att öka tillgängligheten i vissa relationer – men handlingsberedskap för att öka kapaciteten bör säkras i planen. Med en fortsatt ekonomisk tillväxt – i en till ytan stor kommun som Uppsala med stor andel bosatta i små tätorter och på landsbygd – är det svårt att ersätta bilen i många reserelationer. Miljömålet har sin tyngdpunkt i att gränsvärden inte ska överskridas. Det har störst relevans för Uppsala innerstad. Med kraven på hög framkomlighet för kollektivtrafikens – såväl regional som

lokal – till resecentrum har även trängselproblematiken stor relevans för utvecklingen av trafiken i innerstaden. Bilarnas framkomlighet villkoras av kollektivtrafikens.

En välfungerande och attraktiv kollektivtrafik lockar över cyklister. Cykelanvändningen tenderar därmed att sjunka. Parallellt med upprustning för kollektivtrafikens måste därför cykelvägnätet förbättras och möjligheterna att öka kombinationsresandet cykel - kollektivtrafik tas till vara. Det är dock sannolikt att andelen cykelresor blir något lägre även med en satsning på cykelvägar och cykelparkeringar. Det totala cykelresandet ökar dock med stadens tillväxt.

Inriktningsmålen ska uppnås samtidigt som stadens invånarantal ökar. För det behövs två parallellt tillämpade strategier. Den ena, samspelet bebyggelse- – trafikplanering samt fysisk utformning av trafikrummen, behandlas utförligt nedan. Det är en långsiktig strategi som successivt ökar kollektivtrafikens framkomlighet och konkurrenskraft. Men enbart fysiska åtgärder räcker inte för att uppnå en fördubblad kollektivtrafik. De måste kompletteras med en strategi för beteendepåverkan genom ökad kundanpassning av kollektivtrafikens, information, marknadsföring och särskilda kampanjer med hållbart resande i fokus men troligen också av mer ingripande påverkan genom regleringar och ekonomiska styrmedel. Detta berörs endast översiktligt i ÖP 2010 men kräver en parallellt utvecklad handlingsinriktning. Ökad vikt måste läggas på att trafik konsekvensbeskriva tillkomst av och förändringar i bebyggelsen.

Inriktningsmålen kan översättas till följande indikator tabell för trafikslagens fördelning.

Färdmedelsfördelning (andel procent)					
	2000	2009	2014	2020	2030
Gång	17	17	17	17	17
Cykel	29	29	29	27	24
Bil	38	39	36	32	29
Kollektivt	14	13	17	23	29

Indikator tabell för färdmedelsfördelning. Moped och MC ej medtagna.

Indikator tabellens andelar för olika trafikslag motiveras på följande sätt:

- Gångtrafikens andelar är konstanta – i en tätare och alltmer funktionsblandad stad påverkas inte gångtrafikandelen av en förbättrad kollektivtrafik.
- Cykeltrafikens andelar sjunker marginellt allteftersom kollektivtrafikens förbättras – även om insatser görs för att förbättra cyklingsförutsättningarna.
- Biltrafikens andelar minskar successivt som en följd av åtgärder för att öka kollektivtrafikens konkurrenskraft. En spårutbyggnad får fullt genomslag på kapacitet och attraktivitet under perioden 2020-2030.

	2000	2009	2014	2020	2030
Prognostiserad resandeutveckling antal resor					
Generella resor	276 000	338 000	383 000	424 000	469 000
Indikativt dimensionerande tal utifrån prognos och ansatta andelar ovan					
Gång	46 920	57 460	65 134	72 162	79 711
Cykel	80 040	98 020	111 111	123 099	135 978
Bil	104 880	131 820	130 268	110 365	112 534
Kollektivt	38 640	43 940	68 965	110 365	140 667

Resandeutveckling.

Ovan förs ett resonemang om indikatortabellens konsekvenser utifrån perspektivet den växande staden. Prognoser på trafikutvecklingen blir i ett tjuugoårsperspektiv med nödvändighet osäkra.

Indikatortabellen för färdmedelsfördelningen ger en resandeutveckling – mot bakgrund av gjorda antaganden – som visar:

- Att kollektivtrafiken i absoluta tal ökar drygt trefaldigt,
- Att gång- och cykeltrafiken får en trettioprocentig ökning och
- Att biltrafiken ökar med ca fem procent till 2014 för att därefter ligga på en i stort oförändrad nivå trots befolkningsökningen.

Resultatet av ovanstående innebär att Uppsala når uppsatta klimatmål 2020 med en reduktion av biltrafikens koldioxidutsläpp per capita med 33 procent (förutsatt att teknikutvecklingen medverkar till att reducera biltrafikens utsläpp med ca 25 procent jämfört med dagens situation) Motsvarande beräkning 2030 pekar mot en per capitareduktion på 45 procent (om teknikutveckling på motsvarande sätt reducerar biltrafikens utsläpp med 40 procent). Inriktningen är att fortsätta öka andelen kollektivtrafik så att trafiken sammantaget kan medverka till koldioxidneutralitet (se avsnitt 4.1).

Strategi för trafikplaneringen

Trafikplaneringen ska i samspelet mellan vistelsekrav och rörelsekrav mellan oskyddade trafikanter och fordon utgå från nedanstående principer för gatusystemet och de olika trafikslagen. Innebörden av matrisen i figur 4.2 är att fordonstrafiken anpassas till stadens liv med bibehållna möjligheter att nå olika målpunkter dock med olika grad av framkomlighet.

Gaturummet ska i varierande omfattning tillgodose behov som gående- och vistelsezon för människor, angöring för på- och avstigning och lastning/lossning för nyttotrafik,

cykeltrafik, upplåtelser av mark samt fordons rörelser för passage.

När det gäller kollektivtrafiken ska den ha bättre framkomlighet än bilen till målpunkter i stadskärnan och till målpunkter i kommunen i övrigt dit många människor har behov att ta sig.

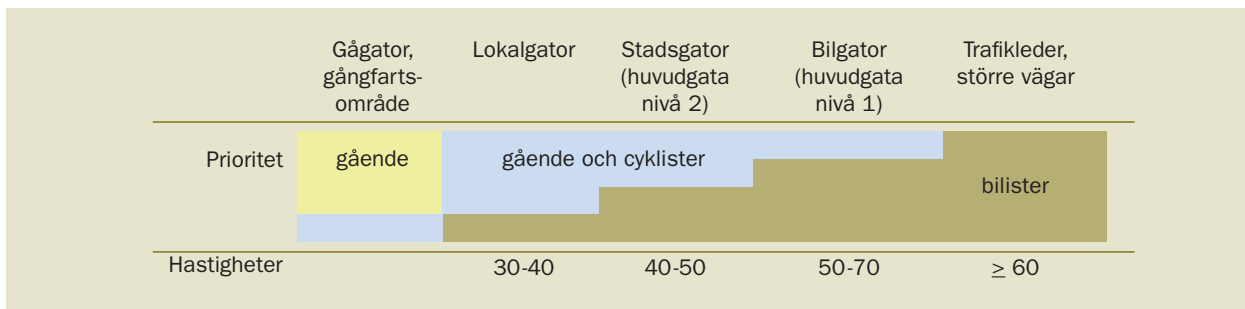
STADEN

Strategins tillämpning i staden framgår av figur 4.3.

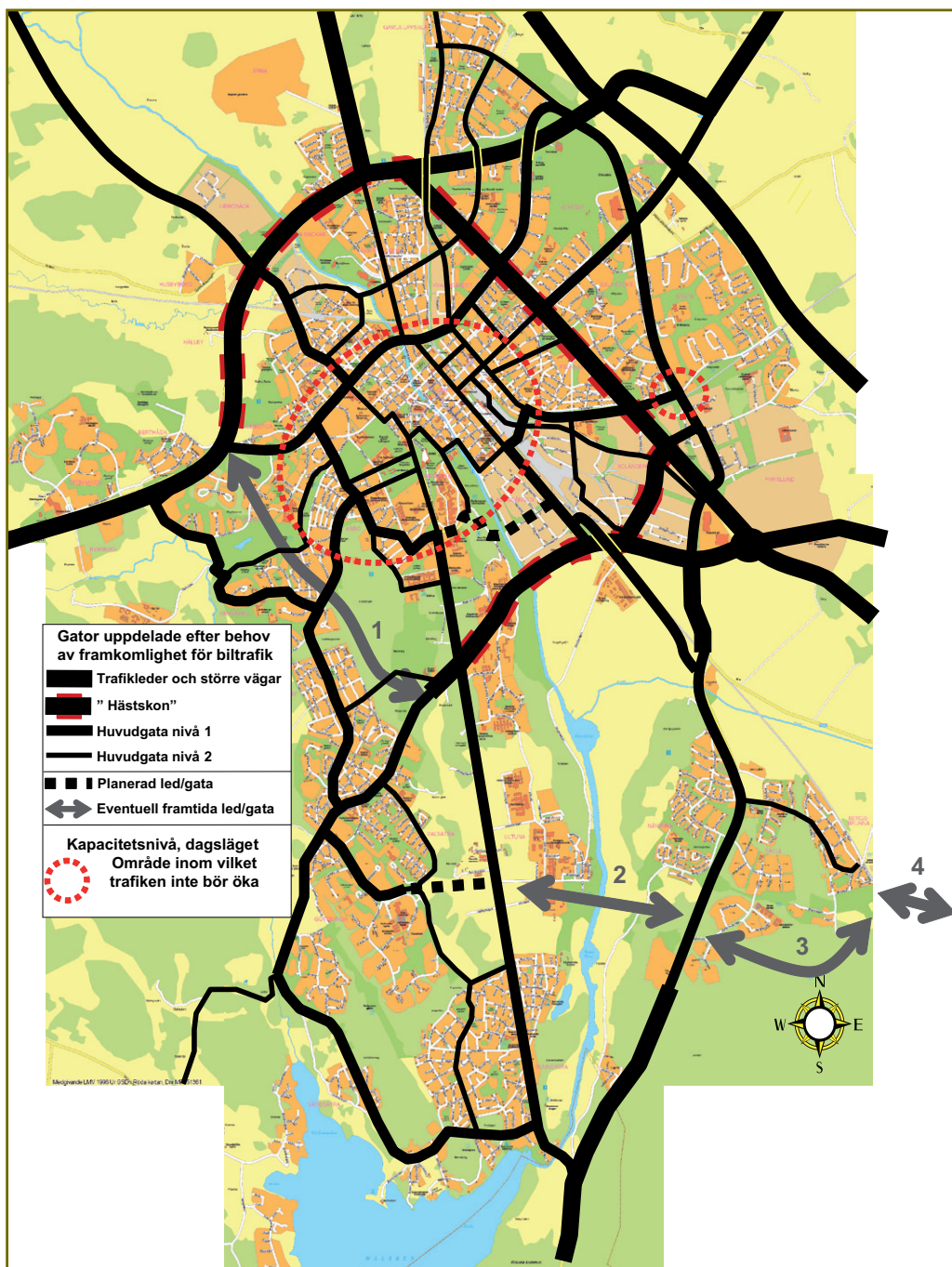
- Trafikleder som ”hästskon” (Bärbyleden - Tycho Hedéns väg - Stålgatan - Kungsängsleden) och övriga trafikleder har funktion som både genomfart och kringfart. Den, liksom övriga trafikleder/större vägar, medger relativt god hastighetsstandard och har normalt inte oskyddade trafikanter eller angöring/parkering. Biltrafiken har företräde.
- Huvudgator är viktiga länkar i gatunätet. De förmedlar kollektiv- och biltrafik mellan olika stadsdelar och stadens in/utfarter.
 - Huvudgator nivå 1 behöver ha god framkomlighet men inte för så stora trafikmängder och höga hastigheter som för trafikleder.
 - Huvudgator nivå 2 har lägre förmåga att hantera stora trafikmängder och hastigheter. Kollektivtrafiken prioriteras.

Huvudgator nivå 1 och 2 kan ingå i stadsstråk (se avsnitt 3.5). Gaturummen utformas där även för oskyddade trafikanters rörelsemönster och så att möjligheter ges till förtätning och omvandling av bebyggelsen.

- Övriga gator: Biltrafikens hastighet dämpas i stadskärnan och i bostadsområden för att öka trafiksäkerhet och trygghet för oskyddade trafikanter, öka trivseln samt förbättra stadsmiljön. Detta förutsätter att gatorna utformas så att fotgängaren blir huvudaktör och så att bilisterna upplever en låg fart som naturlig.



FIGUR 4.2 Gatusystemet och de skilda trafikslagens roll. Hastigheterna på huvudgator nivå 1 och 2 kan på vissa avsnitt gå ner till 30 km/h.



FIGUR 4.3 Uppsala huvudgatunät, gradering och kapacitetsbedömning.

Samspelet mellan bebyggelseutveckling och trafiksystemet sker utifrån inriktning att intensifiera markanvändningen inom staden samt att förbättra för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det betyder att lokalisering av bostäder och verksamheter koncentreras till lägen med goda förutsättningar för kollektivtrafik. Gaturummet längs en huvudgata kan då variera beroende på läge och funktion i staden trots att gator klassas på samma nivå 1. Så kan t ex Råbyvägen få ett snävare mått mellan husfasaderna på ömse sidor mot bakgrund av sina trafikflöden och exploateringsförutsättningarna medan Fyrislundsgatan med andra förutsättningar kan få ett vidare gaturum. Detta ger även förutsättningar att dämpa negativa miljö- och hälsoeffekter, framkomlighetsproblem, olycksrisker för oskyddade trafikanter samt behov av transport- och parkeringsutrymmen. Förbättrade kringfartsmöjligheter underlättar för biltrafik att nå målpunkter utan att passera innerstaden och gör att tunga varutransporter koncentreras till sträckor med hög buller- och trafiktålighet.

Ökning av biltrafik behöver inledningsvis motverkas till och från Uppsalas centrum samt i gatuavsnitt med kapacitetsproblem (se figur 4.3). Gatunätet i Uppsala stad har bedömts utifrån dess förmåga att klara den trafik som skulle råda år 2009 om pågående ombyggnadsarbeten var klara, t ex att Strandbodgatan var öppnad liksom cirkulationsplatserna på Stålgatan. De områden som är särskilt känsliga för ökad biltrafik är Krongatan genom Kåbo och Luthagsesplanaden inklusive Kyrkogårdsgatans anslutningar till den. Kapaciteten i gatunätet innebär att exploateringar som medför märkbara biltrafikkökningar i stadens västra delar bör undvikas alternativt att de ska motsvaras av en ökning av kollektivtrafiken som får medvind genom bilträngsel.

KOMMUNEN SOM HELHET

För Uppsalas utveckling och för en väl fungerande bostads- och arbetsmarknad behöver infrastrukturen förbättras. Prioriteringar av infrastrukturen under planeringsperioden sker i de nationella och länsvisa transportplanerna för 2011-2021. Städer och tätorter binds samman av det övergripande nationella och regionala vägnätet. De nationella och länsvisa i stråken ges förutsättningar att nå ett större omland med kollektivtrafik.

Den starkaste relationen finns mellan Uppsala- och Stockholms län. 28 000 personer pendlade till Stockholms län från Uppsala län 2007, medan 7 000 personer pendlar i den andra riktningen. Länsplanen prioriterar en förbättrad framkomlighet/trafiksäkerhet på riksväg 55 och väg 288. Väg 288 kan under planperioden behöva läggas om till en sträckning söder om Jälla. Utvecklingen av enskilda vägar och järnvägar redovisas i kapitel 3.3.

De enskilda trafikslagen

GÅNGTRAFIK

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att utforma gångvägssystemet bekvämt och gent, tryggt och väl upplyst i såväl staden som de små tätorterna med särskild prioritet för säkra passager och anslutningsvägar till hållplatser och goda förhållanden i innerstaden och stadsstråken med början i stadskärnan.

CYKELTRAFIK

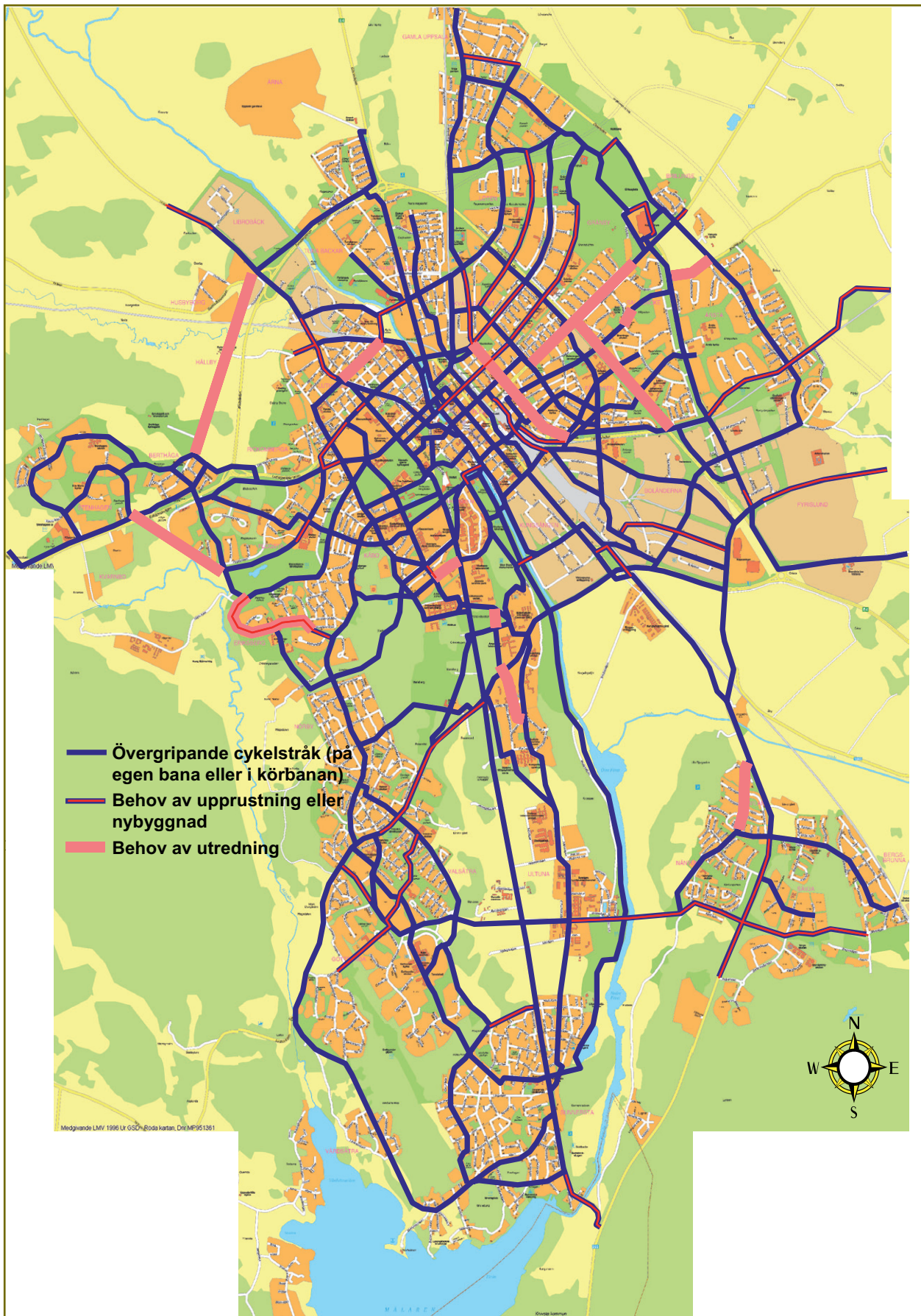
Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att utveckla gena, säkra och bekväma cykelvägar på landsbygden på sträckor som är rimliga för många att cykla på. (Karta 1c).
- Att göra cykelnätet i staden attraktivt, tryggt och trafiksäkert. T ex utformas befintliga cykelbanor för bättre åtskillnad mellan gående och cyklister. Cykelparkeringsplatser i innerstaden och vid hållplatser prioriteras och cykelbanor utmed gator görs enkelriktade där så är lämpligt. Ett sammanhängande cykelnät skapas enligt figur 4.4.

BILTRAFIK

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att underlätta kringfartsmöjligheter samt tillgänglighet till viktiga kollektivtrafikknutpunkter och mellan delar av stadsväven.
- Att utforma huvudgator för att klara trafikuppgiften med hänsyn till kollektivtrafikens behov men också till oskyddade trafikanters rörelsemönster där förtätning och omvandling av bebyggelsen blir aktuell.
- Att utveckla parkeringsreglerna med hänsyn till miljö- och klimatmål samt gaturummens användning i skilda delar av staden. Det innebär bl a att gatumarken i stadskärnan prioriteras för angöring och nyttotrafik, boende i innerstaden får längre gångavstånd till parkering samt att parkeringsavgifter syftar till att åstadkomma en hög tillgänglighet till allmän parkering och ökad användning av parkeringsanläggningar på kvartersmark



FIGUR 4.4 Cykelstråk i staden, befintliga och framtida

GODSTRANSPORTER

I regionen finns planer på kombiterminaler bl a i Rosersberg och i Enköping. Behovet av en kombiterminal i Uppsala kommun finns på längre sikt och en strategisk plats för framtiden reserveras i planen. I kommunen finns det två lämpliga områden, Fullerö samt vid Sävja/Bergbrunna. Båda områdena ligger utmed E4:an och Ostkustbanan.

Området i Fullerö har från kommunens sida lämnats som förslag för en depå till höghastighetståg och behandlas i den offentliga utredningen om Höghastighetsbanor N2008:14. Uppsala växer och efterfrågan av konsumtionsvaror ökar och därmed behovet av omlastning/samlastningsplatser samt effektiva varutransporter. Strategiska platser för detta ändamål bör därför värnas i planeringen framför allt i relativt centrala lägen med möjlighet till omlastningen mellan tåg och lastbil. Med klimatutmaningen växer intresset för att frakta varor på tåg.

Det finns en relativt nybyggd lastplats vid bangården i Boländerna. Ett område i Librobäck/Husbyborg har förutsättningar att utvecklas till en omlastningscentral för både tåg och lastbilar. Det finns också flera industrispår inom Uppsala tätort.

Under avsnittet för miljö och hälsa tas vägar för farligt gods upp.

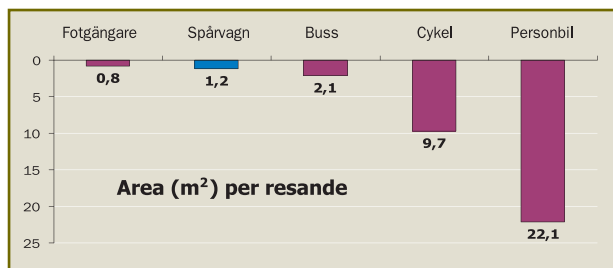
Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att skapa terminaler för omlastning mellan järnväg och lastbil samt terminaler för samlastning och samdistribution inom Uppsala tätort i syfte att minska antalet transporter i staden.

Kollektivtrafik

UTGÅNGSPUNKTER

Kollektivtrafiken ska bidra till en långsiktigt hållbar stadsutveckling genom att vara ett konkurrenskraftigt alternativ till bilen. Den ska erbjuda alla resenärer en god tillgänglighet och vara ett förstahandsalternativ även för funktionshindrade. En väl fungerande kollektivtrafik skapar frihet att resa bekvämt och tryggt. Den ger mer jämlika resmöjligheter för dem utan bil och skapar mer jämställda resmöjligheter för arbets- och serviceresor.



FIGUR 4.5. Ytbehov per resande med skilda färdmedel. Kollektivtrafiken bidrar till att öka kapaciteten i trafiksystemet och samtidigt minska ytbehovet, Trivector.

Den bidrar till kommunens stadsutvecklingsvision om en attraktiv stadsmiljö genom att ge mer plats för människor och verksamheter genom att minska utrymmesbehoven från bilen. Inom kommunen består kollektivtrafiken av regional kollektivtrafik och stadstrafik.

REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK

I den långsiktiga strategin för kollektivtrafiken i Uppsala län prioriteras följande stråk under planperioden: riksväg 55 och 72 samt väg 272, 282, 288 och 600 samt Ostkustbanan och Dalabanan. För landsbygden gäller att områden utanför starka eller regionalt viktiga stråk behåller en grundläggande tillgänglighet med kollektivtrafik, med några möjliga restillfällen per dag. Linjetrafik, skolskjuts, färdtjänst och sjukresor bör samordnas i ökad utsträckning. Infartsparkeringar ska anordnas vid infartsvägar på stora trafikstråken väg 600, 272, 72, 282, 288, 290, Enköpingsvägen, Östunavägen och Hallstavikvägen samt vid järnvägsstationerna i Vattholma och Skyttorp. En särskild handlingsstrategi finns utvecklad av regionförbundet.

Anropsstyrning av trafiken bör byggas ut. Tåguppehåll är önskvärt i fler orter bl a i Bergsbrunna, Gamla Uppsala och Vänge samt på längre sikt i Librobäck, och Järlåsa. Med en sådan utbyggnad får järnvägen betydelse som del av kollektivtrafiken i kommunen och i staden. Förutsättningar för landsbygdens resor till målpunkter i staden förbättras genom en integration av den regionala och den lokala busstrafiken genom sammanknytning till resecentrum och särskilda bytespunkter.



FIGUR 4.6 Regionala kollektivtrafikstråk.

Stadstrafiken

UTGÅNGSPUNKTER

I underlagsstudier* har funktionskrav och andra förutsättningar för framtida kollektivtrafiksystem analyserats. Studierna har behandlat alternativa system med huvudsyftet att i översiktsplanen lägga fast över tiden stabila stomlinjestråk som kan ligga till grund för bebyggelsekoncentrationer. De studerade alternativen är

stombussar/trådbussar/spårväg

spårtaxi

Med kända egenskaper hos och beprövad erfarenhet av olika kollektivtrafiksystem är en naturlig utvecklingsstrategi att nu fullfölja uppbyggnaden av ett stomlinjesystem för buss. Alternativen är emellertid framtagna med den ena utgångspunkten att skapa en handlingsberedskap för framväxande ny teknik för urbana transporter. Den andra utgångspunkten har varit att kunna välja stråk som kan nyttjas av båda systemalternativen för att därigenom kunna påbörja genomförandet direkt utan att förhindra en framtidslösning med intressanta egenskaper. Med dessa två utgångspunkter kan det spårburna systemvalet avvaktas utan att en övergång från stombuss till spårburet system försenas.

Alternativen presenteras nedan. I slutet av avsnittet presenteras det fortsatta arbetet och beslutsgången.

STOMBUSS/TRÅDBUSS/SPÅRVÄG

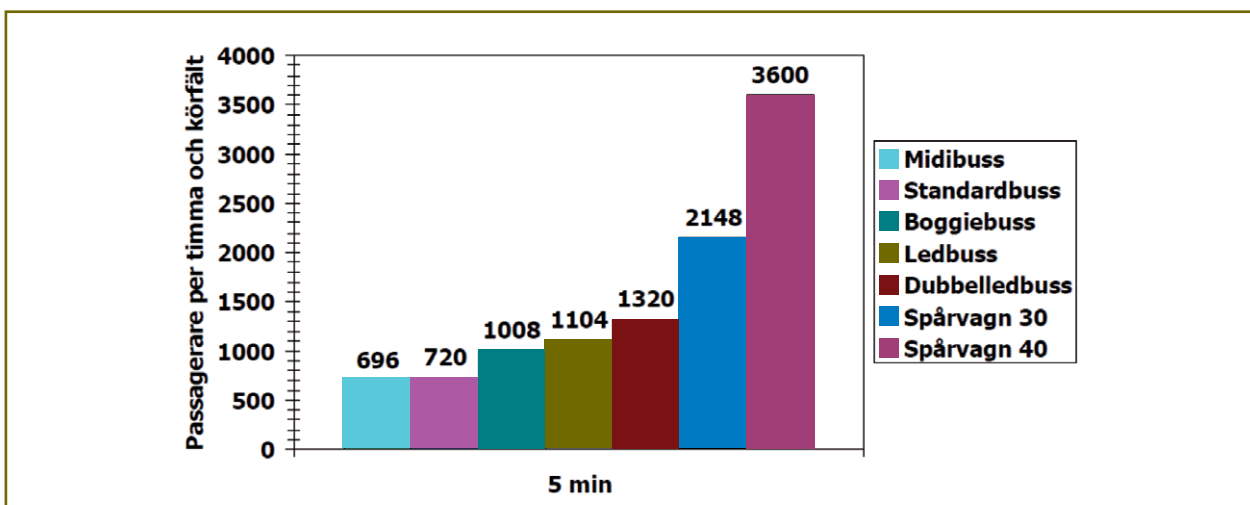
Stomlinjer innebär att bussar körs med hög turtäthet (minst var 10 minut) stor del av dygnet i de resenärstarkaste stråken. Restiden förkortas genom direkta linjedragningar och färre hållplatser. Hög framkomlighet åstadkoms genom signalprioritering och särskilda körfält där så erfordras. Hållplatser utformas med god komfort och hög tillgänglighet för resenärerna samt snabb angöring för busstrafiken. Stomlinjesystemen arbetar med devisen ”tänk spårvagn

- kör buss” varför stomlinjestrategin bygger på en snabb etablering av stråken som inledningsvis trafikeras med buss. Kapacitet anpassas genom turtäthet och busstorlek. Vid en viss tidpunkt krävs det att man övergår till spårväg för att klara reseefterfrågan i stråket, se figur 4.7.

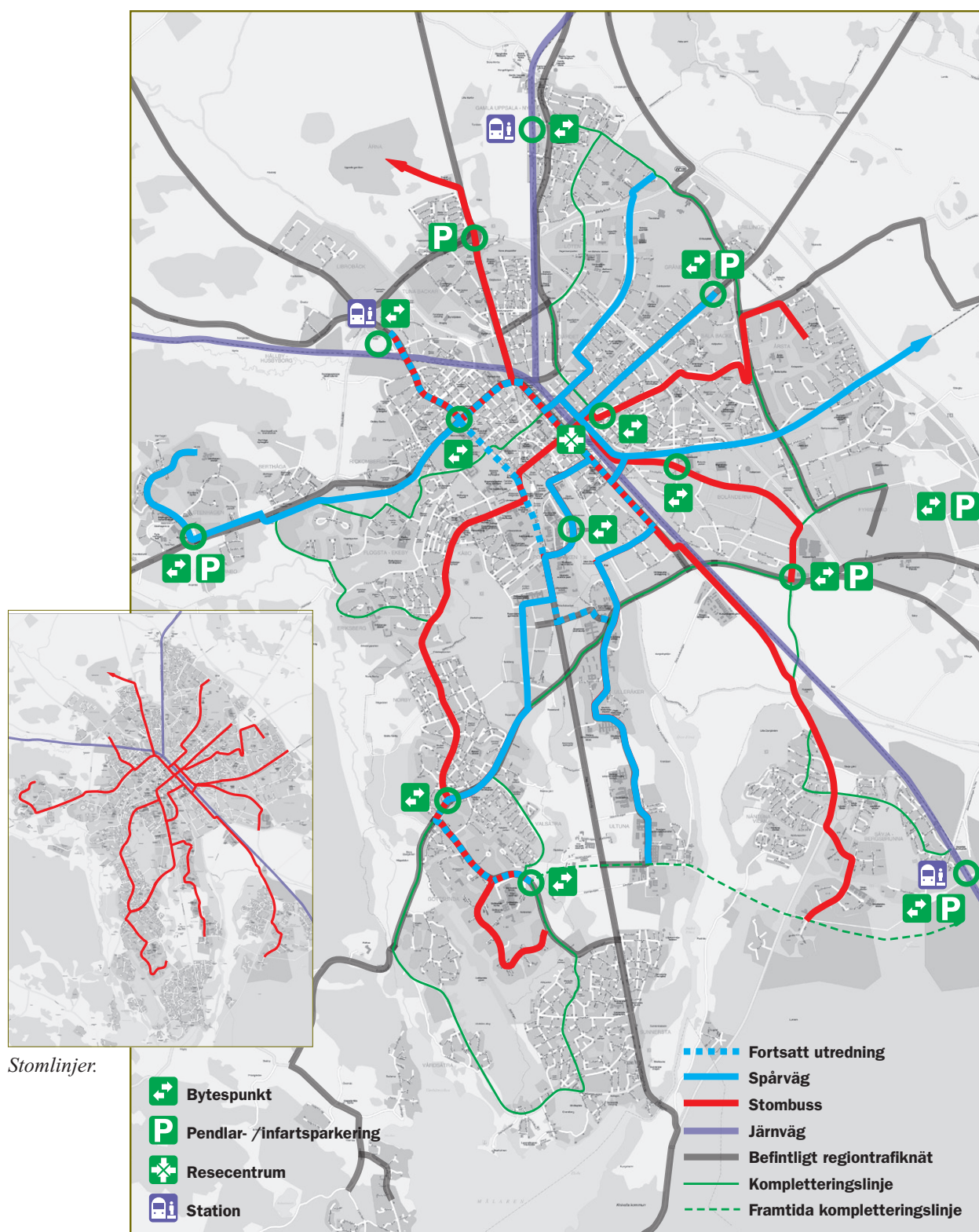
Stomlinjenätet består av sex stycken stomlinjer kombinerade av 12 stycken skaft som i stort sätt täcker hela Uppsala tätort. I figur 4.8 visas stomlinjerna, dels som de sträcker sig i första etappen med enbart bussar och dels fullt utbyggt med tre spårvägslinjer. Alla skaft har sitt utgångsläge vid resecentrum. Fem linjer angör på västra sidan av resecentrum, och en linje på den östra sidan. Hur skaften ska kombineras behöver studeras vidare. Stomlinjestrukturen tar hänsyn till bebyggelseutvecklingsmöjligheter, gatuumrymme samt de för spårvagnar svåra passagerna under Ostkustbanan. Vid resecentrum och på Kungsgatan kan det uppstå konflikt med biltrafiken vilket kan innebära att en del av Kungsgatan behöver stängas av för biltrafiken. Vidare utredningar får studera detta.

Stomlinjenätet kompletteras med tvärgående linjer som kopplar samman stadsdelar utan att passera resecentrum, vilket t ex möjliggör resor direkt från en bytespunkt vid stadscentrerna till arbetsplatser i ytterområdena. Det handlar om främst mindre resenärstarka stråk. Turtätheten för kompletteringslinjerna anpassas till linjernas funktion men bör inte överstiga 20 minuter. Dragningarna syns i figur 4.8. Dragningen ska studeras vidare.

Samtliga stomlinjer kan byggas som trådbusslinjer. En trådbuss har samma kapacitet som en buss. Den ger samma miljövinst som spårvagnen vad gäller lokala emissioner. Trådbussen lämpar sig väl i en stad som Uppsala med backar och passager under Ostkustbanan som överstiger den lutning som spårväg klarar. En trådbuss förbrukar endast 40 procent av den energi som en dieselbuss behöver för samma trafikuppgift.



FIGUR 4.7 Maximal kapacitet vid turintervall 5 minuter; Trivector.



FIGUR 4.8 Stadens kollektivtrafik integrerat med regiontrafiken.

Förutom stomlinje- och kompletteringslinjerna tillkommer även ett antal servicelinjer som kan ge närhet till hållplatser, men där restid och turtäthet inte har lika stor betydelse. Dessa linjer redovisas inte i översiktsplanen.

En preliminär lokalisering av hållplatser visar att stom-

linjesystemet inkl. kompletteringslinjer innehåller ca 145 hållplatser. För att uppnå attraktiva restider bör antalet hållplatser hållas nere, men gångavståndet bör inte överstiga 400 meter. Ett fortsatt arbete ska visa hållplatsernas slutliga lokalisering utmed linjerna.

SPÅRTAXI

Spårtaxi innebär att små förarlösa fordon inom ett uppbyggt spårsystem går från påstigningshållplats direkt till varje passagerare önskar. Den bärande idén med spårtaxi är att kollektivtrafikresor ska kunna anpassas individuellt med avgång när som helst och med direktresa till målet utan stopp eller byten. Detta gör att tidsåtgången för en resa går att jämföra med en resa med bil. Spårnätet byggs några meter över gatuplan med tätt belägna stationer. På stationerna beställer resenären en resa till sin bestämmelseort på en panel. Dörrarna till den vagn som står inne (eller strax kommer dit) öppnas och man kan lugnt sitta under hela resan till vagnen styrs automatiskt. Ställningstagande till eventuell trafikering med spårbana tas efter det att erfarenheter av provbana vunnits.

KNUTPUNKTER, BYTESPUNKTER OCH INFARTSPARKERINGAR

Målet att kollektivtrafikens marknadsandelar ska fördubblas innebär att många fler kommer att vistas vid knutpunkter, bytespunkter och hållplatser. Detta ställer krav på att skapa attraktiva och effektiva bytespunkter som en del av stadsmiljön. Resecentrum är stadens viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. Därutöver reserverar planen utrymme för tre till fyra nya pendeltågsstationer inom Uppsala tätort: Bergsbrunna, Gamla Uppsala, Librobäck och Stenhagen (förutsätter att Enköpingsbanan byggs).

Där regiontrafikens stomlinjer angör Uppsala skapas bytespunkter med pendelparkeringar för bil och cyklar. På så vis kan resenären i högre utsträckning få gena förbindelser direkt till målpunkten utan att behöva åka via resecentrum. Regiontrafiken ska även göra visst trafikarbete i staden och på så vis effektivisera stadstrafiken. Bytespunkter framgår av figur 4.8. De viktigaste är:

- Resecentrum
- Akademiska sjukhusområdet
- Stenhagen, Enköpingsvägen
- Librobäck
- Svartbäcken
- Bergsbrunna
- Gamla Uppsala
- Gränby
- Boländerna
- Sunnersta
- Gottsunda

Alternativ jämförelser**TÄCKNING**

Förstudien visade att täckningsgraden är högre för spårtaxisystemet.

System	Täckning år 2030	
	Bosatta	Verksamma
Stombuss- och spårvagnsbaserat system inkl förlängning vid Bergsbrunna 2030	80 %	80 %
Spårtaxibaserat system 2030	85 %	86 %

FIGUR 4.9. Täckning för de olika kollektivtrafiksystemen år 2030 fördelat på bosatta och verksamma.

KAPACITET

Kapaciteten är för spårtaxis del ganska osäker på grund av avsaknad av praktiska erfarenheter. De simuleringar som har utförts i olika studier visar att kapacitetsproblemen är hanterbara. Den traditionella kollektivtrafiken är mer förutsägbar. En svårighet är resandeökningar där en tröskel från buss till spårvagn passeras.

RESTIDER

Restiderna är kortare för spårtaxi på grund av den högre snitthastigheten och bättre möjlighet för tvärförbindelser. För de studerade typresorna är medelrestiden 17 minuter med spårtaxi och 24 minuter med stombuss/spårväg. Spårtaxinätet har beräknats vara lika snabbt som bilnätet.

PÅVERKAN PÅ STADSUTVECKLINGEN

Stomlinjesystem kan innebära en koncentration av stadens utbyggnad till stråk som linjerna trafikerar. Särskilt spårvagn anses ge sådana tendenser. Bebyggelse i stråk kan också ge upphov till gröna korridorer mellan de koncentrerade stråken. Spårtaxi kan förväntas ge en tydlig påverkan på stadsbilden som saknar motsvarighet – men kan jämföras med vad bilen åstadkommit under de senaste fem decennierna. Spårtaxisystemet är till sin karaktär mer yttäckande – men även för spårtaxi gäller att systemet är effektivare med en uppbyggnad kring stomlinjer.

Spårtaxisystemets hållplatser har en högre tillgänglighet. De ger därför fler likvärdiga lokaliseringalternativ än stomlinjesystemen som har en mer hierarkisk struktur där bytespunkterna får särskild dignitet.

SLUTSATSER

Utifrån gjorda studier bedöms spårtaxialternativet vara tillräckligt intressant för att inte uteslutas som en framtida möjlighet. En kombination av system kan eventuellt också väljas, men bör då konstrueras utifrån att de får tillräcklig omfattning för att kunna etableras ekonomiskt.

VÄGVAL FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Längre än till 2015 bör inte ett vägval vänta utan att möjligheten att etablera spårburna system för kollektivtrafiken försenas. Till dess ska en inledande satsning på stombussystem omgående genomföras med full kraft. De stomlinjer som prioriteras för ökad framkomlighet är; stråken Gottsunda-Nyby, Ultuna - Gränby samt Stenhagen - Fyrislund eftersom de har en struktur som är lämplig att

försörja med traditionella kollektiva alternativ och som även kan bli aktuella för spårvagnsutbyggnad.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att omgående inleda införandet av stombussystem med prioritet på ökad framkomlighet, varvid "tänk spårvagn" ska vara vägledande.
- Marknadsföring av kollektivtrafiken och skapandet av en tydlig identitet för stomlinjer.
- Att få en större andel av samhällsbetalda resor

med ordinarie kollektivtrafik och att utveckla taxesättningen av samhällsbetalda resor.

- Att koordinera stads- och landsbygdslinjer samt pendeltågen i regionen.
- Att underlätta kombinationsresor med kollektivtrafik och bil eller cykel.
- Att etablera hållplatser i anslutning till skolor och fritidsanläggningar så att barn och ungdomar själva kan förflytta sig till sina målpunkter.

PARK OCH NATUR

4.2

PBL 2 kap samt MB 3 kap 6§, 4 kap och 7 kap

Plankarta 1E Naturvård och friluftsliv

Plankarta 1F Grönstruktur inom stadsväven

Plankarta 2 Naturvärden

Plankarta 3 Tätortsnära friluftsvärden

Underlagskarta F Förordnanden

Underlagskarta G Riksintressen

Underlagskarta E Friluftsliv

Parker och natur har många viktiga funktioner för stadens och tätorternas identitet, klimat och luft i tätorter, människans välmående och för växt- och djurliv. Tillsammans bildar de en grön struktur.

Övergripande inriktning

Kommunen bör aktivt skydda värdefull rekreativ mark i form av parker och naturområden eller utveckla mark som har potential att fylla rekreativa funktioner i en ny struktur eller ett nytt sammanhang. Exempel på det sistnämnda är industrimark som omvandlas till bostadsområden eller förvärv av mark för friluftsliv, gröna stråk och parker när ny stadsbygd planläggs. Under planperioden bör mark reserveras för rekreativ ändamål vid utbyggnad av nya områden, för ny grönstruktur i befintliga områden där det råder brist idag och för bättre sammanlänkning av olika grönområden. Med ökande befolkningstryck på skilda grönområden måste kommunen också svara upp mot högre krav på innehåll och utformning samt skötsel.

De gröna kilarna ska värnas. Det finns flera mer eller mindre sammanhängande grönområden, ”gröna kilar”, från stadens centrala delar och ut i omgivande landskap. Detta är kvaliteter som innebär att Uppsala uppmärksammas som en grön stad där det är lätt att röra sig i sammanhängande grönska, med Gula stigen som ett av de mest kända stråken. Flera av de etablerade eller planerade Linnéstigarna sammanfaller med kilarna. Kilarna har också viktiga funktioner som livsmiljöer och spridningsområden för växter och djur mellan staden och omgivande landskap och för övriga ekosystemtjänster, såsom rening av luft och infiltration av vatten. De viktigaste kilarna illustreras i grova drag i figur 4.10.

Kommunen bör aktivt verka för att stadens grönstruktur utvecklas så att invånarna får tillgång till många olika sociotopvärden på rimligt avstånd. I Uppsalabornas sociotopkarta 2009 redovisas de sociala värdena av offentligt tillgängliga ytor i Uppsala tätort (se figur 4.12). I sociotopkarta för Uppsalas kommuns övriga tätorter 2009

redovisas tätorternas sociala värden på motsvarande sätt. Det har identifierats 20 sociotopvärden som tillsammans representerar invånarnas användning och upplevelse av det offentliga rummet. Sociotopsnuran (figur 4.11) visar rekommenderade maxavstånd till olika sociotopvärden från en bostad. Snuran kan även visa på platser som har brist på ett eller flera sociotopvärden och kan därigenom fungera som hjälp vid planering.

Grönstruktur inom stadsväven

PBL 2 kap 4§ och MB 3 kap 6§

Plankarta 1F

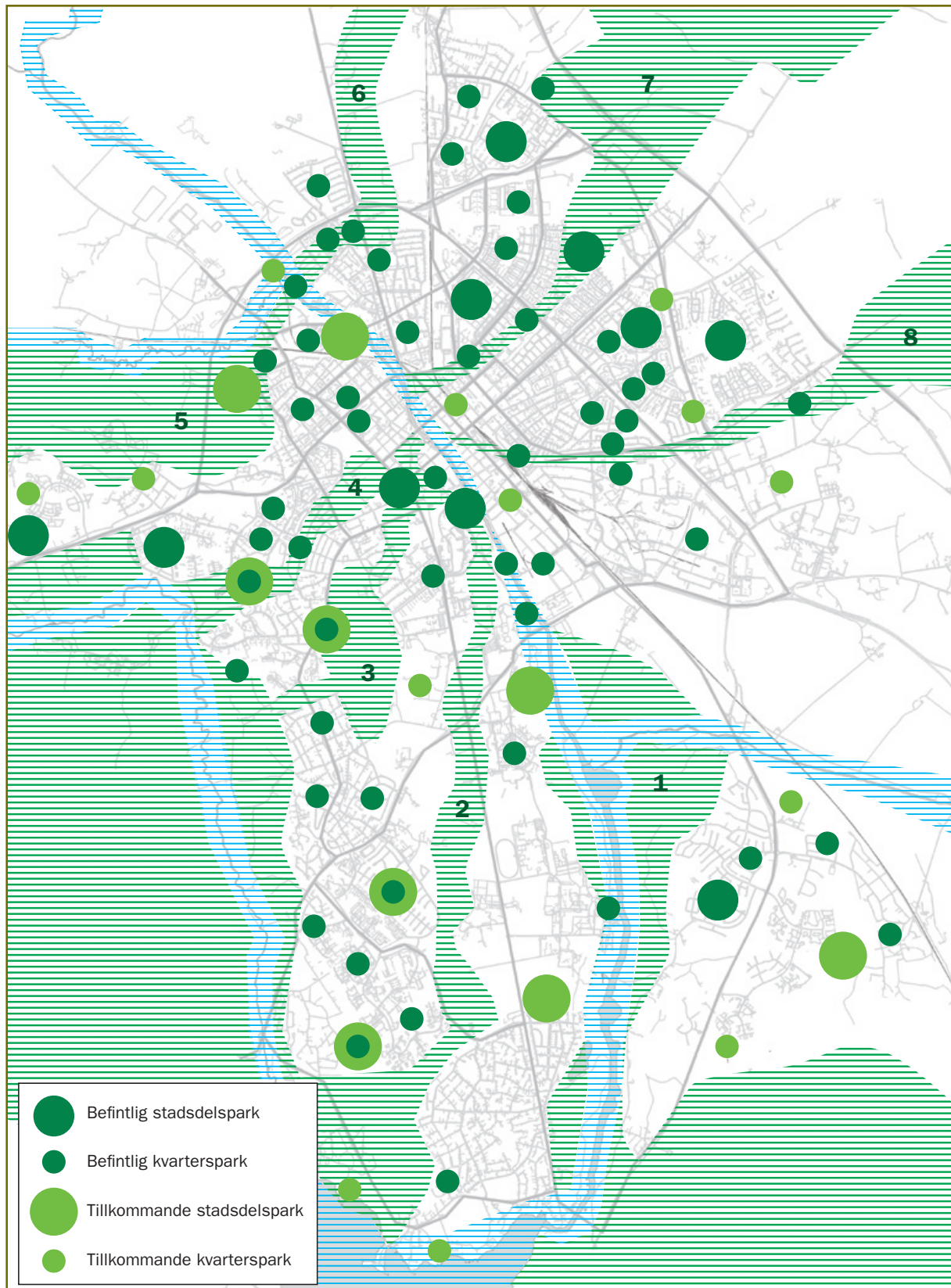
De långsiktiga sektorsmålen är att:

Stadens viktigaste ekologiska och sociala blå/gröna värden och samband värnas och utvecklas. Parker och friluftsområden som upplevs som relativt tysta värnas från bullerpåverkan.

Enligt parkprogram för Uppsala 2002 kan parker delas in i tre grupper med avseende på storlek och avstånd; småparker (mindre än 1 ha, intill bostaden), kvartersparker (1-5 ha, inom 300 m från bostaden) samt stadsdelsparker som är stora parker som kombinerar flera olika funktioner och därför används av hela stadsdelen. Många av de befintliga parkerna behöver utvecklas och tillföras fler upplevelsevärden för att fylla behoven i en växande stad. I en del stadsdelar saknas större parker och där bör nya planeras in. De större parkerna och de föreslagna tillskotten redovisas i figur 4.10.

Anlagd parkmark finns på stora ytor i den östra delen av Uppsala tätort. I innerstaden, Fålhagen och verksamhetsområdena är tillgången mycket begränsad men även delar av Luthagen och de stadsdelar som byggts i skog som Stenhagen, Eriksberg, Norby, Gottsunda, Sunnersta och Sävja har brist på anlagd park. Generellt är de populäraste platserna ofta de som har många upplevelsevärden.

Grönstrukturen inom stadsväven definieras här som bostadsnära parker och naturområden som har stor betydelse för det dagliga livet och de ekologiska funktionerna i staden. Särskilt bevarandevärda grönområden är den del av grönstrukturen som genom sina höga värden, sitt läge, sitt sammanhang eller sin distinkta form bör bevaras och utvecklas i sin helhet. Nya gröna länkar behövs där det idag saknas samband inom grönstrukturen eller mellan grönstrukturens områden. Länkar kan ha funktion som ekologiska spridningskorridorer och/eller som rekreativ stråk, ofta finns båda funktionerna.



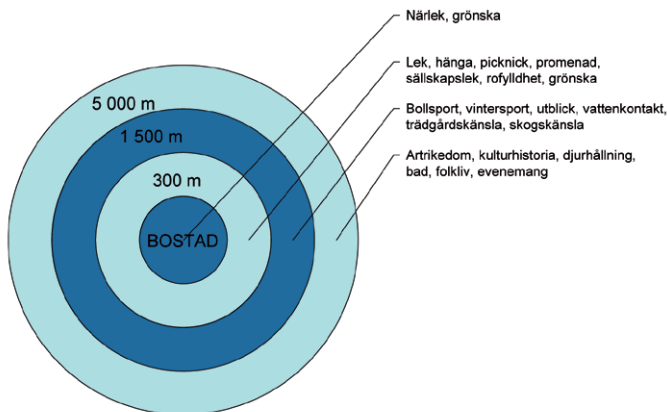
FIGUR 4.10.
Blå stråk, gröna kilar och större parker.
1. Årikeskilen
2. Gula stigen-kilen
3. Hågadalskilen

4. Hågakilen
5. Stabbykilen
6. Gamla Uppsala-kilen
7. Vaksalakilen
8. Vedyxakilen

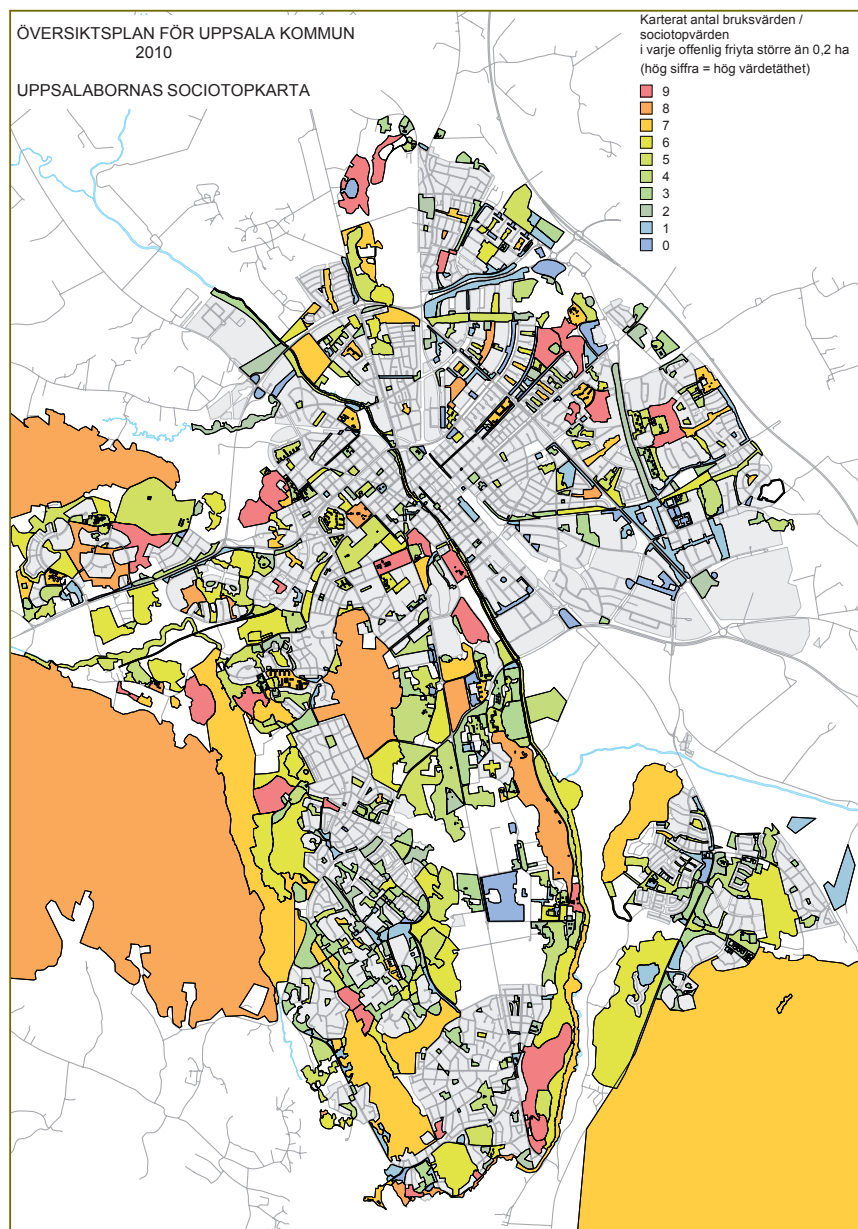
FRITIDSODLING

De långsiktiga sektorsmålen är att efterfrågan på tätortsnära fritidsodling tillgodoses.

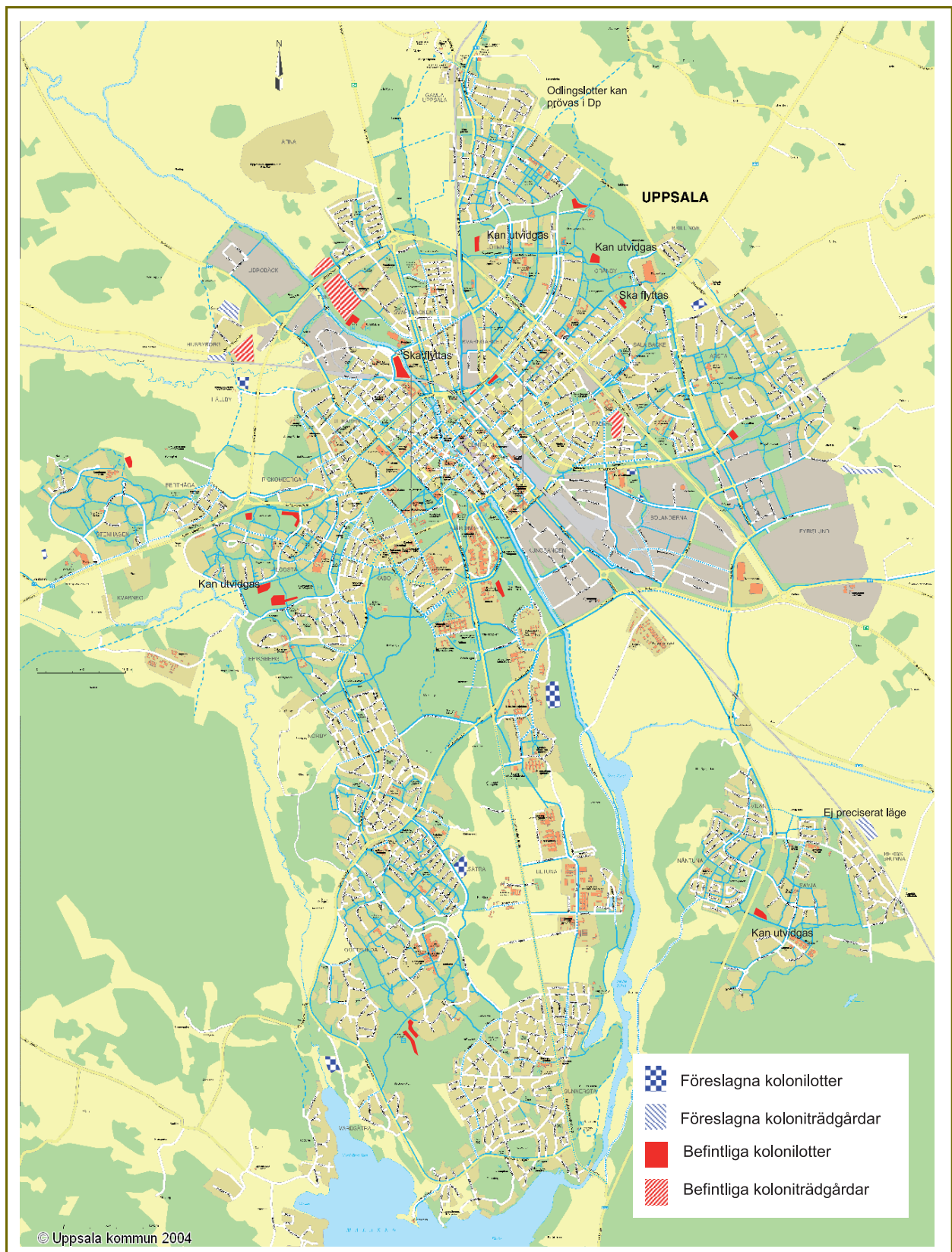
Trädgårdsskötsel är en av de populäraste fritidssysslorna och har en påtagligt positiv inverkan på folkhälsan. Intresset för stadsodling ökar på många håll i Europa, bl a som en följd av klimatdebatten. I de fall då flerbostadshus planeras i tätorterna bör man därför överväga möjligheten till odlingslotter på den egna bostadsgården eller på kommunal mark. I Uppsala stad finns 18 odlingslotsområden och fyra kolonistugeområden i kommunal regi. Kolonistugor finns idag bara i den norra delen av staden. Kommunfullmäktige har 2005 antagit ett förslag till nya koloniområden. Fortsatt planering ska ske i enlighet med det beslutet (figur 4.13 och plankarta 1f Grönstruktur inom stadsväven).



FIGUR 4.11. Sociotopsmurran



FIGUR 4.12 Sociotopkarteringen, sammanfattande karta.



FIGUR 4.13 Kolonilotter och koloniträdgårdar.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att utveckla ett parkområde längs stadens östra gräns och förbättra kopplingar till skogsområdena i öster (Vedyxaskogen och Storskogen/Örlösan.
- Att utveckla stigdragningar och strandnära miljöer längs stränderna vid Ekoln och längs med Fyrisån, Sävjaån, Hågaån och Librobäcken.
- Att utreda de gröna utredningsområdena Hässelby hage, Vedyxaskogen och Örlösan för friluftspanering.
- Att utveckla allmänhetens tillgång till friluftsbad insatser för att överbrygga barriärer och hinder för gröna länkar samt gång- och cykelstråk till parker, fritidsanläggningar, natur- och friluftsområden.
- Att stärka och utveckla viktiga ekologiska eller sociala värden och samband i stadens gröna kilar.
- Att intensivifiera skötseln samt utveckla och tillföra strategiskt belägna parker fler upplevelsevärden. I de stadsdelar där större parker saknas planeras nya in.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering för grönstruktur inom stadsväven (Plankarta 1f):

- Inom grönstrukturen får bebyggelse tillkomma under förutsättning att väsentliga värden för stadens grönstruktur bibehålls eller stärks. För några utpekade utvecklingsområden (se kap3,3) krävs särskild avvägning vad gäller större markerade gröna områden.
- I de särskilt bevarandevärda grönområdena kan enstaka byggnader och anläggningar läggas till om det finns starka samhällsmotiv och intrånget kan kompenseras.
- Grönstrukturen inom stadsväven bör i samband med detaljplanläggning i angränsande områden planläggas som park eller natur om den inte skyddas genom annan lagstiftning.
- Möjligheten att ordna odlingslotter bör övervägas i samband med planering för flerbostadshus.

Naturvärden

MB 3 kap 6§

Plankarta 2 Naturvärden

Det långsiktiga målet är att värdefulla landskap, naturmiljöer och arter bevaras. För att detta ska vara möjligt när det gäller odlingslandskap är det mycket viktigt att förutsättningar för livskraftiga jordbruk, inklusive hållande av betesdjur, bibehålls.

De värdefulla landskapsavsnitt (helhetsmiljöer), naturmiljöer och arter som finns dokumenterade i kommunens naturdatabas definieras här som naturvärden. Sådana mark- och vattenområden ska betraktas som allmänna intressen för naturvärden enligt miljöbalken. Databasen innehåller ett stort antal mer eller mindre aktuella GIS-skikt och utgör ett levande planeringsunderlag. De viktigaste underlagen vid översiktsplanens framtagande sammanfattas i karta 2 Naturvärden. De utgörs av:

- Kommunens naturvårdsinventering (1988-96, med vissa kompletteringar i/intill staden 2009)
- Jordbruksverkets ängs- och betesmarksinventering (2002-2004)
- Skogsstyrelsens nyckelbiotoper och naturvärden (uppdaterad 2009)
- Upplandsstiftelsens inventeringar och ekologiska landskapsplaner (uppdaterad 2009)
- Övriga områden av värde eller potentiellt värde för fågelfaunan (Uppsala Ornitologiska Förening 2010)

Observera att vissa GIS-skikt, bl a mindre naturvårdsobjekt, s.k. punktobjekt, vilka utgörs av förekomster av rödlistade arter mm, ej redovisas på kartan.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering inom områden med naturvärden (Plankarta 2):

Kommunens naturvårdskompetens bör alltid konsulteras i ärenden som berör natur, för uppdaterade underlag och tolkning av informationen. Områdena/objekten ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt:

- skadar naturvärdena
- försvårar/förhindrar ändamålsenlig skötsel där skötselberoende värden finns
- försämrar förutsättningarna för långsiktigt bevarande av livsmiljöer och/eller arter
- försvårar/förhindrar allmänhetens tillträde enligt allemansrätten.

Beträffande riktlinjer för att värna höga estetiska värden i det öppna landskapet hänvisas också till avsnitt 4.6 och 4.7.

Tätortsnära friluftsvärden

MB 3kap 6§

Plankarta 1E Naturvård och friluftsliv
Plankarta 3 Tätortsnära friluftsvärden
Underlagskarta E Friluftsliv

De långsiktiga målen är att:

Alla invånare har god tillgång till närbelägen park- och friluftsmark av god kvalitet med många upplevelsevärden.

Vattenområden och stränder som är viktiga för friluftsliv (inklusive naturbad) bevaras och tillgängligheten utvecklas.

Skolor och förskolor har tillgång till närbelägen mark som är lämplig och stimulerande för barns utevistelse, lek och naturstudier.

Parker och friluftsområden som upplevs som relativt tysta värnas från bullerpåverkan.

I Uppsala kommun är tillgången på friluftsmark geografiskt ojämnt fördelad mellan och inom tätorterna. Tillgången på skogsområden är begränsad i slättområden såsom i Uppsala stads östra och norra delar men även t ex i tätorterna Lövstalöt och delar av Björklinge, Bälunge, Vänge och Rasbo. Uppsala stads västra och södra delar, liksom bl a Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Länna, Almunge och Järlåsa är däremot idag relativt välförsedda med friluftsmark.

De mest besökta friluftsmarkerna finns nära tätorterna. Vissa nyttjas mer av närbelägna stadsdelar medan andra har stor betydelse för hela Uppsala, t ex friluftsområdena Hammarskog, Fjällnora och Sunnerstaåsen samt ås-stråket mellan Röbo och Gamla Uppsala. Tillgängliga planeringsunderlag vid översiktsplanens framtagande redovisas på plankarta 3. Tätortsnära friluftsvärden. För aktuella underlag konsultera kommunens naturvårdskompetens.

Inventeringen "Närrekreationsmarker för Uppsala kommuns tätorter" från 1989 redovisar översiktligt marker med friluftsvärde för staden och de övriga tätorterna. Som en principiell grund för urvalet ligger riktlinjer för grundtillgång på närfriluftsmarker för kommunens tätorter som senare kom att antas av kommunfullmäktige i augusti 1994 (KF 1994, ser. A, nr. 149). I "Inventering av skolornas närnatur i Uppsala kommun" från 1989 finns kommuntäckande underlag för naturområden för pedagogisk undervisning och elevers naturkontakt.

Det finns i dagsläget femton iordningställda kommunalt förvaltade friluftsområden. varav tre (Hågadalen-Nåsten, Norra Lunsen och Stadsskogen) är naturreservat (se plankarta 1e). Befintliga kommunalt förvaltade badplatser och friluftsområden, liksom de viktigaste regionala och lokala vandringslederna, framgår av underlagskarta E Friluftsliv.

Det är relativt ont om sjöar i kommunen. Mälaren och dess stränder, men också övriga sjöar och vattendrag som

är lämpliga för bad och andra vattenanknutna aktiviteter, är därför viktiga tillgångar för kommunens invånare och besökare.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering inom områden med tätortsnära friluftsvärden (plankarta 3):

Områdena ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt:

- skadar friluftsvärdet, friluftsupplevelsen och när det gäller skolornas närnatur även de naturpedagogiska värdena
- försämrar den allemansrättsligt grundade tillgängligheten för allmänheten
- försvårar möjligheterna att utveckla tillgänglighet och kvaliteter för rörligt friluftsliv.

Skyddad natur

MB 7 kap

Underlagskarta F Förordnanden

Inom Uppsala kommun finns många naturområden med områdesskydd enligt miljöbalken. Det gäller de områden som är naturreservat, naturminne, skogliga biotopskydd och skydd för landskapsbilden (äldre bestämmelse i före detta naturvårdslagen) samt de områden som ingår i det europeiska nätverket för skyddad natur, Natura 2000. Flera av Natura 2000-områdena skyddas även som naturreservat. Åtgärder som berör Natura 2000-områden ska tillståndsprövas av Länsstyrelsen.

Enligt miljöbalken gäller också strandskydd för alla sjöar och vattendrag oavsett storlek. Björklinge-Långsjön har även ett förordnande för att skydda mot tillförsel av föroreningar.

I odlingslandskapet är småbiotoper generellt skyddade som biotopskyddsområde, vilket innebär att det inte får bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Länsstyrelsen kan meddela dispens från bestämmelserna. För mer information om förordnanden se underlagskarta F Förordnanden och bilaga 2.

Riksintressen

Underlagskarta G Riksintressen

RIKSINTRESSEN FÖR NATURVÄRDEN

MB 3 kap 6§

De områden i kommunen som utpekats med stöd av miljöbalken som riksintresse för naturvården (se bilaga 3) ska enligt lag skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön.

RIKSINTRESSE FÖR TURISM OCH FRILUFTSLIV: MB 4 kap

Mälaren med öar och stränder

Inom riksintresseområdet ”Mälaren med öar och strandområden” ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas vid bedömningen av tillåtligheten av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön. Bestämmelserna innebär dock inte någon restriktion för utvecklingen av tätorter och det lokala näringslivet.

Hela strandremsan från Dalbyviken till kommungränsen mot Enköpings kommun har stort värde för friluftslivet genom höga naturvärden i form av attraktiv flora och fauna, fina utsiktslägen ut mot Ekoln och badmöjligheter. Tillgängligheten till stranden för friluftslivet är på många platser låg från landsidan på grund av fritidshustomter, branter eller igenvuxen skog, varför det är mycket viktigt att värna om de tillgängliga strandpartierna.

Utifrån ett turistiskt perspektiv är Wiks slott centrum i området. Miljön är även av riksintresse för kulturmiljö-

vården. Den parkartade skogen med många storgrova ekar närmast slottet anknyter väl till slottet och kan ge en uppfattning om hur det kunde se ut runt många slott och herresäten under 1700- och 1800-talen. Tillgängligheten till miljön är god både från sjösidan och landsidan.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering inom riksintresseområdet ”Mälaren med öar och stränder” (underlagskarta G):

I all ärendehantering som rör området ska lösningar sökas som kan hjälpa till att bevara och utveckla befintliga värden för friluftsliv och turism samt förbättra tillgängligheten till stranden.

YTTERLIGARE INFORMATION OCH UNDERLAG

För mer information om kommunens naturförhållanden och miljömål som rör biologisk mångfald och friluftsliv hänvisas till Naturvårdsprogrammet och de planeringsunderlag som ligger till grund för detta, vilka finns samlade i kommunens naturdatabas. För mer information om de sociala värdena i stadens och tätorternas offentliga rum hänvisas till sociotopkartorna.

BOSTÄDER

4.3

(ingen plan- eller underlagskarta)

Delvis PBL 2 kap samt PBL 4 kap 1§

I ett välfärdsperspektiv intar bostaden en särställning inom den byggda miljön genom att den utgör basen för de flesta människors vardagsliv. Den är platsen för återhämtning och vila och en privat sfär för hushåll och individer att rå sig själva och ägna sig åt olika aktiviteter. Ofta fungerar bostaden och dess närmiljö som en grundläggande social arena och bas för gemensamma aktiviteter. Ett boende under trygga förhållanden är en grundförutsättning för goda levnadsförhållanden. Behovet av olika boendeformer skiftar genom livet, från ungdoms- till senioråldern. Alla ska ha möjlighet att finna en lämplig boendeform i olika skeden av livet. Boendemiljöerna bör avspegla skilda individuella behov.

Tillgång och attraktivitet i utbudet av bostäder och tomtmark är också väsentligt för den ekonomiska tillväxten. Inom kommunen ska erbjudas en stor variation av boendalternativ i skilda miljöer. Både i staden och i kommunens mindre tätorter ska det finnas ett brett utbud av bostäder med avseende på upplåtelseformer och bostadstyper i miljöer med olika karaktär. Det skapar förutsättningar för valfrihet i boendet, minskar segregationsmekanismer och möjliggör för olika grupper av människor att finna en lämplig bostad och omgivande miljö. En hög bostadsproduktion håller nere kötider och bostadspriser vilket underlättar för hushållsbildning och för ungdomar och andra hushåll med låga inkomster att finna en lämplig bostad.

Den långsiktiga hållbara samhällsutvecklingen är beroende av en hög produktionstakt av bostäder. Med den förväntade befolkningstillväxten kommer det att finnas ett långsiktigt behov av en produktion på omkring 1 200 lägenheter per år. De närmaste åren förutses en särskilt stark efterfrågan. Översiktsplanen har en beredskap för ca 1 500 bostäder per år, eller 30 000 totalt fram till horisontåret 2030. Beredskap för ca en femtedel av dessa bostäder ska finnas i de små tätorterna och på landsbygden. Nya bostäder på landsbygden förutsätts i första hand tillkomma i utpekade stråk med god kollektivtrafikförsörjning, tillsammans med landsbygdsnäringsverksamhet och/eller i anslutning till befintliga bebyggelsegrupper/byar så att de stöttar bygden och stärker underlag för gemensamma lösningar på teknisk försörjning.

Några av stadens och de små tätorternas utvecklingsområden rymmer förhållandevis många nya bostäder. Dessa områden ska byggas ut i balanserade etapper. Det är viktigt att inflyttare i respektive etapp hinner etablera sociala nätverk och bo in sig i en överblickbar omgivning av människor i samma situation. Samtidigt bör etapperna vara tillräckligt stora för att ge underlag till utbyggnad av basservice som förskola och skola för lägre årskurser där så behövs.

Boende för särskilda grupper

Kommunen har enligt lag ansvar för bostadsförsörjningen för särskilda grupper som har behov av stöd. Det gäller äldre med behov av särskilt stöd, personer med funk-

tionsnedsättning, nyanlända flyktingar samt hushåll som på grund av ekonomiska och/eller sociala skäl inte kan få en bostad på egen hand. Behoven skiljer sig åt genom att i vissa fall gälla ett permanent boende och i andra fall ett boende för en viss period av livet.

Hos äldre finns ofta en önskan att kunna bo kvar i sin invanda miljö då man inte längre kan bo kvar i sitt gamla hem. En varierad nyproduktion i kommunens olika tätorter är viktigt för att upprätthålla sådana möjligheter. Nyproduktion tillgodoser krav på standard och tillgänglighet som är särskilt viktigt för äldre. För seniorer innebär ofta stigande ålder och en successiv försämring av funktioner att man måste vistas allt större del av dygnets timmar i bostaden eller i närområdet. Socialt igenkännande och tillgängliga mötesplatser för social samvaro i bostadsmiljön är därför viktigt. Tillgänglighet och närhet till olika former av offentlig och kommersiell service, park och strövområde är också viktigt då rörelseförmågan minskar.

Trygghetsbostäder är en ny boendeform för äldre människor som känner sig oroliga eller otrygga i den ordinära bostaden. Trygghetsbostäder ska uppfylla höga krav på tillgänglighet samt ha ett socialt innehåll i form av gemensamhetslokaler och servicevärd/värdinna. Uppsala kommun avser att genom bl a subventioner av det sociala innehållet, främja tillkomsten av trygghetsbostäder i kommunen.

Kommunen har ansvaret för äldreomsorgen och inriktningen är att skapa förutsättningar för äldre att med bibehållen trygghet bo kvar hemma så långt som möjligt. Vård- och omsorgsboenden kommer trots det att behövas. Till 2030 kan antalet personer över 80 år komma att nästan fördubblas i kommunen. Enligt kommunens vårdboendeplan kommer behov av nya vårdboenden att finnas företrädesvis i staden men också i områdena Almunge, Rasbo, Vattholma, Björklinge och Bälunge under perioden 2016-2030.

Kommunen har det övergripande ansvaret för planering av insatser för personer med funktionsnedsättning. Per-

soner med funktionsnedsättning ska ha möjlighet att leva och bo så likt andra människor som möjligt, det vill säga i en fullvärdig bostad som är den enskildes privata och permanenta hem. Tillgängligheten till olika former av offentlig service är viktigt för denna grupp. Det framtida behovet av nya boenden finns framför allt i Uppsala stad, och lokalisering av bostäder bör ske med syfte att underlätta för den enskilde att aktivt delta i samhällslivet. Ett tillskott på ca 15-20 bostäder per år (i hela kommunen) med särskild service för vuxna behövs inför kommande år för att kunna möta det anhopade behovet av bostäder.

Bostäder för nyanlända flyktingar och för hushåll med ekonomiska och/eller sociala problem som inte kan få ett eget bostadskontrakt bör ha en geografisk spridning i kommunen. Det bör vidare röra sig om bostäder i det ordinarie beståndet och inte speciella hus/fastigheter. Flertalet av de bostäder som kommunen äger/är hyresvärd för ligger i Uppsala stad.

Kommunens bostadspolitiska strategi (nu under revidering) anger hur kommunen generellt ska arbeta med bostadsfrågorna. För bostadsförsörjningen för särskilda grupper finns särskilda program hos ansvariga nämnder.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering för bostäder:

- Variation och mångfald eftersträvas genom funktionsblandning samt genom komplettering med hustyper, upplåtelseformer och lägenhetstyper som är underrepresenterade på orten eller i stadsdelen.
- Vid planering av bostadsområden i staden och i tätorterna ska behovet av bostäder för särskilda grupper beaktas. Bostäder med särskild service ska så långt möjligt integreras i ordinarie bostadsproduktion, de ska ha en geografisk spridning i kommunen och lokaliseras med utgångspunkten att de boende ska kunna aktivt delta i samhällslivet.

NÄRINGS- OCH FÖRETAGANDE 4.4

(ingen plan- eller underlagskarta)

Staden

Uppsalas näringsliv är framför allt specialiserat inom offentlig verksamhet samt Life Science. Besöksnäringarnas betydelse för sysselsättning och stadsutveckling blir alltmer betydelsefull. Kommunen behöver ha en hög plan- och markberedskap som möjliggör nyetableringar och expansion av befintliga företag. För att kunna ta tillvara Uppsalas tillväxtpotential krävs dessutom en god marginal i utbudet. I ett positivt scenario ska kommunen ha en planberedskap för en utbyggnad på 1,5 miljon kvm lokalyta och minst en 20 hektar sammanhängande yta för stora företagsetableringar.

Verksamheter och företag kan ha helt skilda förutsättningar och behov och det bör därför finnas olika miljöer som kan tillgodose detta. Vissa efterfrågar billiga, enkla lokaler medan läget och imagen är viktigt för andra. Det är angeläget att skilda verksamhetsmiljöer profileras och utvecklar en identitet för att tydliggöra karaktären och underlätta för företag och andra verksamheter i beslutsprocessen vid etablering.

Uppsala ska uppfattas som ett attraktivt och konkurrenskraftigt etableringsalternativ. Detta kräver en bredd i utbudet av verksamhetsytor med avseende på geografi, pris, profil, exponering och infrastruktur. Vidare behöver utbudet definieras för specifika målgrupper.

Verksamheter som påverkas av att kommunen initierar omvandling och behöver fullgod ersättningsmark i nya lägen.

Verksamheter med expansionsbehov

NYETABLERINGAR

Fram till 2030 dominerar sannolikt utbyggnad för industriliknande verksamheter ytmässigt medan kontor, handel och service har något mindre utbyggnadsbehov. Det framtida ytbehovet är störst:

I stadens centrala delar. Utrymmesbrist skapar behov av att utveckla zonen utanför stadskärnan.

I lättillgängliga ytterområden lämpade för ytkrävande verksamhet.

Utanför staden, främst i anslutning till E4:an för nyetableringar inom partihandel/lager/logistik samt handel med motorfordon och viss detaljhandel.

INDUSTRIDOMINERADE MILJÖER

Verksamheter av industriell karaktär ligger idag till stor del i lägen mycket nära innerstaden; Boländerna, Kungsängen och Librobäck. Många av dessa ytkrävande verksamheter är trots det mest betjänta av lägen med god tillgänglighet och framkomlighet och som är tillåtande avseende vissa

miljöstörningar, exempelvis vid nya E4:an. Kunskaps- och/eller personalintensiv tillverkning är däremot betjänta av centrala lägen och kan gynnas av att ytkrävande verksamheter flyttar till mer perifera lägen.

Områdena Librobäck, Boländerna, Fyrislund samt Husbyborg karaktäriseras av varierade verksamheter, från mindre, enkla verkstadsindustrier och lager/logistik till högteknologiska, forskningsbaserade verksamheter.

Ett tänkbart expansionsområde ligger norr om Kungsängens gård. Området ska i så fall profileras mot ytkrävande etableringar inom Uppsalas tillväxtbranscher såsom Life Science, cleantech, ICT samt kunskapsintensiva tjänster.

Nya stråk för verksamhetsetablering i attraktiva skylt- och transportlägen ska skapas längs med större vägar i östvästlig riktning samt vid E4:ans nya trafikplatser. Ett brett erbjudande innebär bl a att lokaliseringmöjligheter ges i anslutning till flera av stadens transportnoder såsom vid infarten från väg Enköpingsvägen/Salavägen, Husbyborg, Storvreta, Vaksala-Eke, Almungevägen och Södra Bergsbrunna. Mark för miljöfarliga verksamheter bör särskilt beaktas. I översiktsplanen för Hovgården finns mark reserverad för sådan verksamhet.

KONTORSDOMINERADE MILJÖER

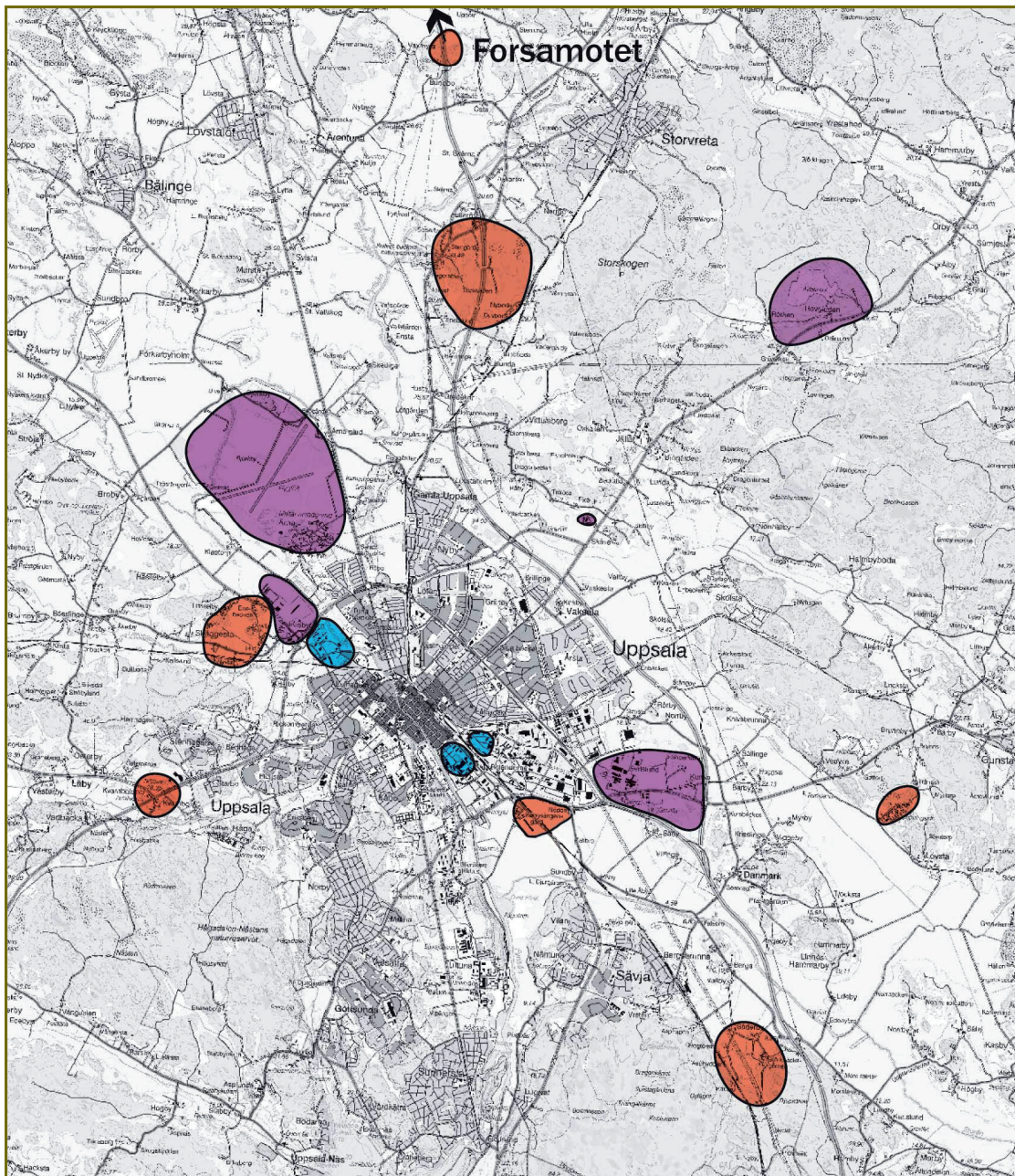
Efterfrågan på kontorslokaler har en stark koncentration till de mest centrala delarna av Uppsala samt till områden vid Dag Hammarskjölds väg. Vakansgraden stiger i övrigt med avståndet till centrum. För att Uppsala ska vara ett attraktivt och konkurrenskraftigt alternativ för nyetablering och expansion inom den kvalificerade tjänstesektorn behöver etableringsområdena utveckla en tydlig profil och identitet. Detta är särskilt viktigt i områden med blandning av bostäder och verksamheter. Nya områden för kontorsetableringar avsätts vid Fyrislund och i mer centrala omvandlingsområden som Boländerna och Kungsängen.

MILJÖER FÖR I FÖRSTA HAND FORSKNINGSAN-KNUTNA VERKSAMHETER

En viktig drivkraft för förnyelse och tillväxt i Uppsalas näringsliv är avknoppning och etablering av forskningsrelaterad verksamhet. För att denna utvecklingspotential ska kunna realiseras krävs en tydlig profilering och exponering av tilltänkta expansionsområden, såväl nationellt som internationellt. Inom Rosendalsområdet ska etablering av forsknings- och utbildningsnära verksamheter stimuleras. Fyrislund, Uppsala Science Park och Ultuna är befintliga verksamhetsområden som också är viktiga för att möjliggöra denna utveckling.

Landsbygd

Landsbygden och de mindre tätorterna har i vissa avseenden fördelar och förutsättningar som inte finns i staden. En stor del av företagen utanför Uppsala stad har



FIGUR 4.14 Områden för yrkrävande/miljöstörande verksamheter främst i och nära staden:
Blått=avvecklas; lila=befintligt, utvecklas; rött =nya.

kopplingar till de areella näringarna. Hästnäringen har vuxit under senare år och genererar ett relativt stort antal kringtjänster. Inom kommunen finns stora områden med intensivt jordbruk. Antalet lantbruksföretag har minskat under senare år till fördel för en ökad stordrift med mer än 100 ha åkermark. Dessa lantbruksföretag intar en nyckelposition för landsbygdsföretagandet genom att generera företagande i många andra branscher såsom transport- och byggbranscherna samt i en växande besöksnäring.

Ett läge på landsbygden ger möjligheter till areell verk-

samhet kombinerat med annan näringsverksamhet och attraktivt boende. Besöksnäringarna med inriktning på rekreation och närturism kan förväntas fortsätta växa.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att hålla en hög plan- och markberedskap som möjliggör nyetableringar och expansion av befintliga företag.
- Att stimulera etablering av forsknings- och utbildningsnära verksamheter inom Rosendalsområdet.

SERVICE, KULTUR OCH FRITID SAMT IDROTT OCH MOTION _____ 4.5

(ingen plan- eller underlagskarta)

Samhällsservice

Detta avsnitt behandlar kommunala servicegrenar samt kommersiell service. Samhällsservice med andra huvudmän i kommunen behandlas inte i avsnittet. För att understödja en utveckling mot livskraftiga orter och levande landsbygd är det viktigt med samverkan mellan verksamheter och samnyttjande av lokaler. Det är ett sätt att möta det rationaliseringstryck som ligger över alla servicegrenar, såväl offentliga som kommersiella, och ofta driver mot koncentration av verksamheter till färre platser och särskilt till Uppsala stad.

Förskola, grundskola och gymnasieskola

Förekomsten av förskola och grundskola i första hand för de första skolåren är särskilt viktigt när barnfamiljer ska välja att bosätta sig/bo kvar. Förekomsten av en bra förskola är även en tillväxtfaktor. Enligt skollagen ska kommunen erbjuda plats inom förskoleverksamheten, förskoleklass och skolbarnsomsorg (fritidshem) så nära barnets eget hem som möjligt med beaktande av vad som krävs för att effektivt utnyttja lokaler och andra resurser. Allt fler har utnyttjat möjligheten att välja en annan skola än den som ligger närmast eller välja en friskola.

När förskole-/skollokaler kan användas även för andra ändamål än för den ordinarie verksamheten, bidrar detta till ett rikare samhällsliv i området, orten eller trakten utan att markanspråk ställs eller att investeringar i lokaler behöver göras. Verksamheten i sig innebär en stor kontaktyta och lokalerna kan ofta fungera som samlingsplatser vilket sammantaget är av stor betydelse för att upprätthålla gemenskap i området, på orten eller i trakten.

I staden och särskilt i de centrala delarna har det byggts många nya bostäder de senaste åren och en fortsatt utbyggnad av bostäder planeras. En stadsplanering som bygger på förtätning innebär att markanspråk för kommunal service kan komma i konflikt med markutnyttjande för bostäder och/eller andra verksamheter. Denna konflikt blir särskilt tydlig i redan "färdigbyggda" stadsdelar där marktillgången är begränsad, men kan även visa sig i nya områden med hög exploateringsgrad. Detta innebär att alternativa lokaliseringsslösningar för kommunal service kan behöva prövas, där förutom den mer traditionella lokaliseringen av kommunal service på egen tomt, lokalösningar integrerade i boendemiljöer kommer att bli mer vanliga. Här står planeringen inför utmaningen att hantera konflikter mellan kraven på god boendemiljö och de funktionella samt yt- och kvalitetsmässiga krav som ställs på serviceverksamheter, bl a avseende trafikföring, buller och utemiljöer. Mot bakgrund av översiktsplanens utpekade stadsplanering med fortsatt förtätning måste bl a förskolor

med storleks- och kvalitetsmässig tillräckligt stora gårdar även kunna etableras i centralare delar av staden. Utvecklingen av enskilda förskolor och fristående skolor påverkar kommunens behov av lokaler för pedagogisk verksamhet och innebär att arbetet med lokalförsörjningen måste resultera i en ännu större flexibilitet i lokalanvändningen.

FÖRSKOLA

Efterfrågan på barnomsorg beror både på hur många barn som föds, hur många barn i förskoleåldrarna som flyttar in till kommunen samt hur stort föräldrarnas behov av förskola är. Behovet av antalet platser varierar från tid till annan men kommunen måste ha en beredskap för att klara det behov som uppstår. Den närmaste 10-årsperioden bedöms beredskapen grundat på befolkningsutvecklingen vara ca 300 nya platser/år inklusive de som tillkommer i enskild regi. Även därefter tros en fortsatt hög beredskap behövas. Barngruppernas storlek påverkar dessutom behovet av antalet lokaler för förskoleverksamhet. En tydlig samordning måste ske med utbyggnaden av områden för bostäder.

GRUNDSKOLA

Elevtalen i grundskolan väntas nå sin botten i år - 2010. Antalet elever bedöms öka igen från och med 2011. Om fem år kan antalet elever vara ca 2 000 fler jämfört med i dag. Antalet elever i årskurs 7-9 väntas minska ytterligare ett par år medan utvecklingen av elever till och mer årskurs 6 börjat öka för flera år sedan och väntas fortsätta att göra så. När en ny skola behöver byggas är beroende av hur många elever som kan tas emot i de befintliga skolorna, hur många enskilda skolor, vilka hittills etablerat sig i befintliga lokaler, som startar samt var i kommunen behovet uppstår. Om t ex en av kommunens orter utanför staden byggs ut i större omfattning måste en ny skola byggas samtidigt som det byggs nya bostäder. Under den närmaste tioårsperioden bedöms några nya skolor eller lokaler där det bedrivs undervisning behöva komma till. Fram till 2030 kan antalet elever stiga från dagens nivå med så många som ca 8 000 - 9 000, vilket innebär ett behov av många nya lokaler där undervisning bedrivs. Även gällande grundskoleverksamheten måste kommunen ha en beredskap för att klara det framtida behovet. Framför allt i de lägre skolåren - förskoleklass till och med år 3 - är det viktigt att det finns skolor i bostadens närhet.

GYMNASIESKOLA

År 2030 beräknas antalet ungdomar i gymnasieåldrarna ha stigit med ca 1000 jämfört med idag. Bl a beroende på hur antalet elever som väljer friskola utvecklar sig samt hur kommunen väljer att hantera elevminskningar fram till 2015 kan det under översiktplanepreioden bli aktuellt att bygga eller ta i anspråk befintliga lokaler för en eller ett par gymnasieskolor.

Kultur och fritid

Ett rikt och varierat utbud av kultur- och fritidsaktiviteter har betydelse för folkhälsan och människans upplevelse av en god livsmiljö. Kommunens roll består till stor del av att ge förutsättningar för föreningar och andra att bedriva meningsfulla fritids- och kulturaktiviteter.

En grundläggande förutsättning för ett aktivt kultur- och fritidsliv är att det finns ändamålsenliga lokaler och anläggningar. Det råder i nuläget ett mycket stort behov av anläggningar och lokaler för kultur- och fritid, både på lokal nivå och för hela stadens behov. I samband med att staden växer och utvecklas behövs expansionsmöjligheter för befintliga anläggningar. Dessutom behövs ytterligare anläggningar. Biblioteken har en nyckelroll som mötesplatser och tillgängliga informations- och kunskapscentraler. Det är därför av stor vikt att hänsyn tas till biblioteksbehovet i den övergripande samhällsplaneringen. Stadens museer liksom Uppsala Konsert & Kongress (UKK) samt Stadsteatern befäster, tillsammans med andra kulturscener Uppsala kommuns plats som en av landets viktigare kulturstäder.

Konstmuseets verksamhet ska utvecklas för att bli en större angelägenhet för Uppsalaborna. En utredning har påbörjats för lokalisering och innehåll i ett nytt hus för konst.

Idrott och motion

Närmiljön har stor betydelse för möjligheten till idrott och motion liksom lokaler och anläggningar har betydelse för fritidens och idrottens olika behov. Idrotten och föreningslivet har en viktig funktion bl a för att stärka folkhälsan och bidra till välbefinnande, men också som mötesplats för social gemenskap. Närmiljöns utformning är avgörande för möjligheten till och lusten för fysisk aktivitet. Ytor för spontanidrott, såsom spår och leder eller plana gräsytor, är exempel på anläggningar som inbjuder till vardagsmotion och rekreation. Det är lättare att uppnå målet med en god folkhälsa om det finns möjlighet till spontanaktiviteter och rekreationsområden i närmiljön. Målsättningen är därför att:

- Alla tätorter har rekreations- och idrottsytor som svarar mot befolkningens behov.
- Alla tätorter har tillgång till promenadstråk, motionslingor och grönytor utformade för spontanidrott.
- Förutsättningar finns för elitidrottens utveckling.

Det råder i nuläget ett mycket stort behov av ytor och anläggningar för idrott och motion i Uppsala tätort. I samband med att staden växer och utvecklas behöver ytterligare ytor och anläggningar för bredd-, spontan-, motions- och elitidrott planeras. Till detta kan läggas framtida behov av t ex flera elljusspår, motionslingor och tillgång till naturbad – även detta anläggningar som kräver stor tillgång till mark.

Utökning av nya idrottsytor ska ske i takt med befolkningsökningen. Ett samutnyttjande av lokalbeståndet mellan flera verksamheter eftersträvas. Lokaler och anläggningar ska vara väl spridda över hela staden. På vissa platser utvecklas idrottscentrum av regional karaktär. Det gäller området väster om Stenhagens centrum, Fyrishov, Arenastråket vid Fyrisån, Ekebydalen, Gränby sportfält, Fyrislund, idrottsområdet i Bergsbrunna/Sävja samt Gottsundagipen (se karta 1b, markanvändning).

Kommersiell service

STADEN

Kommunen eftersträvar en balans mellan handelsetableringar i externa handelslägen, stadsdelscentra och stadskärnan Dessa tre områdeskategorier representerar kompletterande servicefunktioner i staden. Uppsalas försäljningsindex för sällanköpsvaror ligger lägre än andra residensstäder. Handelns tillväxt är i hög grad beroende av förmågan att dels positionera Uppsala som ett regionalt handelscentrum, dels ta tillvara tillväxtpotentialen i befolkning och arbetsmarknad.

Det är viktigt att handeln får utvecklas och att efterfrågan på nya typer av handel kan tillfredställas. Handeln ska kännetecknas av lättillgänglighet och en god geografisk balans mellan olika former av handel i staden. En god handelsstruktur som samplaneras med bebyggelse, trafik och godstransporter är av stor betydelse. En grov fördelning av planens beredskap för tillkommande handelsytor har gjorts enligt följande:

- Stadskärnan 15 000 kvm
- Stadsdelscentra 20 000 kvm
- Externa centra 100 000 kvm
- Stadsstråk 15 000 kvm
- Summa 150 000 kvm

Beträffande handelns utveckling i de skilda typområdena hänvisas till kapitel 3.4 och 3.5.

LANDSBYGDEN OCH TÄTORTERNA

Den kommersiella servicen i kommunen är starkt koncentrerad till Uppsala stad. För invånare som lever sitt dagliga liv huvudsakligen utanför staden är tillgång till dagligvarubutik i bostadens närhet särskilt viktig. Butikerna har även en roll som mötesplats och ”informationscentral” för vad som pågår i bygden/orten. Utvecklingen mot att butikerna får allt bredare serviceutbud kan stärka underlaget för butiken, men kan samtidigt innebära att vid en nedläggning så försvinner inte endast dagligvaruhandeln utan också apoteksutlämning, kassaservice mm. Bygderna och tätorterna runt Uppsala stad har alla en mycket omfattande pendling. Detta påverkar i sin tur dagligvaruhandeln på så sätt att köptroheten minskar och mycket av konsumtionen sker i Uppsala stad på ”vägen

hem från jobbet". Översiktsplanens inriktning är därför att befolkningstillväxten utanför staden huvudsakligen sker i utpekade tätorter och stråk, vilket stödjer kommersiell service i tätorterna och ger rimliga resvägar till dagligvarubutik från omgivande bygder.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att pröva möjligheten till samverkan mellan verksamheter och samnyttjande av lokaler och anläggningar vid utveckling av samhällsservice, kultur och idrott.
- Att avsätta mark för att bygga nya förskolor och skolor, såväl i staden som i övriga orter där behov finns.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering rörande samhällsservice, kultur och fritid samt idrott och motion:

- Tillgången på ledig kapacitet inom förskola och skola ska beaktas vid planering av nya bostadsområden.
- Nya lokaler för förskola och grundskola bör placeras i anslutning till natur, parkområden och/eller områden för lek och idrott. Gårdsmiljön ska tillsammans med omgivande varaktiga friytor ha tillräcklig storlek och kvalitet för att möjliggöra utomhuspedagogik.
- Förskolor bör utformas på ett flexibelt sätt så att de kan användas för andra ändamål i en framtid.
- Bostadsområden ska utformas med möjlighet att utöva fysisk aktivitet i närmiljön.

UTFORMNING AV DEN BYGGDA MILJÖN 4.6

PBL 2, 3 och 4 kap

Staden

STADENS KARAKTÄR OCH HISTORISKA ARV

Uppsalaåsen, Fyrisån och den bördiga slätten är de naturgivna förutsättningar som gett upphov till Uppsala och dess identitet. Idag är de viktiga kännemärken i staden och dess omgivningar. Till stadsbygdens kännetecknande drag hör siluetten, upplevelsen av stadens gräns, infartsvägarna samt landmärken såsom kulturbyggnader, torn och skorstenar. Dessa landmärken gör det enklare att orientera sig och förstärker ofta upplevelsen av staden. Stadsbilden präglas starkt av åsen med slottet, Carolina Rediviva och domkyrkan samt Uppsala konsert och kongress vid Vaksala torg.

Till stadens kännetecken hör också den historiska uppdelningen mellan den borgerliga staden på östra sidan om Fyrisån och den kyrkliga/akademiska staden på den västra sidan om ån. Universitetet och institutionsområdena är en viktig del av upplevelsen av Uppsala.

Uppsalas olika stadsdelar har olika bebyggelsemönster och uttryck beroende på tidsepok och geografiskt läge.

Stadens kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer

Förändringar som berör områden med särskilt miljö- och stadsbildsvärde och byggnader med särskilt arkitektoniskt och kulturhistoriskt värde bör utföras med varsamhet och hänsyn till bebyggelsens särdrag. En stor del av de värdefulla kulturmiljöerna är skyddade med olika typer av förordnanden och stora delar av staden ingår i område av riksintresse för kulturmiljövärden. Utöver detta finns kommunala bebyggelsemiljöer som klassats som kulturhistoriskt värdefulla. Dessa omfattas av plan- och bygglagens 3 kap 10 och 12 §§, vilket innebär att ändringar ska

utföras varsamt samt att de byggnader som är värdefulla inte får förvanskas.

Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer

Kommunfullmäktige förklarade 22 avgränsade bebyggelsemiljöer i staden som särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer av kommunfullmäktige 1988. I dessa miljöer gäller således särskilda varsamhetskrav enligt plan- och bygglagen.

Uppsalas historiska stadskärna avgränsas av Strandbodgatan, Kungsgatan, Skolgatan, Kyrkogårdsgatan, Nedre Slottsgatan och Munkgatan. Hela stadskärnan förklarades som särskilt värdefull bebyggelsemiljö vid kommunfullmäktiges beslut 1988. Karaktären hos det vida spektrum av byggnader från olika epoker som finns i Uppsalas historiska stadskärna ger en kunskap om stadens bebyggelseutveckling. Ett av stadens kännetecken är den begränsade höjden hos den historiska stadskärnans bebyggelse, som därmed utgör fond till stadens märkesbyggnader.

Institutionsstaden

Offentliga institutionmiljöer speglar viktiga skeden i den historiska och kulturhistoriska utvecklingen på såväl nationell som regional nivå. Institutionsområden har ofta karaktärsskapande byggnader och en vacker parkmiljö med ett värdefullt inslag av stora lövträd. Ett institutionsstråk sträcker sig längs åsen från Observatorielunden i norr till Ultuna i söder. Stadens institutionsområden ingår i område av riksintresse för kulturmiljövärden.

Bebyggelseinventeringar

Som underlag för bedömning av bebyggelsemiljöers skyddsvärde finns olika bebyggelseinventeringar. En inventering och utkast till värdering av industrimiljöer gjordes 2003. Industribyggnader och industrihistoriska miljöer

är föremål för omvandling och många miljöer har redan försvunnit. Även den bebyggelse som tillkom i Uppsala under åren 1951- 1979 är under stort förändringstryck. En inventering av det moderna samhällets kulturarv och förslag till urval av arkitektoniskt och kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader gjordes 2006.

UTFORMNING AV STADENS BYGGNADER, RUM OCH PLATSER

Uppsala är en modern växande stad med stark förankring i sin historia. Inriktningen för stadens framtida utveckling är att den främst ska växa inom sina gränser. Detta ställer höga krav på byggnaders och anläggningars utformning. Nya tillskott i staden ska göras med respekt för den befintliga miljön och med en ambition att skapa nya byggda miljöer med arkitektonisk kvalitet.

Den framväxande staden ska utformas så att den blir stimulerande och karaktärsstark. Förändring, nytillskott och bevarande ska förstärka varandra. Attraktiva och variationsrika miljöer ska skapas för verksamheter, boende, rekreation och transporter.

Förutom riktlinjerna i översiktsplanen finns mer detaljerad vägledning för den byggda miljös gestaltning i form av detaljplaner, skyltprogram, tillgänglighetspolicy etc. Dessa upprättas i anslutning till plan- och bygglovsprocessen och i kommunens arbete som huvudman för gator, torg och parker.

Det offentliga rummet

Uppsalas gator, torg och parker samt åstråket längs Fyrisån fungerar som mötesplatser i staden och är Uppsalabornas gemensamma vardagsrum. Stadens utemiljö ska vara trivsam, trygg och upplevelserik och ha en estetiskt tilltalande och funktionell gestaltning.

De offentliga platserna ska kunna användas vid olika evenemang och bör utformas med hög kvalitet och för att rymma flexibilitet. Gaturummen ska vara väl definierade. Väl utformade gator med trädplanteringar ordnar stadsbilden, understryker viktiga riktningar och förstärker perspektiven. Träd ger också karaktär åt stadsmiljön, är temperaturutjämnande, avdunstar vatten, dämpar effekterna av klimatförändringarna samt binder stoft och partiklar.

Bostadsmiljön

Det offentliga rummets möte med bostadsentréer och bostadsgårdar bör präglas av en skala och omsorg om detaljer som ger platsen identitet och de boende en känsla av tillhörighet. Bostadsgårdar bör utformas som en mötesplats för de boende oavsett ålder och fysiska förutsättningar och med god tillgång till ljus, luft och grönska. Bostadsgården är den lugna kontrasten till stadens brus. Vid bostadskomplexeringar i bullerutsatta miljöer är det särskilt viktigt att skapa bostadsgårdar med god ljudmiljö.

Byggnader och anläggningar av teknisk karaktär

Byggnader och anläggningar för stadens tekniska infra-

struktur har särskilda krav på placering med få möjligheter till alternativa lokaliseringar. Det är därför viktigt att de inordnas i stadens struktur och utformas med hänsyn till platsens karaktär. Dessa byggnaders och anläggningars placering får inte utgöra hinder för stråk och sammanlänkningar i staden.

Landsbygden

LANDSBYGDENS OCH TÄTORTERNAS KARAKTÄR SAMT SLÄTTEN RUNT UPPSALA

Landsbygden präglas av skilda karaktärer: dalgångsbygd, slättbygd och skogsbygd. Som en följd av laga skiftesreformen under 1800-talet splittrades flera av de tidigare väl sammanhållna rad- och klungbyarna. Gårdar flyttades ut från byarna och fick en mer fri placering i landskapet. I likhet med det gamla byläget så placerades oftast gårdarna på väl dränerade moränhöjder och inte på åkermark. Dessutom fångade husgrunderna upp nivåskillnaderna, vilket bidrog till att husen anpassades väl till befintlig terräng och vegetation. I kombination med byggnadernas utformning och färgsättning har det genom århundradena skapats en tämligen enhetlig karaktär som vi i dag känner som traditionell byggnadskultur. Under 1900-talet har dessa byggnadstraditioner förändrats och utvecklats i allt snabbare takt. Det samlade intrycket av en bebyggelsemiljö beror inte enbart på husens läge i landskapet. Även husens utseende påverkar helhetsbilden. Det är därför också viktigt med valet av färg och fasadmateriell. Flera byggnader med tidsaktuell utformning och färgsättning har tillkommit men fortfarande domineras stora delar av landsbygden av byggnader av trä med faluröda fasader.

De olika tätorterna utanför Uppsala har skilda karaktärer och olika förutsättningar att utvecklas. Bebyggelsen i tätorterna domineras av småhus, men i flertalet tätorter finns inslag av tätare bebyggelse i mindre flerbostadshus i anslutning till tätortens centrum. Se även Ortsförordningarna från 2006 (bilaga 1).

KYRKOMILJÖER

Det kyrkliga kulturmiljöerna har byggts upp under närmare ett årtusende och har formats i kontinuerlig växelverkan med andra delar av samhället. Det kyrkliga kulturarvet har kommit att både avspegla och utgöra en väsentlig del av vår historia. Enligt Kulturminneslagen ska kyrkobyggnader och kyrkotomter vårdas och underhållas så att deras kulturhistoriska värde inte minskas och deras utseende och karaktär inte förvanskas. Kyrkomiljöer/kyrkbyar är ur kulturhistorisk synvinkel särskilt värdefulla och utgör viktiga inslag i landskapsbilden. Därför är det viktigt att i plan- och bygglovsärenden söka lösningar som beaktar kyrkomiljöns karaktär. Där behov finns ska områdesbestämmelser utarbetas för kyrkomiljön och kringliggande landskap. För närvarande förbereds för sådana i några miljöer.

Fyra kyrkomiljöer med kringliggande landskap (Faringe,

Bladåker, Knutby och Almunge) har skydd för landskapsbilden enligt 19§ naturvårdslagen (äldre lydelse). Dessa ska ersättas med områdesbestämmelser. Kyrkobyggnader som är uppförda och kyrkotomter som har tillkommit före utgången av 1939 får inte på något väsentligt sätt ändras utan tillstånd av Länsstyrelsen.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

Att ta ställning till de aktuella inventeringsresultaten för industrihistoriska och moderna stadsmiljöer. Vidare behöver ny värdering ske av de sedan tidigare utpekade värdefulla kulturmiljöerna inom stadsområdet.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering gällande utformning av den byggda miljön:

Stadens karaktär och historiska arv:

- Stadens karaktäristiska siluett är en identitetsskapande kvalitet som ska vårdas.
- Bebyggelsekompletteringar ska utformas med hänsyn till stadens siluett och det omkringliggande slättlandskapet.
- Siktlinjer från stadens infartsvägar in mot den historiska stadskärnans märkesbyggnader ska värnas.
- Vid stadens infartsvägar ska byggnader och anläggningar placeras och utformas så att de förstärker stadens entré.
- Taklandskapet utgör ett viktigt inslag i stadsbilden, varför fläktrum, maskinrum etc bör inordnas under byggnadens tak. Detta gäller särskilt i stadskärnan och innerstaden.
- Åsen som helhet, dvs som strukturskapande element och siluett, får inte skadas. Anläggningar får tillkomma om de har ett mycket stort allmänt intresse och ska då utformas med stor hänsyn till åsens höga värden.

Stadens kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsemiljöer:

- När "Institutionsstaden" kompletteras med ny bebyggelse, ska den utformas så att området behåller sin karaktär av institutionsmiljö med parkliknande grönytor och rikligt med uppvuxna träd.
- I samband med väsentliga förändringar inom kulturhistorisk värdefulla bebyggelsemiljöer, se även karta 4.15, bör det klargöras i vilken utsträckning objekten är skyddsvärda.

Utformning av stadens byggnader, rum och platser:

- Kvartersmiljöer och gaturum med dess angränsande parker/platser ska vara väldefinierade och anpassas i skala och form till hur människor rör sig genom dem så att en omväxlande, upplevelserik och stimulerande stadsmiljö kan åstadkommas.
- Tillkommande förbindelser över Fyrisån ska utformas med särskild omsorg och hänsyn till stads- och landskapsbilden.
- Uppvuxna stadsträd, trädtrader och alléer av god kvalitet ska, så långt möjligt, tas tillvara och vid ombyggnad av gaturummet ska tillräckligt utrymme avsättas för träd/växtlighet som stadsbyggnadselement.
- Parkernas och torgens kulturhistoriska värden ska tas tillvara.
- Konst och offentlig utsmyckning bör, om platsen lämpar sig, integreras när torg, parker och öppna platser planeras.
- I bullerutsatta miljöer ska byggnaders utformning och placering särskilt studeras så att en god bostadsmiljö kan uppnås. Bullerreducerande åtgärder ska så långt som möjligt integreras i byggnadens gestaltning.
- Byggnader och anläggningar för stadens tekniska system ska inordnas i stadens struktur. Byggnad eller anläggning bör placeras i undanskymda lägen om inte dess funktion kan utformas så att den tillför nya sociala värden till platsen (t ex dagvattendamm i en park).

Landsbygdens och tätorternas karaktär samt slätten runt Uppsala:

- Vid bebyggelsekompletteringar i tätorterna och på landsbygden ska platsernas värdefulla karaktärsdrag tas tillvara och utvecklas (se även Ortsförordningarna, bilaga 1).
- Viktiga siktlinjer ska inte skymmas. Det gäller t ex siktlinjer från vägar till kyrkor, och andra större karaktärsbyggnader. Värdefulla utblickar mot dalgångar, sjöar och vattendrag ska värnas.
- Nya tomter och byggnader på landsbygden ska placeras i anslutning till befintlig bebyggelse, där det uppstått luckor i byarna, eller till lägen som liknar traditionella tomtplatser. Traditionella tomtplatser är i skogsbyrn och på höjdlägen. Inom och invid det öppna slättlandskapet är byggnaders placering särskilt viktig.
- Master och torn av teknisk karaktär bör lokaliseras i skogsområden eller i anslutning till andra

höga anläggningar eller utformas som karaktärsbyggnad med hög arkitektonisk kvalitet.

Kyrkomiljöer:

- Kulturhistorisk hänsyn till kyrkans placering och utformning i landskapet ska ges största vikt vid tillskott och förändringar i kyrkomiljön och kringliggande landskap. Såväl utblickar mot kyrkan som utblickar från densamma ska värnas.

Bebyggelse inom kommunala kulturmiljöområden: (se även avsnitt 4.7 Kulturmiljö)

- I samband med väsentliga förändringar inom kulturhistorisk värdefulla bebyggelsemiljöer, se även karta 4.15, bör det klargöras i vilken utsträckning objekten är skyddsvärda.

- Inom de kommunala kulturmiljöområdenas värdekärnor får nybebyggelse endast tillkomma i en omfattning som är lämplig med hänsyn till kulturmiljön och lokaliseras till befintliga byar eller bebyggelsemiljöer alternativt till lägen som liknar de traditionella tomtplatserna.

- Nya bostadshus bör inte tillkomma i enskilda gårds- eller torpmiljöer av stort kulturhistoriskt värde.

Bebyggelse inom riksintresseområden för kulturmiljövården:

(se även avsnitt 4.7 Kulturmiljö)

- I samband med planarbeten som kan innebära väsentliga förändringar inom områden av riksintresse för kulturmiljövården ska tidigt samråd ske med Länsstyrelsen.

KULTURMILJÖ

4.7

PBL 2 och 3 kap samt MB 3 kap 6§

Plankarta 4 Kulturmiljö

Underlagskarta F Förordnanden

Underlagskarta G Riksintressen

Uppsala kommun är i många stycken ett unikt kulturlandskap med komplexa och täta kulturmiljöer som uttrycker sociala, politiska, ekonomiska, religiösa och kulturella förhållanden igår och idag. Men Uppsala kommun utgör ingen kulturhistorisk avgränsbar del av landskapet Uppland. Kommunens bebyggelsehistoria och dess kulturlandskapsutveckling sammanfaller med de förhållanden som finns i övriga Uppland.

De övergripande målen för kommunen är:

- Att vårda och bruka det lokala kulturarvet och göra det synligt
- Att upprätthålla och varsamt utveckla den lokala historiska kulturmiljön och göra den tillgänglig
- Att upprätthålla och utveckla en upplevelserik, hållbar, estetiskt genomtänkt och attraktiv miljö
- Att göra det lokala kulturarvet känt även utanför Uppsala.

Kommunen ska medverka till att bevara, levandegöra och utveckla kulturmiljöer och samtidigt planera framsynt för framtiden. De miljöer vi planerar för idag blir morgondagens kulturarv och det är därför viktigt att vår tids värderingar också speglas i de rum som kommer att bära vår tidsålders avtryck i kulturhistorien.

Det historiska kulturarvet är en av besöksnäringens främsta tillgångar och Uppsala kommun har förutsättningar att locka många besökare. Under planperioden bör detta

komma till uttryck genom att Linnés historiska landskap och den kulturhistoriskt intressanta miljön i Gamla Uppsala med omgivning utvecklas till resurser för lokal och regional utveckling. Sverige har genom Riksantikvarieämbetet väckt förslaget att UNESCO nominerar ”The Rise of Systematic Biology” som världsarv. Förslaget utgör en serienominering av drygt tio objekt i åtta länder som representerar grundandet av systematisk biologi som vetenskap. Tillsammans representerar platserna arenan där vetenskapen utvecklades starkt tack vara Carl von Linné och hans internationella vetenskapliga nätverk. Autenticiteten vid platserna är till stor del närvarande i form av kvarvarande populationer med organismer som en gång användes att utveckla vetenskapen. I Uppsala kommun är

Linnéträdgården och Linnés Hammarby samt några av Linnés exkursionsvandringar föreslagna är att ingå.

Förordnanden

MB 7 kap

KULTURRESERVAT

Kulturreservatet Linnés Hammarby har områdesskydd enligt Miljöbalken kap 7.

BYGGNADSMINNEN

I Uppsala kommun finns 12 statliga byggnadsminnen, som skyddas enligt Förordning (1988:1229) om statliga byggnadsminnen mm, och 32 st enskilda byggnadsminnen som skyddas enligt Lag (1988:950) om kulturminnen (KML). Riksantikvarieämbetet har ansvar för tillsynen av statliga byggnadsminnen och Länsstyrelsen för tillsynen av enskilda byggnadsminnen.

FORNLÄMNINGAR

Fornlämningar skyddas genom lagen om kulturminnen och utgångspunkten är att fornlämningar ska bevaras.

Till en fast fornlämning hör också ett så stort område på marken eller sjöbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge det ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. För vissa fornlämningar har dessa områden gränslinjebestämts.

Riksintressen för kulturmiljövården

MB 3 kap 6 §

Plankarta 4 Kulturmiljöer

Underlagskarta G Riksintressen

Kulturmiljövårdens riksintressen är en viktig del av ett områdes karaktär och kvalitet genom att det där går att avläsa tidsdjup och särprägel. Riksantikvarieämbetet har pekat ut 18 st områden som som riksintresse för kulturmiljövården (se karta G). För beskrivning och motiv för respektive objekt hänvisas till bilaga 3.

Kommunala kulturmiljöområden

Plankarta 4 Kulturmiljöer

Vissa områden har bedömts vara särskilt värdefulla ur ett lokalt kulturmiljöperspektiv. Inom kulturmiljöområdena finns så kallade värdekärnor, som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll. Dessa omfattas av PBL 3 kap 10 och 12 §§, vilket innebär att ändringar ska utföras varsamt samt att de byggnader som är värdefulla inte får förvanskas.

Värdefulla landskapsrum

Plankarta 2 Naturvärden

Landskapsrummen ger möjlighet att förstå vår egen och landskapets historia.

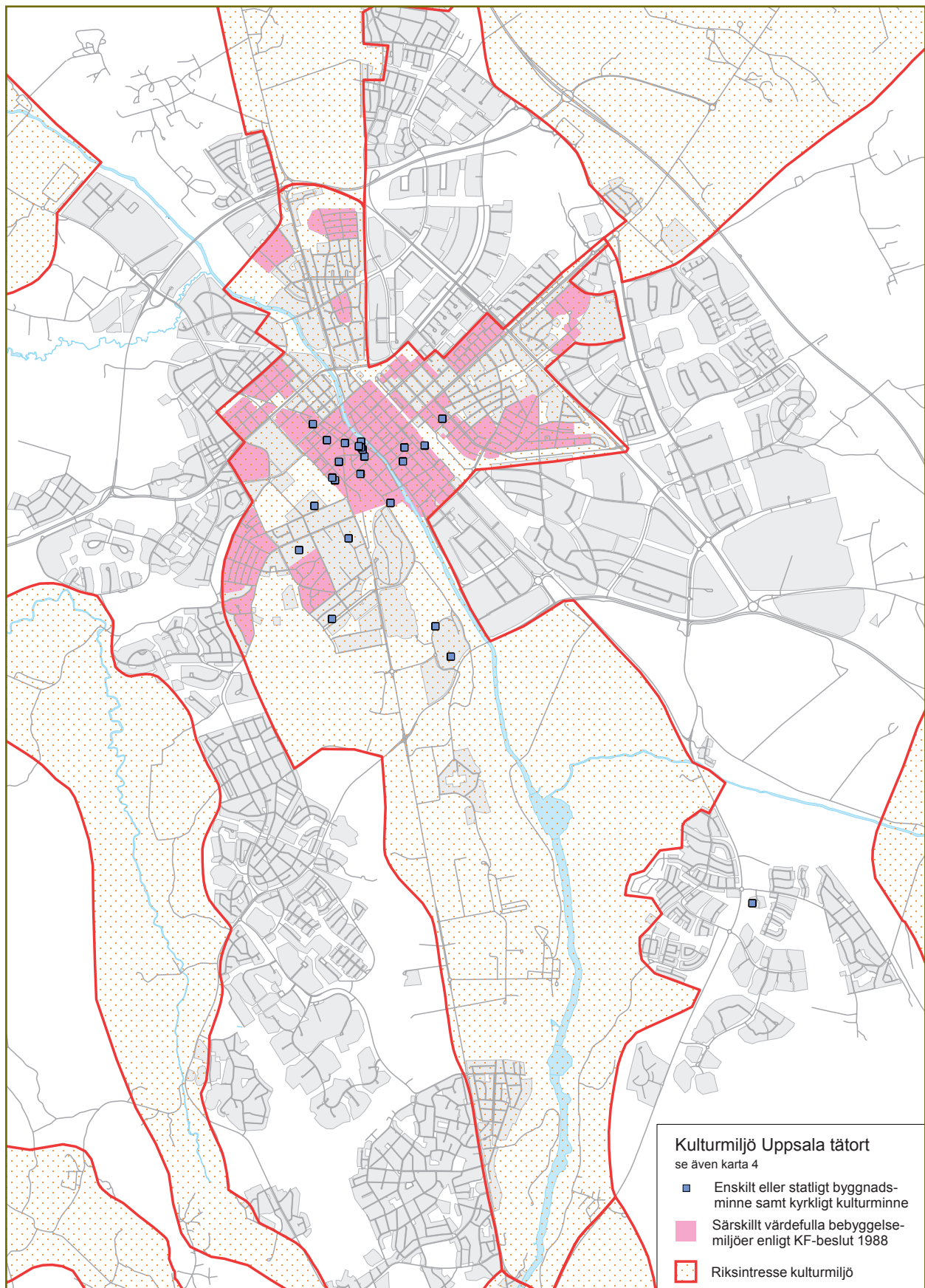
Landskapsrummen upplevs ofta från vägen, från ett skogsbryn eller från stadsranden. De bjuder på vyer och utblickar som gör det möjligt att orientera sig. De öppna landskapsrummen har en stark egenkaraktär men är samtidigt känsliga också vid små förändringar. Slätten gränssar till skogsklädda moränbackar som endast här och var genombryts av bebyggelse. För många är Uppsala staden på slätten. I det perspektivet är en tydlig stadsrand en viktig fond i landskapsrummet. Vattendragen är särskilt värdefulla i landskapsrummen.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att utveckla Linnés historiska landskap - särskilt de delar som ingår i ansökan om världsarv - till en resurs för lokal och regional utveckling.
- Att i samband med arbeten med fördjupade översiktsplaner längs väg 282 klara ut vilka delar av Lännabanan som blir kommunalt kulturmiljöområde.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering i värdefulla landskapsrum (plankarta 2):

- Ingrepp som förhindrar fortsatt brukande av öppen jordbruksmark ska undvikas.
- Nya vägar, byggnader och anläggningar inom värdefulla landskapsrum ska prövas mycket restriktivt. De anläggningar som trots det tillkommer måste utformas och placeras med stor hänsyn till landskapet.
- Riktlinjer gällande bebyggelse inom kulturmiljö återfinns i kap 4.6 Utformning av den byggda miljön.



FIGUR 4.15 Byggnadsminnen, kommunala kulturmiljöområden samt områden av riksintresse för kulturmiljövården inom stadsområdet.

NATURRESURSER

4.8

Miljöbalken 3 kap 2-5 samt 7 §§

Vatten

MB 3 kap 3,6 och 8 §§

Plankarta 1A Mark- och vattenanvändning

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Underlagskarta A Grundvatten

Underlagskarta B Ytvatten

Underlagskarta C Ekologiskt särskilt känsliga områden

Underlagskarta F Förordnanden

Kommunens mål är att:

- Bevara och utveckla kommunens sjöar, stränder och vattendrag som rekreativmiljöer för människor och som livsmiljöer för fauna och flora.
- Tillgången och kvaliteten på grundvatten i kommunen ska värnas och risken för föroreningar ska hållas nere.
- För miljöfrågor kopplade till vatten och avlopp, se sektorsavsnittet 4.9 Teknisk försörjning.

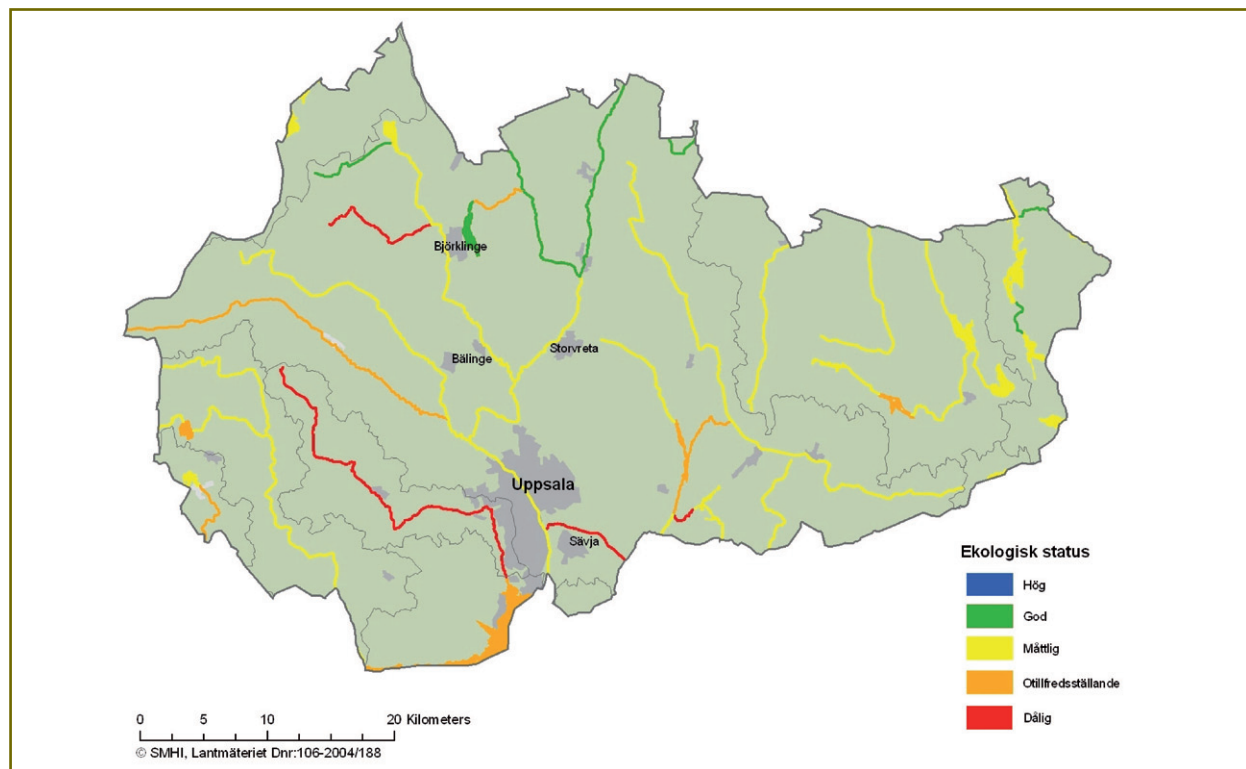
RAMDIREKTIVET FÖR VATTEN, "VATTENDIREKTIVET"
EU har antagit ett Ramdirektiv för vatten som innebär att arbetet med vattenanknutna frågor ska följa naturens egna gränser för vattnets flöde, avrinningsområdena. Det medför en helhetssyn på skydd och nyttjande av våra vattenresurser liksom samverkan över läns- och kommungränserna.

MILJÖKVALITETSNORMER ENLIGT VATTENDIREKTIVET FÖR VATTENOMRÅDEN MM

Yt- och grundvatten ska uppnå miljökvalitetsnormen god status till 2015 enligt EG:s direktiv 2000:60 EG. Vattenmyndigheten för Norra Östersjön har genom föreskrift (19FS 2009:36) från Länsstyrelsen i Västmanlands län beslutat om miljökvalitetsnormer för kommunens ytvatten. Sveriges geologiska undersökning har beslutat om miljökvalitetsnormer för grundvatten.

Kommunen och myndigheter ska genom beslut och planering medverka till att en god vattenstatus inte försämras eller till förbättrad status, där god status ännu inte uppnåtts. Miljökvalitetsnormerna har rättsverkan mot myndigheter och kommun men inte mot enskilda. Indirekt kommer dock myndigheternas tillsyn och beslut att innebära förbättringsåtgärder som ska genomföras och bekostas av enskilda fastighetsägare eller företag.

Merparten av kommunens vattendrag har inte en god ekologisk status, figur 4.16. Flertalet av dess är påverkade av övergödning. För att minska näringstillförseln till övergödda vattenförekomster är förbättrad myndighetstillsyn av enskilda avloppsanläggningar en av flera åtgärder som Vattenmyndigheten rekommenderar. Överledning av avloppsvatten från kransorter utmed väg 282 och från Vänge till Kungsängsverket är andra verksamma åtgärder.

FIGUR 4.16 *Ekologisk vattenstatus.*

Ytvatten

Plankarta 1A Underlagskarta B

Värdefulla vattenområden för kommunens vattenförsörjning, sin vattenkvalitet och/eller friluftslivet enligt underlagskarta B finns mer detaljerat beskrivna i bilaga 5.

EKOLN SAMT FYRISÅN OCH ANDRA VATTENDRAG SOM MYNNAR I EKOLN

Slättlandskapets vattendrag är naturligt näringsrika. De flesta åarna är dikade med uträtade fåror utmed långa avsnitt. Vattendragen fungerar som recipienter för kommunala och enskilda avloppsanläggningar. Mälaren omfattas av skydd enligt särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten i Miljöbalken 4 kap.

Fyrisån med biflödena Vendelån, Sävjaån, Jumkilsån och Björklungeån avvattnar ett nära 2 000 kvadratkilometer stort område, innan den mynnar i Mälaren vid Flottsund.

Sävjaån och Funboån ingår i EU:s nätverk av Natura 2000-områden till skydd för fiskarna asp, nissöga och stensimpa samt för utter, se karta F Förordnanden.

Jumkilsåns ravinlandskap är av riksintresse.

Hågaån, Uppsalanäsbäcken och Sävjaån har en mycket stor variation i vattenföringen under året, eftersom de saknar flödesutjämnande sjöar.

Fyrisån svarar för 60 procent av tillrinningen till Ekoln. Avrinningsområdet har ett högt naturligt innehåll av näringsämnen. Den ringa andelen sjöar innebär en begränsad förmåga att magasinera vatten med påföljd att vattenflödet varierar kraftigt mellan perioder med stor nederbörd och torrperioder.

Ekoln har höga fosfor- och kvävehalter och är tillsammans med Fyrisån, recipient för renat avloppsvatten och dagvatten från kommunala anläggningar och av avloppsvatten från ett stort antal enskilda avloppsanläggningar. Den tidvis låga vattenföringen och den höga naturliga näringshalten gör att ytterligare belastning genom näringsämnen och andra ämnen måste minimeras för att kunna garantera en god vattenstatus i framtiden, se även avsnittet om ”Ekologiskt känsliga områden”.

ÖVRIGA SJÖAR

De flesta av slättsjöarna har starkt påverkats av sjösänkings- och vattenavledningsföretag.

Genom en vattendom har kommunen tillstånd till överledning av vatten från sjön Tämnaren till Tassbäcken i Fyrisåns vattensystem. Den naturligt näringsrika och eutrofa Funbosjön är recipient för ytvatten från området vid Hovgården. Undersökningar har visat att sjön inte påverkas av deponin. Östra Långsjön är råvattentäkt för det kommunala vattenverk, som försörjer för närvarande Almunge och Länna med dricksvatten. Sjön saknar vattenskyddsområde.

Sjöarna i väster har relativt näringsfattiga vatten och en närmast norrländsk karaktär på omgivande skogsmark.

Björklunge - Långsjön har ett kalkrikt vatten och har sedan 1992 ett skydd mot föroreningar enligt Miljöbalken 9:4 se karta F Förordnanden. Fyrväplingenområdet i öster består av fyra sjöar som tillsammans utgör ett viktigt sportfiskeområde i regionen. Trehörningen med Fjällnora är ett viktigt friluftsområde.

ÅAR SOM MYNNAR I ÅLANDS HAV

Olandsån, Kolarmoraån med flera vattendrag är viktiga resurser för friluftslivet. I sina övre lopp är åarna påverkade av diknings- och sjösänkingsåtgärder. Olandsån är näringsrik och lokalt påverkad av utsläpp från enskilda avlopp.

Grundvatten

Underlagskarta A och F

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för vattenförsörjning ska så långt möjligt skyddas.

Tillgången på grundvatten är ojämnt fördelad över kommunen: Uppsala- och Vattholmaåsarna är de viktigaste vattenbärarna och har genom infiltration av Fyrisåvatten tillräcklig kapacitet för att kunna försörja beräknad befolkningstillväxt i Uppsala stad och de större tätorterna utefter åsen inom planperioden fram till år 2030.

Större delen av kommunen, bl a slättlandskapet och det attraktiva stråket mot Almunge, har dålig eller mycket dålig tillgång på grundvatten.

Den berggrund som till största delen förekommer inom kommunen gör att grundvattnet lokalt kan innehålla relativt höga halter av uran och gasen radon. Vidare finns salt grundvatten på många håll kvar i marken alltsedan Uppland täcktes av havsvatten efter istiden. Där ger vattenuttag för fler än ett fåtal fastigheter risk för salt brunsvatten. Stora områden saknar därför möjlighet till koncentrerad bebyggelse med lokal vattenförsörjning, eftersom vattnet i brunnarna enbart räcker till enstaka eller ett fåtal hus.

De allmänna VA-anläggningarna har grundvattentäkter inom områden med förordnanden enligt Miljöbalken 7:21 till skydd av grundvattnet, se karta F Förordnanden.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering rörande vatten

Miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvatten ska beaktas vid förändrad markanvändning. Målet ska vara att normen ”god ekologisk status” ska kunna uppnås i sjöar och vattendrag till av Vattenmyndigheten fastställt år.

Stora opåverkade områden

MB 3 kap 2§

Plankarta 5

Det finns flera syften med att bevara stora områden mark- och vattenområden utan större exploateringsingrepp (MB 3 kap 2§). Det handlar om att skydda värden för jord och skogsbruket samt bevara kärnområden för att kunna säkra biologisk mångfald. Det handlar också om tillgången till områden för rekreation och det rörliga friluftslivet. Att försäkra kommunens medborgare tillgång till platser med frånvaro av buller, avgaser, kraftledningar och andra anläggningar är också en viktig faktor i folkhälsoarbetet.

En kartläggning har gjorts för att identifiera stora opåverkade områden inom kommunen. Den nedre gränsen för ett områdes storlek är här 3 000 hektar. Hur störningszoner från olika verksamheter ska beräknas har också tagits fram. Några av dessa ligger mot kommungräns och utgör därför tillsammans med områden utanför kommunen stora opåverkade områden. Det gäller bl a ett parti i sydöst mot Norrtälje kommun.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering inom stora opåverkade områden (plankarta 5):

Nyetablering av större anläggningar såsom t ex trafikleder, industrianläggningar, eller samlad bebyggelse ska så långt möjligt undvikas. Det gäller även visuell påverkan från exempelvis master och andra höga byggnadsverk.

Ekologiskt känsliga områden

MB 3 kap 3§

Underlagskarta C

De ekologiskt särskilt känsliga områdena hotas av den allmänna miljöförstörelsen genom bl a försurning, giftpåverkan och gödsling. Ekologiskt särskilt känsliga områden ska enligt lag så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Dessa områden kan vara extra känsliga för störningar vilka kan leda till att känsliga arter slås ut, jämvikter förskjuts och de biologiska produktionsförutsättningarna ändras. Exempel på ekologiskt särskilt känsliga områden är:

- Biologiskt värdefulla skogsbestånd (naturskog, ädel-lövskog, sumpskog)
- Naturbetesmarker och naturliga slättermarker
- Värdefulla våtmarker, sjöar och vattendrag med speciell vattenkvalitet eller som redan är påverkade av t ex övergödning

- Reproduktionslokaler eller vandringsvägar för fisk
- Viktiga rast- eller häckningslokaler för fåglar
- Livsmiljöer för rödlistade arter
- Försurningskänsliga områden (sjöarna i västra delen av kommunen)
- Förorenade områden (ej komplett redovisning på kartan, Länsstyrelsen arbetar med uppdatering av underlaget)

Jordbruksmark och skogsmark

MB 3 kap 4§

Jordbruk och skogsbruk är näringar av nationell betydelse.

I ljuset av klimatförändringarnas förväntade globala påverkan kan noteras att Sveriges jordar förväntas ge fortsatt god avkastning medan det i andra delar av världen kan bli påtagliga försämringar. Detta skärper betydelsen av miljöbalkens stadga om att ”brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredställande sätt genom att annan mark tas i anspråk”.

Skogen är en viktig naturresurs av ekologisk, social och ekonomisk betydelse. Från hushållningssynpunkt är det angeläget att skogens alla funktioner bibehålls och främjas. Skogen har många viktiga funktioner - ”producent” av virke, bär, svamp och vilt, miljö för friluftsliv och rekreation, informationskälla för t ex forskning, undervisning och miljöövervakning. Skogen har också en viktig reglerande och renande funktion för klimatet, luften och vattnet.

Skogsvårdslagen likställer virkesproduktion och naturvårdshänsyn. Den utgår från att skogen och skogsmarken inte får utnyttjas och behandlas på sådant sätt att dess produktionsförmåga går till spillo.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering på jordbruksmark och skogsmark

Brukningvärd jordbruksmark utanför tätorternas expansionsområden samt de prioriterade stråken ska så långt möjligt skyddas från exploateringar som försvårar framtida brukande av jorden.

Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen och ligger utanför tätorternas expansionsområden samt de prioriterade stråken ska så långt möjligt skyddas mot exploateringar som påtagligt kan försvåra för skogsbruket.

Yrkesfiske och vattenbruk

MB 3 kap 5§

Underlagskarta G Riksintressen

Mark och vattenområden som har betydelse för yrkesfisket eller för vattenbruk ska skyddas så långt möjligt mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringarnas bedrivande. Ekoln ingår, som en del av Mälaren, i område av riksintresse för yrkesfisket. Riksintresset innebär att:

- Kända lekplatser för fisk ska skyddas
- Yrkesfiskets behov av landningsplatser, bostäder och driftsbyggnader bör beaktas.
- Utsläpp eller andra ingrepp som kan skada fiskbestånden i Mälaren ska motverkas.
- Med hänsyn till Ekolns vattenkvalitet bör nya fiskodlingar inte medges.
- Vid detaljplaneläggning av strandnära områden vid Ekoln ska samråd ske med Fiskerifunktionen vid Västmanlands län som ansvarar för fisket i Mälaren.

Försörjning av ballastmaterial - täktverksamhet

MB 3 kap 7§

Mark- och vattenområden som innehåller värdefulla ämnen eller material ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utvinningen av dessa. Områden med fyndigheter av ämnen eller material som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar utvinningen av dessa fyndigheter. Kommunen saknar fyndigheter av riksintresse.

Idag kan bergkross till stor del ersätta naturgrus och är ofta att föredra som fyllnadsmaterial och halkskydd. I situationer där användning av bergkross från separata täkter eller från berg inom nybyggnadsområden eller återanvändning av betongkross och andra massor är möjlig, bör dessa alternativ användas. Vid nivåreglerande uppfyllnad under bostäder bör bergkross som ger låg radonrisk prioriteras.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

4.9

MB 3 kap 8 §

Plankarta 1A Mark- och vattenanvändning

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Underlagskarta F Förordnanden

Med tekniska försörjningssystem avses här vattenförsörjning, energiförsörjning, avfalls- och avloppshantering, återvinning av material, samt IT-infrastruktur. För att kunna uppnå långsiktig hållbarhet och en god hushållning med mark och vattenresurser är det viktigt med helhets-syn, systemtänkande och samverkan avseende de tekniska försörjningssystemen. Förutsättningarna för att åstadkomma detta varierar dock i olika delar av kommunen, dels geografiskt, dels mellan tät respektive gles bebyggelse. I tät bebyggelse är det ofta nödvändigt med gemensamma tekniska lösningar för att kunna åstadkomma ett väl fungerande och hållbart försörjningssystem, medan enskilda lösningar kan vara den enda möjligheten i gles bebyggelse.

Vatten och avlopp

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Alla i kommunen ska ha tillgång till tjänligt dricksvatten. Kommunens direkta ansvar för vatten- och avloppshantering regleras i lag (2006:412) om allmänna vattentjänster. Bestämmelserna syftar till att säkerställa att VA-försörjning ordnas i ett större sammanhang om det behövs för hälso- och miljöskydd. I tätorter där kommunen ansvarar för vatten- och avloppsförsörjning har verksamhetsområden för den allmänna VA-anläggningen inrättats. Detta innebär att fastigheter inom dessa områden både har en

rättighet och en skyldighet att ansluta sig till den allmänna VA-anläggningen.

På landsbygden är vatten och avlopp vanligtvis ett enskilt ansvar. Där är ofta gemensamhetslösningar för närallgande fastigheter den ekonomiskt och miljömässigt bästa lösningen för den enskilde och för miljön.

VATTENFÖRSÖRJNING

Under de senaste tjugo åren har vattenkonsumtionen per person minskat med 25 procent, medan den totala förbrukningen i stort sett varit oförändrad. Den förväntade befolkningsökningen under planperioden bedöms ge en långsam ökning av den sammanlagda förbrukningen av dricksvatten. När den totala vattenförbrukningen stiger ökar den mängd avloppsvatten som ska behandlas i avloppsreningsverken.

Förhöjda halter av uran och radon förekommer lokalt i grundvattnet inom hela kommunen. Behandling för att sänka halterna av uran i det grundvatten som ska användas till dricksvatten kan därför bli nödvändig i vissa fall om gränsvärde beslutas. Detta gäller både enskilda och större kommunala vattentäkter.

DRICKSVATTENFÖRSÖRJNING I STADEN OCH I TÄTORTERNA

Plankarta 1b

Grundvattnet i Uppsala- och Vattholmaåsarna är av mycket god kvalitet, men den naturligt höga halten av kalcium ger tekniska problem. Ett obehandlat grundvatten är också aggressivt mot kopparledningar i fastigheterna. Vid vattenverken i Bäcklösa och Gränby behandlas vatten som

distribueras inom Uppsala stad så att det blir mindre kalkrikt och därmed mjukare. Samtidigt minskar kopparhalterna i avloppsslammet. De båda vattenverken har även kapacitet för viss bebyggelsestillväxt i tätorter utanför staden. Vattenverket i Björklinge är utrustat med kolfilter för att rena vattnet från de låga halter av bekämpningsmedelsrester som vid några tillfällen har uppmätts i vattnet från vattentäkten.

När staden växer finns behov av ytterligare utbyggnad av vattenverk. Det kan också tillkomma myndighetskrav på ytterligare reningsprocesser i första hand vid stadens vattenverk. Vid Grånbyverket bör mark reserveras i pågående detaljplanering för ny, separat vattenverksbyggnad. Vid Bäcklösa bör utrymme för ytterligare utbyggnad reserveras i pågående förändring av markanvändningen vid Ultuna. Ett framtida, nytt vattenverk vid Galgbacken kan komma att aktualiseras efter 2030.

När Storvreta växer måste det ske en utbyggnad med nytt vattenverk vid brandstationen, vilket redovisas i förslaget till fördjupad översiktsplan för Storvreta.

SPILLVATTEN OCH AVLOPPSRENING I STADEN OCH TÄTORTERNA

Boende, som är anslutna till den allmänna VA-anläggningen, får sitt avloppsvatten renat i kommunala avloppsreningsverk. Spillvatten från Uppsala stad behandlas i reningsverket vid Kungsängen. Nuvarande kapacitetsbrist inom spillvattennätet i de nordvästra stadsdelarna måste åtgärdas för att möjliggöra ny bebyggelse i området Nordvästra staden. Olika sätt att förbättra kapaciteten är under utredning. År 2015 kan ny huvudledning vara färdigbyggd.

Kungsängsverket tar efter överledning från Bälinge och Lövstalöt emot spillvatten från dessa orter. Almunge och Länna har ett gemensamt reningsverk i Länna. Övriga orter har egna avloppsreningsverk. När planerad spillvattenledning för överledning från Almungestråket till Kungsängsverket tas i drift upphör avloppsreningen i Gunsta och Länna. Vid förväntad befolkningstillväxt kommer Kungsängsverkets reningskapacitet så småningom att utnyttjas fullt ut. Till slutet av planperioden måste läget av ett nytt, kompletterande reningsverk vara preciserat.

Överledning av spillvatten från planerad utbyggnad i Jälla och Skölsta samt anslutning av den befintliga bebyggelsen i Skölsta (Skansenområdet) kommer att ske i början av planperioden.

TILLVÄXTMÖJLIGHETER UTANFÖR UPPSALA TÄTORT
Längs stråket mot Almunge med orterna Gunsta, Länna och Almunge har kapacitetstaket nåtts för den allmänna vatten- och avloppsförsörjningen. Även nya bebyggelsegrupper utanför det kommunala nätet kan få problem med vattentillgång och/eller salt grundvatten. Ny bebyggelse kommer att möjliggöras genom ledningsdragning för vatten och avlopp från Uppsala stad. En sådan lösning

kräver ett bebyggelsestillskott på ca 1 800 bostäder för att överledningen ska vara ekonomiskt genomförbar. Målet bör vara att tillkommande bebyggelse i huvudsak ska bära sina egna kostnader för ledningsdragning till Uppsala.

I orterna Vänge, Järlåsa och Ramstalund är tillgången på grund- och ytvatten för dricksvattenproduktion begränsad. Nuvarande kapacitet i vattenverken kan endast höjas marginellt. För att möjliggöra en bebyggelseökning utöver verkens kapacitet måste en överledning av vatten från Uppsala stad anordnas. För Vänges del planeras en överledning med anslutning till staden efter 2015. För att en överledning ska bli ekonomiskt försvarbar krävs tillräckligt många tillkommande abonnenter för att täcka kostnaderna för ledningsdragningen från staden. Samverkan med angränsande kommuner bedöms i dagsläget inte kunna ge lägre investeringskostnader än den inomkommunala lösning som här skisserats.

Rasboområdet bör i första hand försörjas med vatten från lokala vattentäkter och avloppsanläggningar, som kan vara samfälliga gemensamhetsanläggningar. Ansvaret för dessa anläggningar kan vara enskilt eller kommunalt. Anläggningarna bör vara så utformade att en hälsomässigt säker vattenförsörjning kan ordnas och att näringsämnen i avloppsvattnet kan omsättas i kretslopp.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör vatten- och avlopps-lösningar i tätort (plankarta 1b):

Ny bebyggelse inom detaljplan i tätorter ska ingå i verksamhetsområdet för den allmänna VA-anläggningen, där sådan finns eller planeras.

ENSKILDA VATTEN- OCH AVLOPPSANLÄGGNINGAR

I kommunen återfinns ca 10 000 fastigheter i områden som saknar kommunalt vatten och avlopp och som därmed löser sin avloppshantering med enskilda anläggningar. Enskilda anläggningar finns både för enstaka fastigheter och sammanhållen bebyggelse utanför de större tätorterna.

Den vanligaste typen av enskild avloppsanläggning består av en slamavskiljare med efterföljande rening i form av infiltrations- eller markbädd.

Dessa fastigheter har i allmänhet enskilda vattentäkter i borrhåll eller grävda brunnar. Eftersom enskilda avloppsanläggningar och vattentäkter oftast ligger nära varandra är dessa frågor sammankopplade och bör behandlas samtidigt.

Miljöbalken klassar enskild avloppsanläggning som miljöfarlig verksamhet och för att få inrätta en sådan anläggning krävs tillstånd från kommunen. Enskild vattentäkt för en- eller tvåfamiljsfastighet eller för jordbruksfastigheters husbehovsförbrukning kräver inte tillstånd enligt Miljöbalken. Oavsett tillståndsplikt så måste etablering

av såväl enskilda avlopp som enskilda vattentäkter följa de grundläggande kraven i Miljöbalkens 2 kapitel.

Miljöbalken ställer krav på såväl bakteriologisk rening som rening för att minska utsläppen av närsalter samt krav på resurshushållning och kretslopp. Undermåliga enskilda avloppsanläggningar bidrar till övergödning och riskerar att förorena dricksvatten och grundvatten.

Vid nybyggnation eller förändringar i befintlig bebyggelse inom områden som saknar gemensamt VA-nät måste avlopps- och vattenfrågorna behandlas i ett större sammanhang. Problem med förorenade vattentäkter, brist på rent vatten etc. kan uppstå i områden med tät bebyggelse och/eller där en successiv förtätning tillåts. Problematiken blir särskilt tydlig i samband med övergång till permanentboende inom många fritidshusområden.

Alternativet med slutna avloppstank och bortforsling med tankbil till stadens reningsverk är en dyr nödlösning som dessutom medför miljöbelastning i form av omfattande transportarbete och ska undvikas. Tillsammans kan flera fastigheter i många fall bära kostnaderna för avloppsreningsanläggningar som ger tillräcklig rening. Gemensamhetslösningar med näraliggande fastigheter är den ekonomiskt och miljömässigt bästa lösningen för den enskilde och för miljön utanför kommunalt verksamhetsområde. Kommunen arbetar för närvarande med att ta fram en särskild strategi som redovisar hur VA-försörjning och miljökrav ska säkras i områden utanför nuvarande kommunala VA-nät.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör enskilda vatten och avloppsanläggningar:

- För ny bebyggelse utanför kommunalt VA-område krävs att VA-försörjningen ska vara säkerställd i förväg. Det innebär att: VA-anläggning ska kunna ordnas utan att det äventyrar tillräcklig vattentillgång och kvalitet för befintliga och planerade anläggningar i närområdet och att utsläpp av giftiga ämnen och närsalter hålls på en för recipienten godtagbar nivå.
- VA-försörjningen för bebyggelsegrupper bör ordnas gemensamt och vid detaljplaneläggning skrivs in som ett villkor för bygglov. Gemensamhetsanläggningar är alltid enskilda.
- Avloppslosningar som möjliggör kretslopp av näringsämnen och energieffektivisering ska eftersträvas och prioriteras.

DAGVATTEN

Dagvatten är regn och smältvatten som kommer från tomtmark, tak, gator och liknande inom tätbebyggda områden. Dagvatten leds oftast via separata ledningssystem och

diken till vattendrag och sjöar eller infiltreras i marken. Regnvatten som infiltreras i mark kring byggnader behöver ofta dräneras bort via dagvattenledning för att minska risken för fuktskador på byggnader med åtföljande hälsoproblem för de boende. När vatten från låglänta områden eller tillrinnande ytvatten från omgivande naturmark utanför plan avleds för att möjliggöra bebyggelse räknas detta som markavvattning och kräver tillstånd eller dispens från länsstyrelsen. Markavvattning är inte en uppgift för den allmänna VA-anläggningen.

Regnvatten söker sig mot sänkor i terrängen. När parkmark eller annan obebyggd mark exploateras inom befintlig bebyggelse kan det befintliga ledningsnätets begränsade kapacitet kräva utjämning av dagvattenflödena för att undvika kostsamma kompletteringar av ledningsnätet. Om vattnets avrinning fördröjs så kan viss rening av dagvattnet ske genom sedimentering av partiklar.

Idag betraktas dagvatten ofta som en tillgång i stadsmiljön, samtidigt som föroreningarna i dagvatten från t ex hårt trafikerade vägar och industriområden uppmärksammas. Den framtida hanteringen av dagvatten bör därför i större utsträckning än tidigare anpassas till vattnets kvalitet och lokala förutsättningar, såsom recipientens känslighet för påverkan. Föroreningar binds i sand och grus vid halkbekämpning under vintrarna. Sopning av gator motverkar till viss del att föroreningar följer med dagvattnet.

Lösningar för dagvatten bör utformas så att tillförseln av föroreningar till yt- och grundvatten inte ökar på grund av tillkommande bebyggelse. Naturliga avrinningsvägar för nederbördsvatten och lågpunkter i terrängen bör inte bebyggas på grund av risken för skador på byggnader utan istället utnyttjas för rening och avledning av dagvatten från detaljplanelagd bebyggelse och vägar. Där det är möjligt och motiverat bör öppna dagvattenmagasin anläggas för att fördröja avrinningen till vattendragen.

Magasinen bör utformas så att de möjliggör viss rening av dagvattnet genom sedimentering av partiklar. Om dagvattnet kan innehålla mer än obetydliga mängder av petroleumprodukter bör de även ges en oljeavskiljande funktion. För att tillfredsställande rening ska kunna upprätthållas måste skötsel och underhåll av magasinen inplaneras. Öppna diken utmed högtrafikerade vägar har en utjämnande funktion och positiv inverkan på dagvattnets kvalitet.

Tillförseln av föroreningar till det kommunala dagvattennätet bör begränsas genom ett aktivt materialval vid ny bebyggelse och genom lokal rening och flödesutjämning av dagvatten inom tomtmark och kvartersmark. Vid lokalt omhändertagande av dagvatten utan anslutning till kommunala dagvattenledningar måste alltid riskerna för översvämningar vid extremt stor nederbörd beaktas.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att lokalisera ett reservat för ett nytt kompletterande reningsverk för stadens långsiktiga behov.
- Att ta ett helhetsgrepp på dagvattenfrågorna i en särskild strategi.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör dagvatten

- Dagvattenanläggningar bör utformas så att biologiska, estetiska och sociala värden främjas.
- Dagvattenfrågorna ska lösas så att översvämningensrisker och föroreningsrisker elimineras.

Avfall och återvinning

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Avfall ska tas tillvara på ett kretsloppsanpassat sätt så att återvinning av material och energi kan ske på ett miljövänligt och kostnadseffektivt sätt. Av den totala mängd avfall som uppkommer i kommunen ska andelen deponerat avfall minska.

INSAMLING OCH BEHANDLING

Allt mer avfall sorteras vid källan hos hushåll och företag. Fastighetsnära insamling av utsorterat avfall med producentansvar kräver utrymmen för insamling av avfallet i områden för bostäder och verksamheter och på allmänna platser. Stora mängder avfall mottas vid kommunens återvinningscentraler. Ytterligare möjlighet att lämna miljöfarligt avfall finns vid särskilda miljöstationer. Inom ramen för producentansvaret tillhandahåller producenterna återvinningsstationer. Insamlingssystemets uppbyggnad och tillgänglighet har stor betydelse för insamlingsresultatet och kvaliteten på de olika avfallsslagen.

MELLANLAGRING AV FARLIGT AVFALL VID FYRISLUND
Kommunen ansvarar för att det farliga avfall som hushållen lämnar vid miljöstationer och återvinningscentraler tas om hand på ett miljöriktigt sätt. Vid mellanlagringsstationen i Fyrislund kan kommunen på ett rationellt sätt omhänderta och korttidslagra det farliga avfallet.

BIOGASANLÄGGNINGEN VID KUNGSÄNGENS GÅRD
Biogasanläggningen tar emot livsmedelsavfall från restauranger, storkök och livsmedelsbutiker samt biologiskt avfall från bl a slakterier och läkemedelsindustrin. Även hushållens komposterbara avfallsfraktion hygieniseras och behandlas i anläggningen genom rötning för biogasproduktion. Den energirika biogasen renas till fordonsgas och överförs i gasledning till tankställe för stadsbussar. Den näringsrika rötresten kan användas som näringstillskott på åkermark. Reningsmöjlighet och lagringskapacitet för renad fordonsgas bör byggas ut i takt med ökade volymer av rötningsmaterial.

AVFALLSDEPONIER

Hovgården har en viktig roll för behandling och återvinning av avfall och som slutstation för avfall som idag inte kan återvinnas. Merparten av det avfall som förs till Hovgården kan efter sortering återvinnas. Detta gäller såväl byggavfall som schaktmassor. Hantering av jordmassor är inget obligatoriskt kommunalt ansvar, men kan underlätta genomförandet av kommande bebyggelse och andra anläggningar.

Huvuddelen av de schaktmassor som uppkommer vid anläggningsverksamhet för ny bebyggelse eller infrastruktur kan återvinnas direkt eller efter behandling och då bl a användas som sluttäckningsmassor inom Hovgården. Hovgården bör ses som en viktig resurs i hanteringen av schaktmassor för att kunna minimera antalet markområden som blir förändrade genom tippningsverksamhet. En utbyggnad enligt översiktsplanens övergripande inriktning kommer att medföra behov av att deponera schaktmassor.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att ta fram en strategi för hantering av jordmassor för att underlätta genomförandet av kommande byggprojekt.

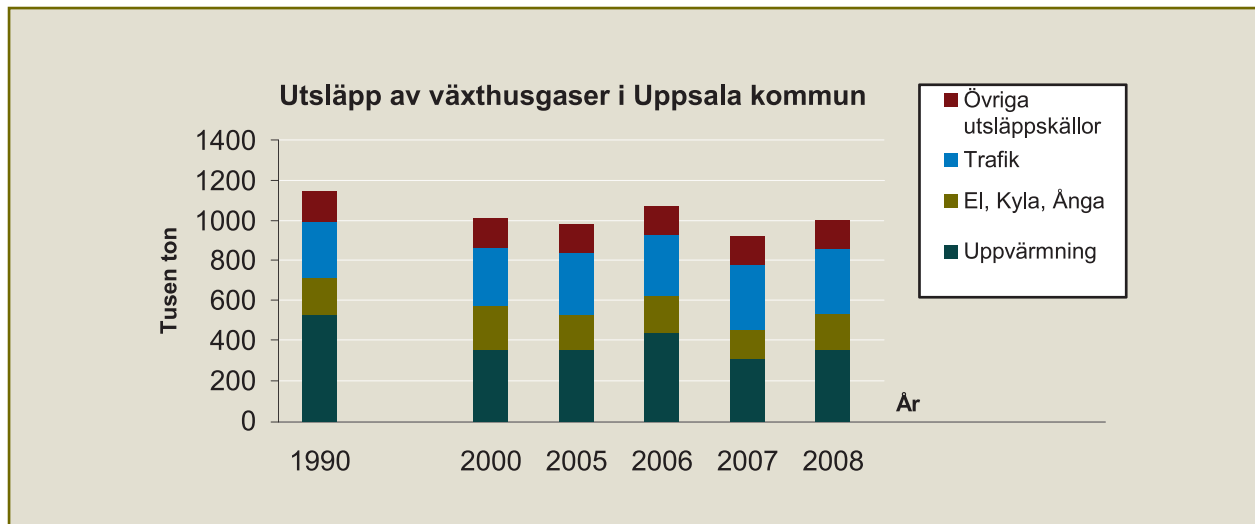
Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering rörande avfall och återvinning (plankarta 1b):

- När nya bebyggelseområden planeras ska utrymme avsättas för de anläggningar och skyddsområden som krävs för en väl fungerande avfallshantering och materialåtervinning.

Klimat- och energifrågor

De svenska utsläppen av växthusgaser minskar. De totala globala utsläppen av växthusgaser fortsätter dock att öka i en allt högre takt och uppvisar ingen tendens att minska. Om inte utsläppen kraftigt minskar, kommer de klimatförändringar som följer att ge mycket allvarliga effekter på livsmedelsförsörjning och samhälle. FN:s klimatpanel bedömde 2007 att de globala utsläppen måste börja minska senast inom tio år, för att mot mitten av århundradet i princip ha upphört.

Utsläppen av växthusgaser i Uppsala beräknas ha minskat med tretton procent mellan 1990 och 2008, från 1 150 tusen ton till 1 000 tusen ton. Utsläppen från transporter och arbetsmaskiner ökar dock. Sedan 2000 har de ökat med tretton procent, medan övriga utsläpp ligger stilla. De totala utsläppen tenderar alltså att öka. Den största utsläppskällan inom transporter är personbilarna (bensin och diesel) och inom energisektorn är det fjärrvärmens (torvelledning).



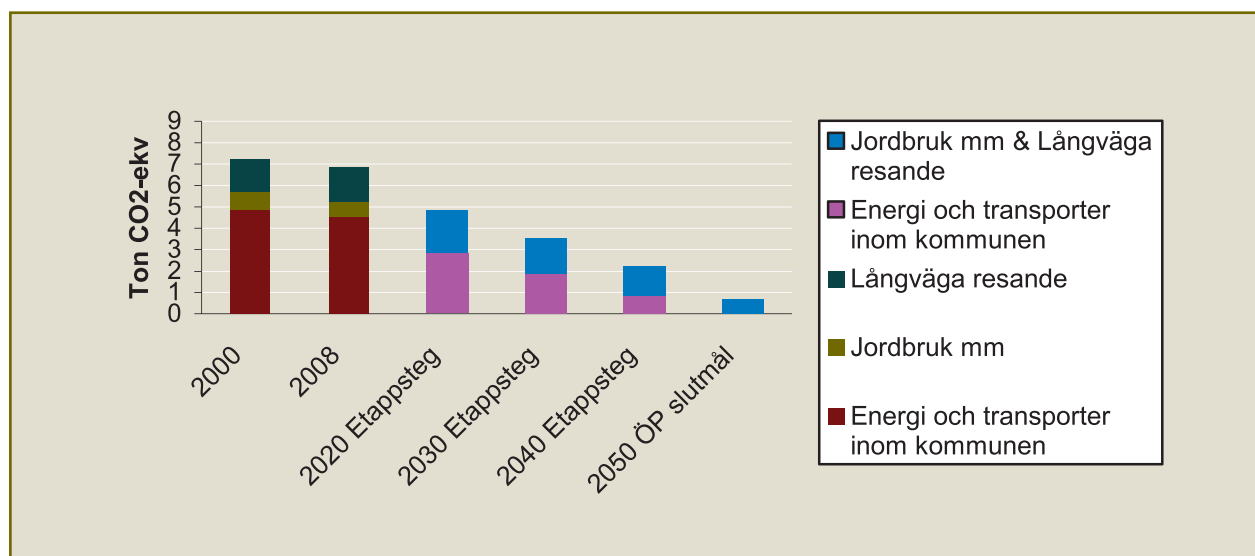
FIGUR 4.17. Utsläpp av växthusgaser 1990-2008 i Uppsala kommun. Källa: bearbetade data från Energimyndigheten, SCB, SMED/Naturvårdsverket, Björklinge Energi och Vattenfall. Övriga utsläppskällor är: jordbruk, djurhållning, avlopp- och avfallshantering, lösningsmedel, köldmedia samt industriprocesser.

Uppsalas utsläpp per invånare enligt ovan var år 1990 ca 7,3 ton. Idag beräknas de ha minskat till 5,3 ton, men har i princip varit oförändrade sedan 2000.

I ovanstående sammanställning (figur 4.17) finns inte utsläpp från Uppsalabornas långväga resande med, och inte heller utsläppen vid tillverkning utanför kommunens gränser av livsmedel och varor för konsumtion, industri eller byggande. Olika skattningar har visat att dessa utsläpp kan vara betydande. Beräkningar av Uppsalabornas fritids- och semesterresor samt affärsresor med flyg, visar att klimatpåverkan från dessa är i storleksordningen 1,6 ton växthusgaser per Uppsalabo, totalt minst 310 tusen ton växthusgaser. Utrikes semesterflyg och tjänsteflyg samt

inrikes bilresor är de största källorna. Det kan jämföras med att bilresor inom kommunen ger upphov till 185 tusen ton växthusgaser. Uppgifter för långväga resande finns för år 2000 och år 2008.

Samhällets fysiska utformning har stor betydelse för hur mycket energi som används och därmed hur stor klimat- och miljöpåverkan blir. Det gäller både för trafikarbete, för uppvärmning och elanvändning, jord- och skogsbruk samt avlopp- och avfallshantering. För kommunens klimat-, miljö- och folkhälsoarbete är energiaspekten central. En effektivare energianvändning är också ekonomiskt fördelaktigt och kan bidra till ny teknikutveckling som genererar arbetstillfällen.



FIGUR 4.18. Utsläpp av växthusgaser 2000-2050 i Uppsala kommun.

Målet är att främja omställningen till ett resurssnålt och klimatneutralt energisystem. De totala utsläppen av växthusgaser från energisektorn och övriga utsläppskällor samt långväga resande bör senast år 2050 vara maximalt 0,5 ton per invånare. I figur 4.18 visas historiska och nutida utsläpp per invånare och hur dessa måste minska etappvis per årtionde utgående från dagens (2008) utsläppsnivå för att nå 0,5 ton per invånare år 2050. Vi har här förutsatt att utsläppen från trafik, el och värme i princip kan bli noll till år 2050. Detta för att kunna utnyttja det eventuella utsläppsutrymme som finns på 0,5 ton per invånare för framförallt jordbruk och utrikesflyg. Den totala minskningen per invånare från 2008 till 2020 blir då ca 30 procent, till 2030 ca 50 procent, till 2040 ca 70 procent och till 2050 ca 95 procent per invånare. En 30-procentig minskning per invånare till 2020 motsvarar en faktisk minskning med 20 procent.

Fördelningen av utsläppsminskningar från de olika utsläppskällorna kan se olika ut i olika scenarier. Det vill säga det går att ha olika minskningsmål för de olika utsläppskällorna, som tillsammans möter ett övergripande klimatmål. I grafen illustreras ett scenario där utgångspunkten är en minskningstakt för personbiltrafik med en fjärdedel (25 procentenheter) per decennium. Detta har varit utgångspunkten för dimensionering av kollektivtrafik och biltrafik i kap 4.1. För att samtidigt möjliggöra en låg minskningstakt för övriga utsläppskällor och långväga resande, krävs i detta scenario att den stationära energisektorn kan halvera sina utsläpp till 2020 och halvera igen till 2030 och igen till 2040. En högre minskningstakt för klimatutsläpp från långväga resande minskar trycket på energisektorn. I slutändan måste även utsläppen från det långväga resandet minska med 90 procent till 2050, för att ge utrymme för jordbruk och djurhållning.

Strategi för ett långsiktigt hållbart energisystem inklusive transporter:

- *Minskad och effektivare energianvändning* är den mest kostnadseffektiva insatsen. Målet till 2030 är att åstadkomma effektiviseringar för att kunna halvera energianvändningen. Det handlar om hushållningsåtgärder, teknikutveckling och beteendeförändringar samt att främja energieffektiva system och systemlösningar.
- *Användning av "rätt" bränsle och energiform* handlar om att inte använda högre "kvalitet" på energin än nödvändigt. En högvärdig energiform som el bör användas där den bäst behövs. Dit hör exempelvis inte uppvärmning och kylning med el utan med biobränslen eller spillvärme. Det innebär att energiproduktion för värme, kyla och el inom planperioden i princip helt blir baserad på förnybara energikällor. Under planperioden bör användningen av olika förnyelsebara energikällor vidareutvecklas, exempelvis solel/

solvärme, vindkraft, biogasproduktion och biobränsleanläggningar för värmeproduktion.

- *Reducering av effekttoppar* innebär att den samlade produktionskapaciteten kan hållas lägre vilket är ekonomiskt och minskar behovet av att importera fossilframställd el t ex kolkondenskraft från andra länder.

Inriktningen för särskilda system

VINDKRAFT

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Elproduktion med vindkraftverk på land har blivit intressant de senaste åren. Efter vindkarteringar på statligt initiativ har Energimyndigheten meddelat riksintresse för vindkraft i ett område som delas av Uppsala och Heby kommuner. Kommunen utreder förutsättningarna för främst storskalig vindkraft i form av vindkraftparker med flera verk, såväl i riksintresseområdet som i övriga delar av kommunen. Resultatet kommer som ett tillägg till översiktsplanen 2011.

KRAFTVÄRMEPRODUKTIONSANLÄGGNINGAR

Plankarta 1B Mark- och vattenanvändning

Vattenfall AB är den största energileverantören i kommunen. Vid anläggningarna i Boländerna produceras både el, värme, kyla och processånga. Kraftvärmeverket måste ersättas inom en tioårsperiod. Den gamla anläggningen måste vara i drift under tiden den nya byggs vilket ställer krav på expansionsområde på befintlig plats eller omlokalisering. En omlokalisering kräver vidlyftiga ut- och ombyggnader av nätet, varför inriktningen på medellång sikt bör vara att stödja en utveckling på plats, som bör anpassas till Boländernas tilltagande karaktär av centralt stadsområde med allt intensivare markanvändning och diversifierade verksamhetsutbud. På mycket lång sikt kan övervägas en fullständig omlokalisering till ett område söder om Bergsbrunna med koppling till järnväg och E4:an och möjlig distribution av värme även söderut över kommundraggräns.

VÄRMEFÖRSÖRJNING

I Uppsala stad sker den huvudsakliga värmeförsörjningen via Vattenfalls fjärrvärmenät. Ett flertal större eldrivna bergvärmeanläggningar har dock tillkommit inom fjärrvärmeområdet de senaste åren. Mot bakgrund av fjärrvärmenätets omfattning och fjärrvärmesystemens möjligheter att svara upp mot inriktningen mot energieffektivitet och klimatneutralitet bör inriktningen vara att utnyttja nätet för nytillkommande bebyggelse. Kommunen bör därför verka för en stabil och konkurrenskraftig prissättning. Bränslevallet inom Vattenfall Värme AB:s anläggning i Uppsala påverkar möjligheten att uppnå klimatneutralitet. Vattenfall AB:s mål är att all värmeproduktion i Norden ska vara klimatneutral till år 2030, så även anläggningen i Uppsala.

Närvärmenät eller embryon till nät finns i Storvreta, Vatt-
holma, Björklinge, Bälinge och Vänge. Bionär AB, är en
ny aktör på Uppsalas energimarknad, med inriktning på
närvarmelösningar och bibränslen och har övertagit Vat-
tenfalls och en del av kommunens anläggningar i några
av tätorterna. Inriktningen är att inom planperiodens tidi-
gare del ha utbyggda närvärmenät i de flesta av de större
tätorterna.

Bebyggelsen utanför staden värmeförsörjs idag av i hu-
vudsak genom enskilda anläggningar till övervägande
del baserade på direktverkande el eller eldrivna värme-
växlare, samt i mindre mån på olja eller biobränsle. Inom
planperioden bedöms i princip all oljeuppvärmning vara
utfasad. Konverteringen av direktverkande el till annan
uppvärmningsform är en långsammare process. Den synes
till viss del ske via övergång till bergvärme eller luft-
värmepumpar. Det krävs nya installationer i vattenburna
system i husen för att möjliggöra konvertering från el-
baserad uppvärmning. En bränslepanna, oavsett bränsle
och storlek, bör kombineras med en solvärmeanläggning
eftersom det tillsammans blir en effektiv kombination
under sommarhalvåret.

Biobränslen bidrar i ett kortare tidsperspektiv till växt-
huseffekten och har även annan miljöpåverkan, varför det
är viktigt att hushålla även med dem.

Översiktsplanens inriktning mot bebyggelsetillskott i
staden, i små tätorter samt i sammanhållna bebyggelse-
grupper stöder utvecklingen av gemensamma lösningar.
I tätorterna kan planeringen också främja lokalisering av
bostäder i närheten av verksamheter som har hög värme-
förbrukning, vilket kan underlätta initiala investeringar i
ett närvärmenät. Kommunen söker regelmässigt samver-
kansmöjligheter i samband med att egna uppvärmnings-
anläggningar behöver bytas ut.

BIOGAS

Energiinnehållet i komposterbart organiskt avfall tas till
vara genom produktion av biogas i Uppsala Vattens bio-
gasanläggning vid Kungsängens gård. Rågasen renas till
fordonsgas tillsammans med rötgas från Kungsängsver-
ket. Sammantaget försörjs ett 50-tal stadsbussar samt ett
mindre antal personbilar med fordonsgas från de båda
anläggningarna. Tillgången på råvara för biogasproduktion
kan vara ett hinder för framtida utbyggnad av fordonsgas-
produktionen.

Lokal biogasproduktion för uppvärmning och elgenerering
för lantbrukets egna behov kan bidra till att ersätta
fossil bränsleråvara. Sådan gas behöver inte renas före
förbränning, vilket ger en avsevärt billigare biogas än vid
användning av gasen till fordonsgas.

KRAFTLEDNINGAR

Underlagskarta G R riksintressen

Kraftledningsnätet för eldistribution delas in i tre nivåer:

stamnätet, de regionala näten samt de lokala näten.
Stamnätet täcker hela landet och överför el på spännings-
nivåerna 220 kV och 400 kV. De största elproduktions-
anläggningarna är anslutna till detta nät. De regionala
näten sammanlänkar stamnätet med större mottagare av
elkraft, främst eldistributionsföretag och stora förbrukare
i industrin. Spänningsnivåerna ligger normalt på 30-130
kV. De lokala näten med distribution ut till skilda bebyg-
gelseområden mm ligger på 10-20 kV.

STAMNÄT

Inom Uppsala kommun finns stamnätsledningar för 400 kV
och 220 kV, se även karta G. Samtliga är av riksintresse.
De kraftledningar som passerar genom eller i närheten
av Björklinge, Storvreta och Järlåsa kan på sikt utgöra ett
hinder för expansion av dessa tätorter. Samtidigt är de före-
mål för kapacitetsökning till följd av vindkraftsetablering,
kärnkraftens effekthöjning mm Kapacitetshöjningen för-
väntas ske före 2030. Möjligheten att flytta och effektivisera
de ledningsstråk genom eller nära tätorter bör övervägas i
samband med att tillstånden, koncessionerna, för respektive
kraftledning löper ut. Samtliga koncessioner för stamnätet,
utom CL3 s 4 som passerar Järlåsa omprövas av Energi-
marknadsinspektionen under perioden fram till 2030.

REGIONNÄT

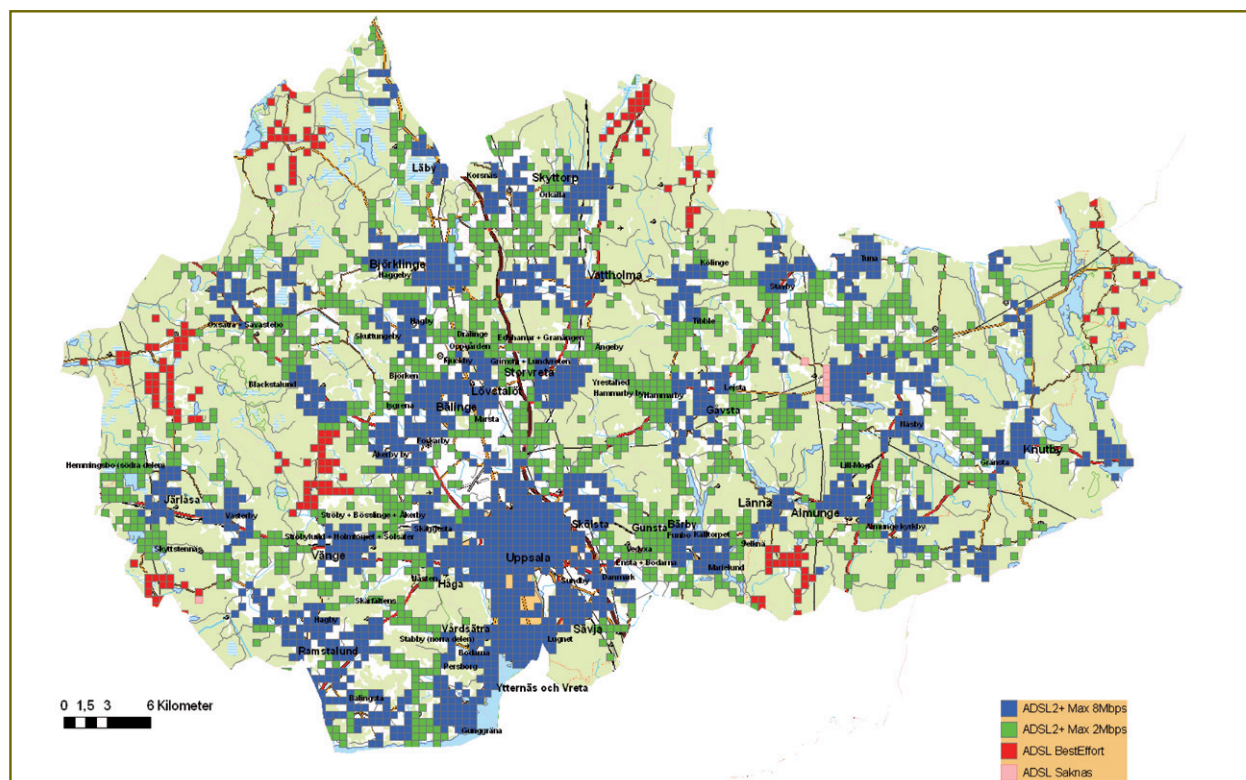
Ledningar med spänning på minst 70 kV är av riksintresse.
Flera av ledningarnas nuvarande lokalisering kan medföra
problem för stadens expansion i norr och i Bergsbrunna.
Genom Uppsala stad passerar 70 kV-ledningar som mark-
förlagts inom projektet Uppsala Ström.

Kommunen ska aktivt arbeta med:

- Att ta fram ett program för minskad och effektivare
energianvändning vid nyproduktion och ombyggnad
av hus i samarbete med övriga samhällsaktörer.
- Att verka för att nya bebyggelsegrupper, utbyggnads-
och utvecklingsområden inriktas på lågen-
ergihusteknik.
- Att stimulera användningen av fjärrvärme i sta-
den i samarbete med aktörer på marknaden. Vid
planeringen av nya utbyggnads- och omvandlings-
områden ska möjligheten att etablera små och
medelstora närvarmesystem prövas.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör energi:

- Ny bebyggelse bör lokaliseras i närheten av befintligt
när- eller fjärrvärmenät eller på annat sätt så
att det underlättar för gemensamma vattenburna
system.
- För nya bebyggelsegrupper som detaljplanläggs
bör utrymme för gemensam energianläggning
och/eller energidistributionsanläggning reserveras
i planen om det inte är uppenbart onödigt.



FIGUR 4.19 Bredbandstäckning 2008/2009. Källa: Uppsala kommun

IT-infrastruktur

IT-infrastrukturen har stor betydelse för hela kommunens utveckling och näringslivets förutsättningar. Tjänster som digital-tv och IP-telefoni som baseras på höga överföringshastigheter blir allt vanligare. Den fortsatta utbyggnaden och kapacitetsförstärkningen bör följa översiktsplanens intentioner med bebyggelseutvecklingen. Omvänt bör IT-infrastrukturens förutsättningar och utrymmeskrav uppmärksammas i den fysiska planeringen. Kommunen har inget formellt ansvar för IT-infrastrukturen men ska enligt sin IT-infrastrukturpolicy arbeta för etableringen av en infrastruktur som medger att så många som möjligt ska kunna få del av tekniken. Kommunen har en funktion som IT-infrastrukturkoordinator som ger IT-marknadens aktörer en samlad bild av data- och telekommunikationsbehovet på olika platser och hos olika användargrupper. I Uppsala stad finns ett flertal olika nät som baseras på optisk fiber, kabel-tv-nät och det traditionella kopparnätet för telefoni. Dessa nät används för både telefoni och bredbandstjänster. Utanför Uppsala stad är det i stort sett endast kopparnätet för telefoni som används för både fast telefoni och bredbandstjänster.

Mobila telefoni- och datatjänster via 2G/3G-näten erbjuds idag via tre olika nät med olika täckning i de glesa delarna av kommunen. Jämfört med 2G-nätet har 3G-nätet högre datakapacitet men varje basstation täcker ett mindre geografiskt område. De tjänster som erbjuds idag ger inga kapacitetsgarantier. Det krävs omfattande utbyggnader på

landsbygden för att uppnå prestanda i paritet med dataöverföring i fasta nät.

Vid årsskiftet 2008/2009 saknade 15 av 135 telestationer i Uppsala kommun inkommande optisk fiber och erbjuder därför endast begränsade bredbandstjänster. Dessa stationer är belägna i kommunens ytterområden och har litet kundunderlag varför marknadsaktörerna inte kan motivera en investering i optiskt fiber till dessa stationer. I de glesare delarna av kommunen är vissa upptagningsområden stora och kunderna har långa ledningar till telestationen, vilket ger sämre kapacitet. I vissa områden delar flera abonnenter på en kopparledning, vilket omöjliggör bredbandsanslutning.

Kapacitetskraven från kunderna är idag minst 2Mbps i båda riktningarna, vilket erbjuds till ca 94 procent av befolkningen i kommunen, medan resterande ca 12 000 personer har låg eller ingen tillgång till tjänster. Dagens ADSL-lösning förutsätter att fast telefoni via kopparledningar finns och etableras vid nybyggnation. Det sker endast om byggherren beställer och bekostar hela investeringen. ÖP:s inriktning att samla ny bebyggelse till tätorter och bebyggelsegrupper underlättar för bredbandsuppkoppling.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör IT-infrastruktur:

Möjligheterna att ordna en tillfredsställande data- och telekommunikation i enlighet med kommunens IT-infrastrukturpolicy ska vägas in vid lokalisering av ny bebyggelse.

MILJÖ, HÄLSA OCH SÄKERHET

4.10

PBL 1 - 3 kap

Underlagskarta C Ekologiskt känsliga områden
Plankarta 5 Stora opåverkade områden och
”lågstrålande zoner”

Underlagskarta D Miljöstörande verksamheter

De nationella miljömålen som har bäring på
Uppsala kommun är:

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

De regionala och lokala miljömålen står inför respektive är under omarbetning och redovisas därför inte i översiktsplanen. De nationella miljömålen som planförslaget kan påverka är 1-4, 7-9, 11-13 samt 15-16.

Kommunens övergripande mål rörande miljö, hälsa och säkerhet är att värna kvaliteterna med boende i Uppsala kommun. Målet är även att kommunen ska ha en tillfredsställande och effektiv räddningstjänst och att konsekvenserna av översvämning ska minimeras.

För miljöfrågor kopplade till vatten, avlopp och avfall, se texten om teknisk försörjning i avsnitt 4.9.

Luftkvalitet, och luftföroeningar

Den dominerande utsläppskällan för luftföroeningar i Uppsala kommun är trafiken. Energisektorn inklusive enskilda värmepannor bidrar också. Övriga utsläppskällor är olika industrier, verkstäder, bensinstationer mm samt hushållens användning av kemikalier och maskiner. När det gäller partiklar kommer större delen av bidraget från slitage av vägbana, däck och salt och en mindre del av bidraget från bilavgaser och främst från dieselfordon.

Miljökvalitetsnormer är baserade på EU-direktiv om luftföroeningar och finns idag för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, partiklar (PM10), bly, kolmonoxid, bensen och ozon i utomhusluft. 2010 införs normer för mindre partiklar (PM2,5). I Uppsala tätort har normerna för par-

tiklar, M10 samt kvävedioxid länge överskridits under flera år längs några gator i centrum. Både halten av partiklar och kvävedioxid överskred miljökvalitetsnormen 2008. Ytterligare åtgärder kommer därför att krävas.

Småskalig fastbränsleledning kan orsaka olägenheter för människors hälsa och skada miljön. Därför bör den primära uppvärmningen ges förutsättningar att ske på annat sätt än med fastbränsle.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör luftkvalitet:

Vid de gator där miljökvalitetsnormerna överskrids ska alla förändringar som kan påverka halten av luftföroeningar utföras så att de bidrar till att luftkvaliteten förbättras.

BULLER OCH VIBRATIONER

Många människor i dagens samhälle är störda av buller. Det kan t ex uppkomma från väg-, järnvägs- och flygtrafik eller från exempelvis fläktar, industrier och byggarbetsplatser. Även lokaler för kontor, restauranger, diskotek, gym kan medföra problem i form av fler transporter, mer omfattande avfallshantering, buller från fläktar och folksamlingar. Ny forskning har visat att buller kan ge sömnstörningar och koncentrationssvårigheter men det kan även påverka hjärtrytmen negativt.

Lågfrekvent buller upplevs ofta som extra störande eftersom ljudet kan höras på mycket stora avstånd från källan. Det gäller bl a fasta installationer, såsom kyl- och ventilationsanläggningar men även musik från närliggande diskotek och restauranger. Även om minimikraven i byggreglerna oftast uppfylls är många ändå störda.

VÄGTRAFIK

Många som bor i Uppsala stad och i tätorterna närmast staden är störda av trafikbuller över 55 dBA utomhus vid fasad. Riktvärden av buller från vägtrafik återfinns i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Förslag till tillämpning finns i Boverkets allmänna råd 2008:1, ”Buller i planeringen”.

Planens inriktning på att bygga staden inåt och förtäta i goda kollektivtrafiklägen innebär att nya bostäder kommer byggas på platser där riksdagens riktvärden för buller utomhus vid fasad överskrids. I dessa fall ska Boverkets kriterier för avsteg tillämpas så att t ex tyst eller bullerdämpad sida skapas.

Nya bostadshus längs trafikerade gator kan bidra till bättre ljudmiljö för bakomliggande befintliga byggnader. Samtidigt kan den biltrafik som alstras av de nya husen bidra till att buller ökar invid befintliga hus längs samma gata. Dessa kan få sådana försämringar att det behöver åtgärdas med stöd av kommunala bidrag.

JÄRNVÄGSTRAFIK

Järnvägens miljöstörningar består dels av buller, dels av vibrationer. Banverket har inventerat vilka bostadshus som är utsatt för ekvivalent tågbullernivå över 65 dBA. Bullerskyddsåtgärder kommer sedan att vidtas för dessa hus. Det finns markreservat som ger möjlighet att bygga en ny järnväg till Enköping. Även längs denna sträcka måste risken för störningar i form av buller och vibrationer beaktas.

Riktvärden för buller från tågtrafik återfinns också i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53. Naturvårdsverket och Banverket har sedan utarbetat en tillämpning 2006 av dessa riktlinjer i en gemensam skrift; dnr. SO2-4235-/3A60.

FLYGTRAFIK

Kommunen berörs av flygbuller från Ärna och Sundbro flygplats samt i mindre utsträckning från Arlanda. För närvarande pågår miljöprövning av civilt linjeflyg på Ärna. Ärendet ligger nu efter överklagande hos regeringen. Om civilt flyg beviljas på Ärna kommer bullerutbredning att fastställas för både ekvivalent och maximal ljudnivå.

Verksamheten vid Sundbro flygfält har miljöprövats. Miljödomstolen har i mars 2009 fastställt villkor efter överklagan av Länsstyrelsens tillståndsbeslut.

I Uppsala berörs ett område öster om sjöarna Trehörningen och Ramsen (Sämtegen, Fjällbo) av in- och utflygningssvägar från Arlanda. Ibland berörs västra delarna av tätorten vid inflygning på hög nivå.

Riktvärden för flygbuller finns i Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser; NFS 2008:6. Dessutom finns en handbok från Naturvårdsverket om allmänna råd för flygplatser, Handbok 2008:1. Boverket ger ut en handbok 2010.

SKJUTBANOR OCH MOTORSPORTBANOR

Ett 20-tal skjutbanor finns lokaliserade runt om i kommunen och runt dessa finns teoretiskt beräknade observationszoner som visar ett ungefärligt område inom vilket boende kan störas av skjutbanebuller. Miljökontoret håller på att inventera/uppdatera dessa skjutbanor samt ska nya aktuella bullerzoner upprättas. Riktvärden för buller från skjutbanor återfinns i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från skjutbanor, NFS 2005:15.

Motorsportbanor finns vid Rörken, Rasbo och vid Bergsbrunna. Teoretiskt beräknade bullermattor kring dessa banor finns framtagna som observationszoner. Som riktvärden vid nyetablering eller ombyggnad tillämpas vad som anges i "Naturvårdsverkets allmänna råd, NFS 2004:16 om buller från motorsportbanor, halkövningsbanor och banor för provning av motorfordon".

VIBRATIONER

Vibrationer utbreder sig via marken upp i byggnader, t ex

i hus i nära anslutning till järnvägar vilket ger upphov till stomljud i hus och ibland även skakningar. Vibrationer kan även ge upphov till sättningar och sprickbildningar i byggnader. Vibrationer kan vara svåra att åtgärda.

TYSTA OCH FRIDFULLA OMRÅDEN

Tysta områden är rofyllda och domineras av en positiv ljudmiljö. Vissa sådana fridfulla ljudmiljöer behöver skyddas och bevaras. Det är angeläget att sådana områden kartläggs. Det handlar bl a om innergårdar i bostadskvarter och tätortsnära rekreationsmarker. De opåverkade områdena som redovisas på plankarta 5 ger indikationer på var man inom kommunen kan finna mer ostörda miljöer.

Bostadskvarterens innergårdar är en vardagsmiljö som är viktig att skydda från buller. Ofta kan dock fläktar och kompressorer vara placerade så att de stör en innergård eller den sida av huset som från början var planerad att vara tyst.

Tätortsnära tysta områden har stor betydelse för människors hälsa genom möjlighet till avkoppling och återhämtning (se vidare sektorsavsnittet 4.8 Naturresurser, Stora opåverkade områden).

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör buller, vibrationer och tysta områden:

- Vibrationer i byggnader får inte överskrida 0,4 millimeter/sek (rms 1-80 Hz)
- Tätortsnära rekreationsområden som inte störs av buller bör värnas med målet att buller-nivån i respektive område ska understiga 40 dBA.
- Vid lokalisering av bostäder, verksamheter och infrastruktur ska buller- och vibrationsförhållandena beaktas samt gällande riktvärden klaras. Vid nyproduktion i centrala stadsområden och andra platser med innerstadskaraktär samt i lägen i staden längs kollektivtrafikstråk kan kriterierna för avsteg från riktvärdena enligt Boverkets allmänna råd ska tillämpas.

Gällande riktvärden enligt riksdagsbeslut för buller och vibrationer framgår nedan. Riktvärdena gäller vid nyproduktion av bostäder och andra känsliga lokaler samt vid nyproduktion av störande verksamhet (t ex transportinfrastruktur, industrier) i anslutning till sådana känsliga lokaler och bostäder.

Vid frågor om tillämpning av avsteg från gällande riktvärden för vägtrafikbuller hänvisas till Boverkets skrift Boverkets allmänna råd 2008:1, "Buller i planeringen". Banverkets publikationer "Markanvändning i järnvägens närhet" samt "Buller och vibrationer" är planeringsunderlag som bör beaktas vid planering och byggande nära järnvägen.

För *vägtrafikbuller* bör följande riktvärden inte överskridas:

- 30 dB(A) ekvivalent inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus, nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats*

För buller från *spårburen trafik* bör följande riktvärden inte överskridas:

- 30 dB(A) ekvivalent inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus, nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (uteplats)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats*
- 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt

För buller från *flyg* bör följande riktvärden inte överskridas:

- 30 dB(A) ekvivalent inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus, nattetid
- 55 dB(A) flygbullernivå FBN utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats*

För buller från *industriell verksamhet* bör följande riktvärden inte överskridas:

- 50 dB(A) ekvivalent utomhus, dagtid 07-18
- 45 dB(A) ekvivalent utomhus, kvällstid 18-22
- 40 dB(A) ekvivalent utomhus, nattetid 22-07
- 50 dB(A) maximalnivå utomhus, nattetid 22-07

Mark

FÖRORENAD MARK

Underlagskarta C innehåller en redovisning av misstänkt förorenade områden enligt Länsstyrelsens MIFO-databas. Det finns drygt 1200 sådana områden i kommunen. Ett tjugotal av platserna har riskklass 1 som innebär att det är angeläget att gå vidare med översiktliga undersökningar och riskbedömningar.

Föroreningar i mark och grundvatten kan förekomma på platser där olika former av miljöfarlig verksamhet bedrivs eller tidigare har bedrivits, t ex avfallsdepåer, bensinstationer, verkstäder eller annan miljöfarlig verksamhet. Ca 80 äldre bensinstationer i kommunen har inventerats. Undersökningar samt vid behov efterbehandling har skett löpande genom SPIMFAB:s försorg. Vanligen förekommande är också äldre igenfyllda lertäkter och andra utfyllnadsområden. På gammal industrimark t ex kring Ekebybruk, Boländerna, Kungsängen och Librobäck, finns kända markföroreningar.

Marken kan även vara förorenad till följd av luftnedfall eller påverkat grundvatten. För känsliga områden som lekplatser, odlingslotter och liknande kan det finnas anledning att öka kunskapen om dessa så kallade bakgrundshalter. Sveriges geologiska undersökning (SGU) har påbörjat arbetet med att ta fram en markgeokemisk karta över kommunen.

Inom kommunen finns områden där risk föreligger att lakvatten från tippområden kan ha inverkan på grundvattnet, bl a kring de numera avslutade hushållsavfallstipporna vid Ekebyboda och Vedyxa, samt kommunens nuvarande avfallsanläggning vid Hovgården. I kommunen finns ytterligare ca 100 nedlagda deponier och även där kan förorenat lakvatten förekomma.

I vägbeläggningar kan det förekomma asfaltlager som innehåller stenkolstjära. Denna stenkolstjära innehåller PAH:er som kan vara cancerframkallande.

SULFIDHALTIGA LEROR

Sulfidhaltiga leror är naturliga bildningar som kan påträffas under grundvattenytan, oftast från omkring tre meters djup eller mer. Uppläggning av dessa kan skapa problem eftersom lerorna kan ge upphov till surt lakvatten när de grävs upp och oxideras av luftens syre. Det sura lakvattnet kan påverka omgivande mark och vattendrag. Om lerorna läggs på en deponi där det tidigare har lagts förorenade massor kan det sura lakvattnet frigöra tungmetaller ur deponin. Lerornas innehåll av svavel och kalk är avgörande för uppkomsten av surt lakvatten och bör styra hanteringen samt val av plats för uppläggning.

RADON

Högst radonrisk finns främst i områden med ås- och grusmaterial, men all mark innehåller tillräckligt med radon för att kunna ge höga inomhushalter. Ett flertal föreskrifter och regler styr rikt- och gränsvärden för radon.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör markföroreningar, sulfidhaltiga leror och radon:

- När ny bebyggelse och andra anläggningar planeras där det tidigare har förekommit miljöfarlig verksamhet, ska markundersökningar göras för att klarlägga om markpåverkan finns av miljöfarliga ämnen.
- Vid schaktning i staden är försiktighet befogad eftersom tidigare markanvändning, masshantering eller utsläpp kan ha medfört föroreningar i marken även utanför industriområden. Även oexploaterad mark kan i staden eller nära större trafikleder ha förhöjda halter av föroreningar i ytskiktet.
- Ny bebyggelse inom lakvattenpåverkade områden ska inte tillåtas om det innebär att dricksvattenbrunn med tjänlig vattenkvalitet inte kan ordnas.

* Riktvärdet 70 dB(A) maximalnivå gäller också för uteplatser i anslutning till vård- och undervisningslokaler. För förskolegårdar, skolgårdar samt uteplats till lokaler med omsorg och vård bör inte heller 55 dB(A) ekvivalentnivå överskridas.

MILJÖFARLIG VERKSAMHET**Underlagskarta D Miljöstörande verksamheter**

All användning av mark, byggnader eller anläggningar som riskerar att störa omgivningen genom t ex utsläpp till mark, luft eller vatten eller som innebär annan risk för olägenhet för människors hälsa eller miljö definieras enligt Miljöbalken med begreppet miljöfarlig verksamhet. Störningar från verksamheter kan utgöras av buller, vibrationer, luft och vattenföroreningar, lukt och flugproblem samt risk för allergier. Detta måste beaktas i samband med lokalisering av nya bostäder och andra lokaler där människor vistas, exempelvis förskolor och skolor. Samma hänsyn måste tas vid nyetablering av verksamheter i områden där bostadsbebyggelse finns.

Störningar kan i princip begränsas på två sätt, dels genom skyddsavstånd mellan den miljöfarliga verksamheten och den störda omgivningen, dels genom åtgärder i den miljöfarliga verksamheten för att t ex minska buller och utsläpp.

Boverkets allmänna råd 1995:5 "Bättre plats för arbete" redovisar rekommenderade skyddsavstånd. Föreslagna skyddsavstånd utgår från en samlad bild av störningar och riskers inverkan på miljö, hälsa och säkerhet. De rekommenderade avstånden bör beaktas vid planläggning och prövning av ny markanvändning, men för varje verksamhet bör en separat bedömning göras om man i det enskilda fallet kan placera bostäder närmare eller längre bort ifrån verksamheten. Skyddsavstånd mellan bostäder och olika miljöfarliga verksamheter skapar även stabila planeringsförutsättningar för olika verksamheter.

Nedan anges några exempel på skyddsavstånd:

- Djurhållning: 200 - 500 meter
- Tåktverksamhet: 500 - 1000 meter
- Livsmedelsindustri: 50 - 1500 meter
- Impregneringsanläggning/anläggning för lackering/sågverk: 200 -1000 meter
- Plastbearbetande industri: 200 - 500 meter
- Läkemedelsindustri: 200 - 500 meter
- Färgindustri: 200 - 400 meter
- Asfaltverk: 500 meter
- Krossverk: 500 meter
- Betong och betongvaruindustri: 200 meter
- Verkstadsindustri: 50 - 1000 meter
- Energianläggning: 50 - 700 meter
- Avloppsreningsverk: 300 - 1000 meter
- Avfallsanläggning/miljöstation: 50 - 500 meter
- Skrothantering och bilskrotning: 500 - 1000 meter
- Kemtvätt: 50 meter
- Tvätterier: 200 meter
- Bensinstation: 100 meter

Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd för externt industribuller (RR 78:5) och där anges rekommenderade ljudnivåer vid bebyggelse och rekreationsytor.

INDUSTRIELL VERKSAMHET

Berg- och grustäktsverksamhet med tillhörande krossanläggning, avfallsanläggningar, energianläggningar och reningsverk tillhör de mer störande verksamheterna i kommunen. Mindre verksamheter som också kan medföra störningar för omgivningen är bilverkstäder, åkerier, mekaniska verkstäder, betongindustrier, asfaltverk, måleriverkstäder och bensinstationer. Utsläpp från dessa verksamheter kan uppkomma vid användning av tvätt och sköljning, lagring av kemiska lösningsmedel, otillräcklig tömning av oljeavskiljare mm.

LANTBRUK OCH DJURHÅLLNING

Djurhållning kan ge störningar i form av lukt, flugor och buller. Närheten till häststall/gårdar kan även framkalla allergiska reaktioner hos känsliga personer. Gödselhanteringen kan också innebära en miljöstörning genom läckage till mark och vatten. Omgivningspåverkan från djurhållning är mer eller mindre accepterad på landsbygden, men konflikt kan uppstå i samband med bebyggelseutveckling i jordbruksområden. Lantbruk och handelsträdgårdar kan även vara störande för omgivning när bekämpningsmedel sprutas på grödorna.

Jordbruksfastigheter som för närvarande inte har djurhållning kan i en framtid åter tas i bruk, vilket måste beaktas i planeringen av bostadsbebyggelse för att minimera riskerna för framtida intressekonflikter.

Inom detaljplanelagt område får inte häst, nöt, get, får, svin, giftormar, fjäderfä eller pälsdjur hållas utan särskilt tillstånd från miljö- och hälsoskyddsmyndigheten. För enstaka fjäderfä och pälsdjur som hålls som sällskapsdjur krävs inget tillstånd. Detta regleras i föreskrifter om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd i Uppsala kommun antagna av kommunfullmäktige 26 januari 2004.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör miljö-störande verksamhet (Underlagskarta D):

Vid lokalisering av bostäder och miljöstörande verksamheter ska rekommenderade skyddsavstånd beaktas.

LÄMPLIGA OMRÅDEN FÖR EPIZOOTIBEREDSKAP

Kommunen ska ha en epizootiberedskap. I händelse av utbrott av anmälningspliktig smittsam sjukdom (epizooti) ska lämpligt område kunna utses där så kallade epizootigravar kan grävas för djur. Exempel på epizooti är mul- och klövsjuka, svinpest och salmonella. Lämpliga områden tas fram i samarbete med Länsstyrelsen och berörd djurägare.

ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

Magnetfält från kraftledningar och radiovågor från mobiltelefoner är exempel på elektromagnetiska fält. Magnetfält och elektriska fält finns naturligt runt alla elektriska apparater och ledningar. Jorden har ett eget magnetfält som gör att kompassen riktar sig mot norr. Människan är anpassad till att leva i jordens statiska magnetfält och det har inte gått att påvisa skadliga effekter av statiska magnetfält som människor normalt kommer i kontakt med.

KRAFTLEDNINGAR

Det råder idag stor samstämmighet om hur starka magnetfält som krävs för att ge upphov till omedelbar påverkan, t ex nerv- och muskelretningar. Styrkan på dessa magnetfält ligger dock långt över vad som normalt finns i vår omgivning. Däremot finns osäkerhet kring barnleukemi och exponering för magnetfält från kraftledningar. Därför ger Strålsäkerhetsmyndigheten tillsammans med Socialstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Elsäkerhetsverket och Boverket rekommendationer vid samhällsplanering och byggande, om det kan göras till rimliga kostnader

Sträva efter att utforma eller placera nya kraftledningar och elektriska anläggningar så att exponering för magnetfält begränsas.

Undvik att placera nya bostäder, skolor och förskolor nära elanläggningar som ger förhöjda magnetfält.

Sträva efter att begränsa fält som starkt avviker från vad som kan anses normalt i hem, skolor, förskolor respektive aktuella arbetsmiljöer.

BASSTATIONER FÖR MOBILTELEFONI

Radiovågor används huvudsakligen för att överföra ljud, bild eller text trådlöst, exempelvis från en tv-sändare till en

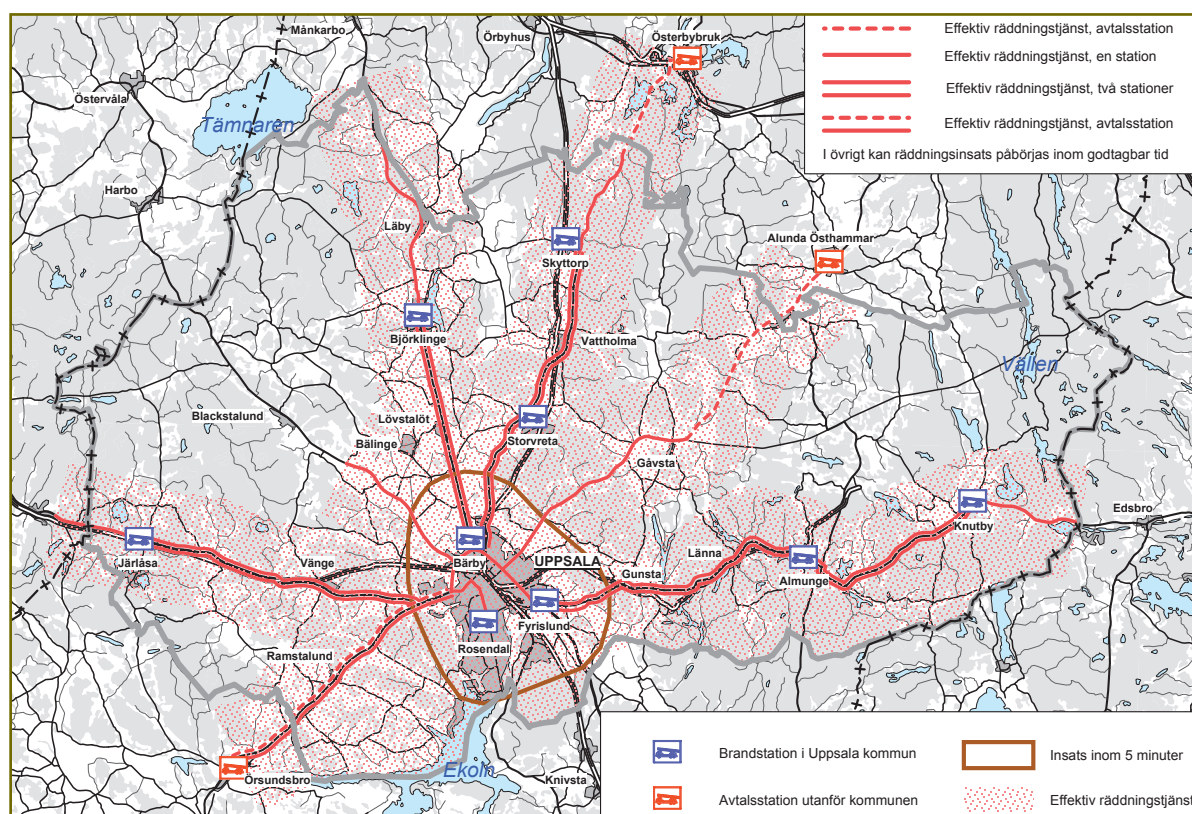
tv-antenn eller mellan en mobiltelefon och en basstation. Strålsäkerhetsmyndigheten bedömer att exponeringen från basstationer inte orsakar några skadliga hälsoeffekter och inte innebär några risker från strålskyddssynpunkt. Socialstyrelsen hänvisar till SSI vid sin bedömning av riskerna med basstationer.

Kommunmedborgare har dock inkommit med krav på att införa "lågstrålande zoner". Å ena sidan ska försiktighetsprincipen alltid beaktas vid lokalisering, för att hålla nere risken för att människors hälsa kan påverkas negativt. Å andra sidan finns inte stöd från centrala myndigheter som vare sig styrker ett behov av mast- och antennfria zoner eller i praktiken gör dem möjliga att säkerställa.

"Stora opåverkade områden" ska enligt miljöbalken 3 kap 2 § hållas fria från större exploateringsföretag. (Se plankarta 5 Opåverkade områden och avsnittet 4.8). Ett av dessa områden som hyser få eller inga master för tele-/radiokommunikation avsätts som "lågstrålande zon". Kommunens strävan inom detta område är att fortvarigt begränsa den elektromagnetiska strålningen från större anläggningar samt även upprätthålla skyddsavstånd från vissa bostäder för att bidra till stabilitet för det enskilda hushållet.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör elektromagnetiska fält

- Vid lokalisering av bostäder, verksamheter samt kraftledningar ska de statliga myndigheternas rekommendationer beaktas (se ovan).
- Master med antenner för tele-/radiotrafik får inte etableras inom anvisad "lågstrålande zon" (Plankarta 5).



FIGUR 4.20. Stråk med effektiv räddningstjänst

Säkerhet

RÄDDNINGSTJÄNST

Lagen om skydd mot olyckor (SFS 2003:789) anger vad den enskilde och kommunen ska vidta för åtgärder för att minska antalet och följderna av olyckor. Lagtextens formulering ”om räddningstjänst ska kunna påbörjas och genomföras på ett effektivt sätt”, innebär att ett antal brandstationer måste finnas i staden, på landsbygden och i de tätorter som förväntas expandera.

Stadens brandstationer ligger i Bärby, Fyrislund och Rosendal. Inom staden klaras körtiden under 5 minuter, i normala fall. De tätorter som har egna brandstationer är Björklinge, Skyttorp, Storrreta, Almunge, Knutby och Järlåsa. Fler brandstationer kan samarbeta vid räddningsinsatser och detta medger att effektiva räddningsinsatser kan utföras i stråk från staden till tätorternas brandstationer. Samarbete sker också med Örsundsbro (Enköpings kommun), Alunda (Östhammars kommun) och Heby kommun. Nuvarande lokalisering med tre brandstationer i staden, sex i tätorterna ger att 75 procent av befolkningen nås av räddningstjänsten inom 9 minuter, 20 procent av befolkningen inom 19 minuter och 5 procent av befolkningen inom 30 minuter.

Inom hela kommunens yta kan godtagbara räddningsinsatser utföras i förhållande till riskbilden. De på figur 4.20 markerade stråken anger var räddningsinsatser nor-

malt kan utföras inom 15 minuter från upptäckt och larm. Denna tid är godtagbar med hänsyn till den riskbild som råder. Vid goda förhållanden kan större områden nås, men begränsningar kan uppstå vid dålig väderlek, nedfallna träd eller då endast en tillfartsväg finns.

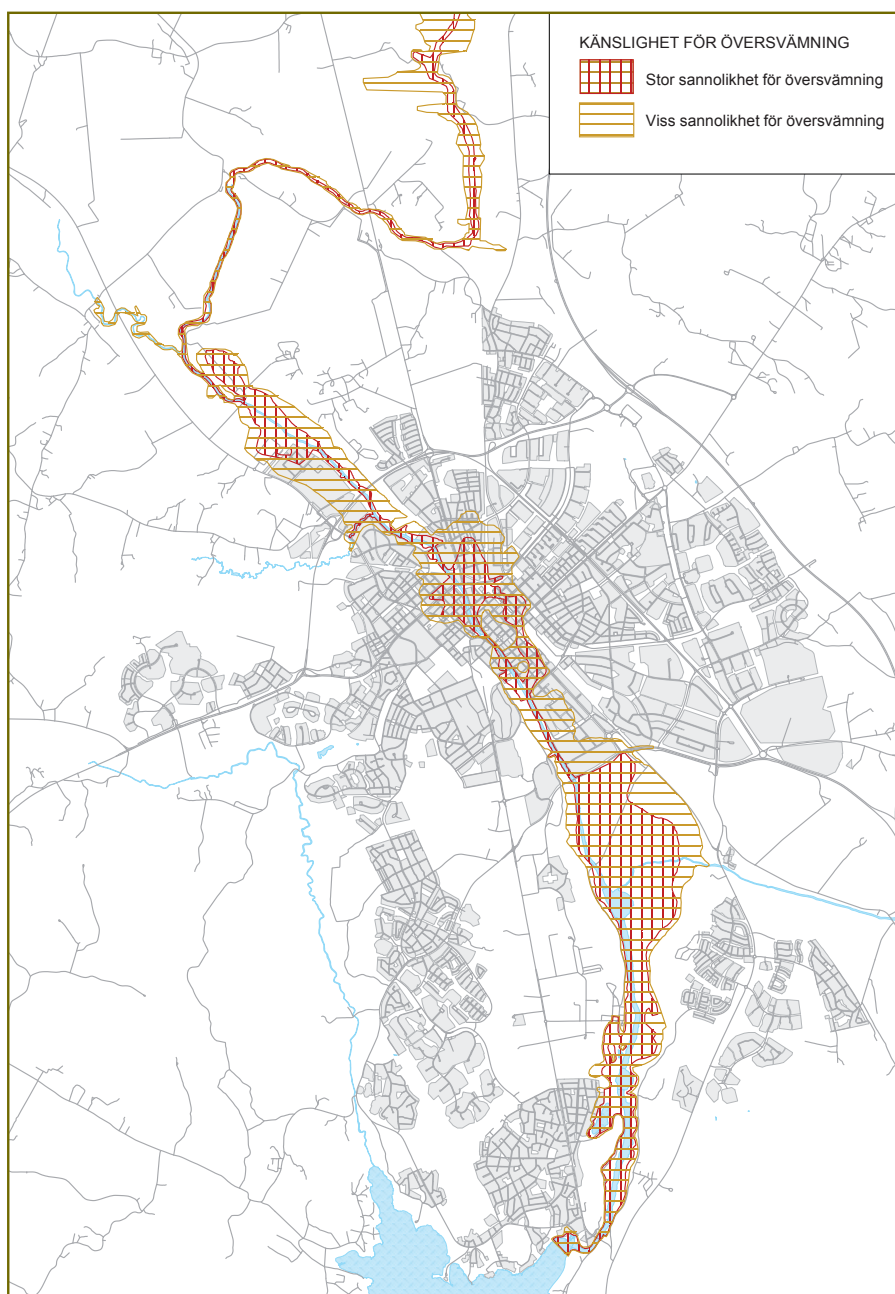
Lagen om extra ordinära händelser (SFS 2006:544) är grunden för ett nytt krishanteringssystem och innebär att kommunen måste kunna leda sina olika verksamheter i alla lägen, så att människor har möjlighet att överleva tills normala förhållanden råder igen.

En av grunderna i effektiv räddningstjänst är säker försörjning av vatten för brandsläckning. Det krävs en viss storlek på tätorten för att vattennätet ska ha tillräcklig kapacitet för att försörja en eller flera brandposter med vatten. Om så inte är fallet måste vattnet tas från öppna vattentag som sjöar och åar vilket är mycket osäkert, särskilt vintertid.

TRANSPORT AV FARLIGT GODS

Underlagskarta D Miljöstörande verksamheter

Största delen av farligt gods transporteras på väg och den största delen av dessa transporter är brandfarliga varor. Farligt gods transporteras även på järnväg och stora mängder flygbränsle transporteras på järnväg från Gävle till Arlanda genom Uppsala. Länsstyrelsen beslutar vilka gator inom Uppsala stad som är tillåtna för trafik lastad med farligt gods. En uppställningsplats för farligt gods planeras vid



FIGUR 4.21. Översvämningsrisker i staden

Viktoriaanläggningen. Stora mängder av farligt gods kan också finnas uppställt på godsbangården i Boländerna. På sikt kan ett godsspår inom stadens omland, öster om E4:an studeras. Handlingsfriheten är tillsvidare säkrad i och med den inriktning för stadens omland som anges i kapitel 3.

Det är väsentligt att bostäder, samlingslokaler och verksamheter med människor som är i behov av hjälp att förflytta sig inte lokaliseras alltför nära stora transportleder som exempelvis Ostkustbanan, Enköpingsvägen (RV 55), Östhammarsvägen och E4:an. Där bebyggelse är lokaliserad längs transportleder är det viktigt att det finns lämpliga varningssystem. Ett minsta avstånd från tomtgräns/ byggnad till järnväg är 25 meter och 50 meter till vägar för transport av farligt gods.

ÖVERSVÄMNINGSRISK Underlagskarta B Ytvatten

Vid naturliga nederbördsvariationer finns risk för översvämning av bebyggd mark utmed Mälaren och inom Fyrisåns avrinningsområde. På underlagskarta B och i figur 4.21 redovisas de markområden utmed Fyrisån som riskerar att översvämmas i ett hundraårsperspektiv samt beräknade största möjliga översvämningsområde. Med ett eventuellt nederbördsrikare klimat i framtiden kan översvämnningar både bli vanligare förekommande och omfatta större arealer än tidigare. Även utmed övriga sjöar och vattendrag i kommunen finns risk att strandnära och låglänta områden kommer att översvämmas. En översvämningskartering utmed Sävjaån-Funboån är planerad.

Länsstyrelserna i Mellansverige har tagit fram rapporten "Översvämningsrisker i fysisk planering. Rekommendationer för markanvändning vid nybebyggelse", augusti 2006. Av riktlinjerna i rapporten framgår vilken markanvändning som är olämplig med hänsyn till översvämningsrisken.

Andra områden som riskerar att översvämmas är lågpunktsområden i terrängen. Riskerna är störst vid intensiva regntillfällen. Ledningssystemen för dagvatten förmår inte att omedelbart avleda de allra mest intensiva regnen. Vatten kommer istället att söka sin väg till svackor i terrängen.

RAS OCH SKRED

Kommunen har små höjdskillnader och huvuddelen av vattenavrinningen sker mot Mälaren via Fyrisån. Viss skredrisk finns utmed Fyrisåns dalgång norr om staden mellan Ulva Kvarn och Klastorp. Utmed Jumkilsån på sträckan nedströms Dalkarlsbo till utloppet i Fyrisån finns skredrisk inom mark som i huvudsak utnyttjas för jordbruksändamål. Librobäckens nedre lopp går genom skredbenägen mark. I samband med höga vattenflöden och vid hastigt sjunkande vattennivåer är skredrisken förhöjd framför allt utmed dessa sträckor.

SKYDDSRUM

Det finns idag inte behov av plats för skyddsrum varken på landsbygden eller i dess tätorter. I Uppsala stad finns i princip inte heller några sådana behov. Fyra mindre skyddsrumsområden finns kring Uppsala Garnison, värmeverket, centrala staden (väster om järnvägsstation mot Fyrisån) samt vid Viktoriaanläggningen.

Riktlinjer för planläggning, lovprövning och annan ärendehantering som berör säkerhet:

Räddningstjänst

- Ny bebyggelse bör i första hand lokaliseras i områden där grundsäkerhet redan finns i form av brandstationer, säker vattenförsörjning och annan kommunal service.
- Bebyggelse och trafikplanering ska ske med hänsyn till att räddningsinsatser ska kunna ske på ett tillfredsställande och effektivt sätt i förhållande till riskerna.

Transport av farligt gods (underlagskarta D)

- Verksamheter som hanterar farligt gods bör lokaliseras intill lämpliga/befintliga transportleder och platser.

Översvämningsrisk samt ras och skred

- Områden som kan översvämmas ska inte byggas utan att särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella konsekvenser av översvämnning och följder för samhället.
- Marknivån under nivån för 100-årsflödet bör inte byggas med undantag för enkla byggnader som garage och uthus. Alla viktiga samhällsfunktioner bör förläggas till nivåer som inte riskerar att översvämmas, d v s över vattennivån vid högsta dimensionerande flöde.
- Vid lokalisering av bebyggelse utmed Fyrisån mellan Ulva Kvarn och Klastorp, Jumkilsån nedströms Dalkarlsbo samt Librobäcken från Börjegatan och upp till Ströby ska hänsyn tas till risken för lerskred och glidreleaser i marken.

TOTALFÖRSVARETS INTRESSEN 4. I I

Underlagskarta G Riksintressen

Riksintresset för totalförsvarets militära del

Riksintresset för totalförsvarets militära del (3 kap 9§ andra stycket miljöbalken) kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintresset.

I Uppsala kommun finns två områden av riksintresse för totalförsvaret, Uppsala övningsflygplats och Skogs-Tibble.

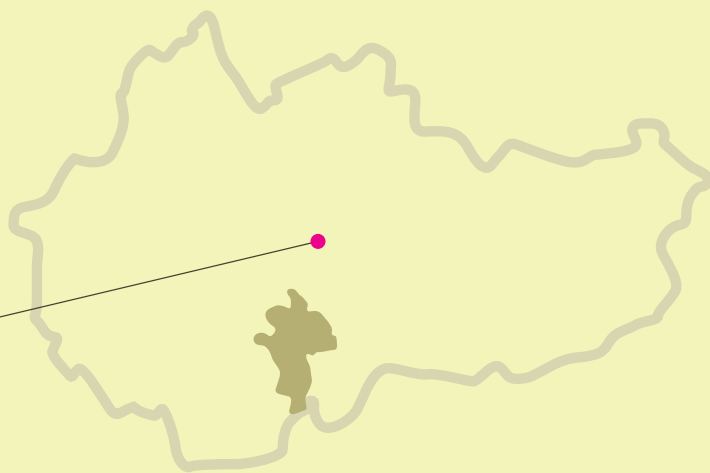
Det senare har tidigare redovisats som skjutfält men redovisas nu som övningsfält och som intresse för totalförsvaret. Verksamheten ger ingen omgivningspåverkan som måste tas hänsyn till i den kommunala planeringen. Fältet är beläget både i Uppsala och Enköpings kommuner. Uppsala flygplats har en omgivningspåverkan i form av buller och även i form av krav på hinderfrihet.

I övriga delar av Uppsala kommun kan riksintresset framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk. Därför bör Försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 m utanför tätort och högre än 50 m inom tätort.

Kapitel 5

GEOGRAFISKA FÖRDJUPNINGAR AV ÖVERSIKTSPLANEN





*Lokaltåget Upptåget vid perongen Storvreta. Upptåget går mellan Gävle och Upplands Väsby.
FOTOGRAF: Dan Pettersson*

5. Geografiska fördjupningar av översiktsplanen

FÖRDJUPNINGAR SOM FORTSÄTTER ATT GÄLLA _____ 5.1

Vissa tätortsfördjupningar

Planeringsinriktningen för merparten av orterna med egna fördjupningsavsnitt från ÖP 2006 fortsätter att gälla i de avseenden som föreliggande plan inte markerar ett annorlunda tänkesätt för. Det gäller främst skrivningar om gröna kärnområden i ett par ortsfördjupningar. Planeringsinriktningen står sig sålunda i stort sett för följande orter.

- Ramsta
- Vänge
- Järlåsa
- Bälinge
- Lövstalöt
- Björklinge
- Vattholma
- Skyttorp
- Gävsta
- Länna
- Almunge
- Knutby

För Storvreta pågår fördjupat översiktsplanearbete som efter samrådet fått separata direktiv för det fortsatta planarbetet. Tills dess denna fördjupning antas fortsätter dock riktlinjer som har bäring på ärendehantering mm att gälla.

Tätortsfördjupningarna för dessa orter finns redovisade på www.uppsala.se.

Hovgården

Hovgårdens översiktsplan fortsätter att gälla.

FÖRDJUPNINGAR SOM UPPHÖR ATT GÄLLA _____ 5.2

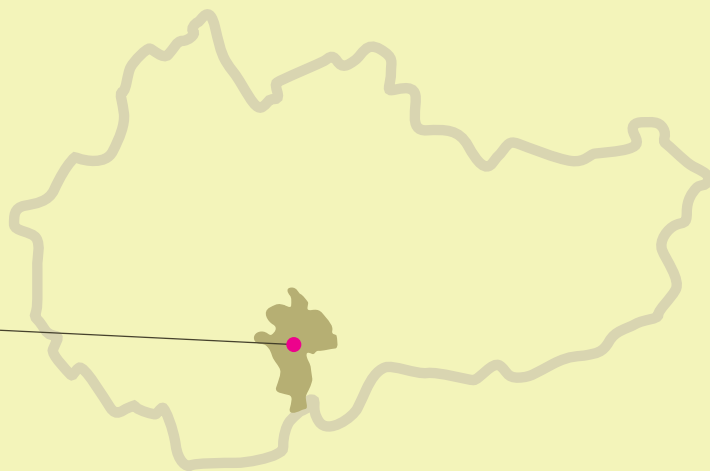
För Funbo-Gunsta kommer en fördjupad plan att antas under hösten 2010. Tätortsfördjupningen upphör därmed att gälla.

De fördjupade översiktsplanerna för resecentrum och för Stenhagen har nu spelat ut sin roll och upphör att gälla.

Kapitel 6

GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING





Mjuka linjen är bussar som är rymliga och är lätta att gå på och av. Det alltid finns plats för till exempel barnvagnar.

FOTOGRAF: Dan Pettersson

6. Genomförande och uppföljning

GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

6.1

I det här kapitlet behandlas hur kommunen ska arbeta för att översiktsplanens intentioner ska förverkligas i enskilda projekt, planer och beslut. Det rör både processer som kommunen genom egna insatser har rådighet över och processer där kommunen på andras initiativ och tillsammans med dem utvecklar stad, tätorter och landsbygd.

SAMHÄLLSBYGGANDET EN ALLTMER KOMPLEX UPPGIFT

Stadsutvecklingen går snabbt. Trycket mot staden – som redovisats i kap 2 – är stort. Företag och verksamheter är alltmer beroende av en attraktiv stadsmiljö på de platser som utgör lokaliseringalternativ. Önskemålen om tillgänglighet och god stadsmiljö ökar också från de boende. Till detta kommer klimathoten. Utsläppen från städer är redan idag mindre per capita än från övriga delar av samhället. Det är också i städerna som de mest effektiva åtgärderna kan vidtas och ge effekt på de totala utsläppen. Även de små tätorterna måste erbjuda ett varierat utbud av service, boende- och verksamhetsmiljöer d v s medverka till hållbara samhällen. Det är med andra ord en mer komplex och helhetsorienterad samhällsbyggnadsuppgift som ska vägledas av översiktsplanen.

Ytterligare en omvärldsfaktor har förstärkts. Förändringshastigheten drivs upp. Tidsfönstret för många projekt är snävt. Förutsättningarna att starta är t ex beroende av framtida boendes beredskap att teckna kontrakt som i sin tur är beroende av att besked om såväl miljö- som samhällsserviceförutsättningar kan ges från kommunen.

Konkurrens- och klimatförutsättningarna samt behovet att snabbt kunna möta nya sociala anspråk innebär att Uppsala utvecklas mot ökad täthet och stadsliv och samtidigt måste klara att utveckla högre kvalitet i gröna områden och hög tillgänglighet till kollektivtrafik och samhällsservice. Förändringar innebär att bebyggelse, gatunät och grönområden måste hållas samman i en helhet - en

stadsväv. Omvandlingen av stadsväven är den komplexa huvuduppgiften för samhällsbyggandet som vägleds av ställningstaganden i översiktsplanen.

Samtidigt är det påtagligt att projekt inte tillkommer på en parts premisser. Omvandlingsprocesser har många aktörer. Bara en aktör har legitimitet att hålls samman processen - kommunen.

GENOMFÖRANDE - ETT VIDGAT OMRÅDE

Kapitlet riktar sig mot denna bakgrund till alla delar av det kommunala ansvarsområdet. Projekt som initieras ska prövas mot intentionerna i översiktsplanen i ett helhetsperspektiv. Den i varje enskilt fall huvudansvariga nämnden ska driva en process som involverar alla berörda parter. Kommunstyrelsen har ett övergripande ansvar för att intentionerna hålls levande och för att följa upp om utvecklingen går i den önskade riktningen.

Mycket arbete pågår redan i linje med översiktsplanens inriktning. Genomförandeavsnittet lyfter fortsättningsvis fram endast sådant som behöver utvecklas eller utredas utöver det som kommunen redan gör. Det handlar om att gå vidare med:

- utveckling av rutiner, arbetssätt och planeringsverktyg för att kontinuerligt bevaka och initiera utveckling samt underlätta efterföljande planeringsarbeten

- områdes fördjupningar/strukturstudier för utpekade utvecklingsområden

- tematiska utredningar (exempelvis lokaliseringmöjligheter för förskolor och vårdboende) och mer direkta genomförandeåtgärder (exempelvis att utveckla vissa parker)

- uppföljningssystem som signalerar om utvecklingen går i enlighet med intentionerna och om hur skilda uppdrag och åtaganden fullföljs

UTVECKLING AV RUTINER, ARBETSSÄTT OCH PLANERINGSVERKTYG _____ 6.2

Frigöra utrymme

Att frigöra utrymme för stadens och tätorternas utveckling i utpekade utvecklingsområden och andra goda lägen är en central uppgift. Förutom att finna de rent fysiska utvecklingsmöjligheterna - som främst sker genom detaljplanläggning - handlar det om markåtkomst, vilket beror på markägarens intresse för förändring. Den fortsatta inriktningen att bygga staden inåt genom bl a omvandling/förändring i befintliga bebyggelsemiljöer innebär ofta att ett genomförande kräver medverkan från flera olika markägare för att önskade förändringar ska komma till stånd. *Kommunen behöver därför ägna än mer kraft åt information och samverkan med små och stora markägare för att skapa intresse för förändringar och kunskap om ekonomiskt utbyte.*

I ytterstaden finns exempelvis bostadsmiljöer med tydlig potential för kompletteringsbebyggelse som ägs av bostadsrättsföreningar. Dessa tar sällan egna initiativ till förändring och behöver tid och utredningsstöd för att intresse ska väckas och mogna. I oexploaterade delar av skilda utvecklingsområden finns ibland orealistiska förväntningar på exploateringsvinster hos en del markägare, hos andra kan det av olika skäl förefalla helt ointressant att medverka till förändringar i planens riktning. Även sådana markägare behöver tid och dialog för att få förståelse för villkor och möjligheter.

Markstrategiskt arbete

En viktig del i att omvandla stadsväven och utveckla tätorterna är kommunens eget arbete med att förvärva mark som kan användas för bebyggelse-, teknisk infrastruktur samt fritids-, natur- och friluftsinressen eller som bytesobjekt för att underlätta för olika aktörer att aktivt delta i omvandlingsprocessen. Det underlättar för kommunen att klara sitt ansvar för utbyggnad av vård, skola och omsorg, ger möjligheter att åstadkomma nyproduktion av hyresrätter samt säkra klimat- och hållbarhetsambitioner i genomförandet. Ur ett näringslivsperspektiv är egen mark av stor betydelse för kommunens möjlighet att attrahera framtida etableringar, som buffert vid exempelvis oförutsedda markförfrågningar och som ett strategiskt verktyg för att få till stånd en funktionsomvandling av centralt belägna industri- och verksamhetsområden och därmed fullfölja den stadsomvandling som är uttalad.

Det strategiska markarbetet bör därför utvecklas med målsättningen att kommunen ska *äga tillräckligt mycket mark vid varje tidpunkt för att klara av minst ca 3 års stads- och tätortsutveckling i termer av utrymmesefterfrågan/krav samt därutöver att ha en långsiktig buffert för markbyten samt för verksamhetsetableringar och infrastruktur av skilda slag.*

Exploateringsekonomi

Kommunen ska i tidiga skeden *upprätta grova ekonomiska kalkyler för genomförandet i utpekade utvecklingsområden och stråk samt för andra omvandlingsområden där en sammanhållen exploateringsekonomi är viktig för genomförandet.* Kalkylerna är centrala som underlag för beslut om lämplig utbyggnadsordning, vägledning för hanteringen av strukturfrågor och för samverkan med övriga aktörer. En utgångspunkt för genomförandet av varje exploateringsprojekt är att dessa ska bära sina egna investeringskostnader. En annan viktig ekonomisk fråga är om ett projekt medför behov av anläggningar som ska skattefinansieras, t ex större trafikplaneringar och park- och naturmark som försörjer ett större område än själva exploateringsområdet samt skolor och annan samhällservice. Exploateringskalkylerna bör också innehålla uppskattningar av de drifts- och underhållskostnader för allmänna anläggningar, gator och parker, som normalt sett finansieras via skattemedel.

Utvecklade GIS-planeringsstöd

Med en växande stad och ständigt pågående förändringar behöver avancerade planeringsstöd användas särskilt för att studera systemeffekter av skilda samhällsbyggnadsprojekt. På den övergripande planeringsnivån är det i första hand påverkan på och av trafiksystemen som behöver få en utvecklad tillämpning. Det handlar om flöden, trängsel, klimatutsläpp, buller och luftkvalitet samt hur tillgängligheten till arbetsplatser och service och i förlängningen därmed efterfrågan på utrymme förändras med skilda åtgärder. Kommunen bör i samverkan med andra aktörer på trafikområdet se till att *ha en ständigt uppdaterad prognosmodell som kan användas i samband med planarbeten på detalj- och områdesnivå samt kollektiv- och annan trafikplanering.* Modellen bör inkludera befolkning, arbetsplatser, service, etc och ska beskriva såväl dagsläget som prognoser på 10 och 20 års sikt.

En tre- eller fyrdimensionell stadsmodell krävs för att effektivt analysera konsekvenser av bebyggelse- och trafikförändringar för flöden, bullernivåer och luftkvalitet. Därutöver kan modellen användas för att bedöma landskapsbild och stadsmiljö. Den blir vidare ett nytt pedagogiskt och kommunikativt verktyg för dialog med skilda intressenter i samband med planutredningar av skilda slag. Modellen bör byggas så att även *flöden av trafikanter genom stadsrummet kan illustreras.*

För att klara av att ha en god effektivitet i lokalförsörjningen för kommunens skilda verksamheter behöver kommunens framtagna verktyg få en systematiserad användning och utveckling tillsammans med delområdesprognoser för befolkningsutvecklingen på kort och lång sikt.

Bevaka och initiera utveckling

I vissa områden i staden eller mindre orter kan finnas trögheter av skilda slag som gör att utvecklingen önskat stagnerar. På andra platser kan utvecklingstakten tendera att leda till överhettning eller andra oönskade sidoeffekter. Slutligen kan ofta skilda initiativ och utvecklingsprojekt ge bättre resultat om samordning sker och om förändringsarbetet lyfts upp på en högre geografisk nivå än enskilda fastigheter eller kvarter. I samtliga dessa avseenden är kommunen en aktör som bör vara pådrivande för att åstadkomma förändringar som bär i önskad riktning. I det arbetet krävs ständig samverkan med andra aktörer, både i formaliserad form och lösligare mer situationsberoende.

Det är lämpligt att fördela uppdraget på olika arbetsgrupper efter nedanstående indelning. För delar av dessa områden finns redan etablerade samarbetsformer med andra aktörer.

- innerstaden
- stadsdelarna
- stads- och stomlinjestråk
- de små tätorterna
- landsbygden

Särskilda attraktivitetshöjande åtgärder kan komma att behövas för att öka intresset för utvecklingsprojekt. Det kan gälla vissa små tätorter och ytterstadsstadsdelar

där intresset för nyetableringar och nybyggnation inte är tillräckligt stort. *Kommunen bör utveckla plan- och tomberedskap i de små tätorterna för bostadsbyggande och verksamhetsetableringar samt omvandla delar av de stora vägområdena i de yttre stadsdelarna till nya bygghelseområden.*

Översiktsplanen har en strategisk inriktning, vilket ger handlingsfrihet och flexibilitet inför omvärldsförändringar. Detta innebär samtidigt att bedömningar av genomförandeordning och prioriteringar ständigt måste prövas. Kommunen bör årligen, i samband med IVE-arbetet (Inriktning, verksamhet, ekonomi) göra ställningstaganden kring turordning för vissa strategiska investeringar och planeringsprocesser.

Vid en bedömning av lämplig utbyggnadsordning bör bl a följande faktorer uppmärksammas:

- tillgång till och kapacitet i befintlig service och tekniska system
- kapacitet i trafikinfrastrukturen
- samordning med statliga/andra aktörers investeringsplanering
- avvägning mellan utbyggnadstakt och investeringsnivåer (ekonomiska konsekvenser)
- de sociala konsekvenserna av genomförandetakt

FÖRDJUPNINGSSSTUDIER AV UTVECKLINGSSOMRÅDEN _____ 6.3

För att förbättra beslutsunderlaget inför strategiska vägval och förbereda för olika utvecklingsprojekt behöver såväl tematiska som geografiskt avgränsade utredningsarbeten genomföras, dels i kommunal regi, dels i samverkan med andra aktörer. Utöver de FÖP- och programarbeten som redan pågår är det angeläget att för vissa utpekade utvecklingsområden och -stråk fördjupa kunskapsunderlaget genom strukturstudier och identifiering av viktiga genomförandefrågor, vilket skapar handlingsberedskap inför kommande prioriteringsbeslut. För närvarande föreslås en prioriteringsordning enligt nedan. Observera att denna ordning kan och bör omprövas årligen.

Arbetena med Storvreta, Funbo, Fyrislundsgatan/Kraftledningsstråket, Boländerna och Gottsunda slutförs.

De utpekade *stomlinjestråk* och *knutpunkter* för stadens kollektivtrafik kräver snara och intensiva insatser för att möjliggöra en utveckling av kollektivtrafikens kapacitet och attraktionskraft i enlighet med målsättningarna. Analyser av förtätningspotential längs de tunga stomlinjestråken ska göras och samordnas med funktionsutredningen för kollektivtrafikens framkomlighet, hållplatslägen, infartsparkering, knutpunktsfunktioner etc. I denna

utredning ingår även analys av omvandlingspotential i aktuella stadsstråk längs stomlinjerna. Analys av omvandlingspotential i de stadsstråk och kärnområden som inte sammanfaller med stomlinjestråk får hanteras i samband med att förändringsarbeten aktualiseras.

De strukturella frågorna för *nordvästra staden* behöver utredas översiktligt för att upprätthålla beredskap för en möjlig expansion norr om Stenhagen efter planperioden såväl som att ge en ram för mer närtida förändringar såsom stadsnära golfbana vid Stabby, stadsutveckling i anslutning till ombyggnaden av väg 55 och dess korsningar från Salavägen till Berthåga trafikplats, eventuell tågstation med stadsutveckling vid Librobäck samt expansion av verksamhetsområden.

Takten i utvecklingen av de *sydöstra stadsdelarna* hänger i hög grad på när det blir möjligt att etablera en tågstation vid Bergsbrunna. För närvarande ser förverkligandet av en sådan station ut att ligga efter år 2020, därför brådskar det inte med att klara ut hela den framtida strukturen. Begränsade planutredningar kan tillsvidare klara ut strukturen i vissa av de delar som ligger väster om järnvägen.

Området längs *Tycho Hedéns väg* behöver belysas utifrån såväl trafikfunktion, gatuutformning som förtätningspotential i hela gatusträckningen.

Ett helhetsgrepp om utvecklingen i *Dag Hammarskjöldsstråket* behövs bli inför genomförandet av Gottsunda allé mellan Gottsunda och Ultuna. Den framtida bebyggelsestrukturen i stråket är viktig för att möta Campusstråkets utveckling samt för dess sammanlänkning med Valsätra/Gottsunda.

Fördjupad översiktsplan för Länna och Almunge upprättas. Strukturfrågorna i både Länna och Almunge är viktiga att ha belysta när ny VA-kapacitet genom överledning från staden inom några få år underlättar för tillkomst av ny bebyggelse i orterna.

En fördjupad översiktsplan för *Vänge* ska fullföljas mot bakgrund av att investeringarna i Dalabanan under plan-

perioden med stor sannolikhet kommer att möjliggöra pendeltågtrafik med stationsläge i Vänge. Vatten- och avloppskapaciteten för en expansion bedöms vara utbyggd från år 2015.

I *Björklinge* bör ett programarbete genomföras för att underlätta förnyelse av de mer centrala delarna längs väg 600 där förhållandena har ändrats sedan öppnandet av nya E4:an. Strategiska markförvärv av mindre fastigheter kan bli aktuella.

Som underlag för Jällas framtida expansion med utveckling av basservice och kollektivtrafik behöver en samlad strategi tas fram. Den detaljplan som nu är på väg fram omfattar flera hundra bostäder och viss service och förväntas räcka till för ortens expansion under många år. Arbetet med den långsiktiga strukturen för orten kan därför vänta.

TEMATISKA UTREDNINGSSARBETEN MM

6.4

Näringsliv och företagande

Det uppskattade utbyggnadsbehovet för näringslivets utveckling fram till år 2030 bedöms kunna mötas med identifierad beredskap i kommunen som helhet. För att däremot skapa beredskap för en mer expansiv branschutveckling och lokalisering krävs framförhållning, vilket innebär att kommunen ständigt måste arbeta för en större och mer diversifierad reserv som kan ge goda marginaler för framtiden.

För större verksamhetsetableringar som kräver ett mycket stort samlat markområde saknas idag mark. Här krävs strategiska förvärv för att kunna möta omvärldsbehoven. En analys av förutsättningarna för etablering av större verksamheter behöver genomföras snarast som utgångspunkt för bedömning av behov av ytterligare markreservat för näringslivsutveckling i stadens närhet. Avgörande faktorer för att attrahera etableringar är bredd i utbudet avseende geografi, pris, profil, exponering och infrastruktur.

Service

Att åstadkomma en god balans mellan behov av och tillgång på lokaler för kommunal service är nödvändigt, inte minst på grund av de ekonomiska konsekvenser en obalans innebär för kommunen. De närmaste åren kräver särskilda insatser för att åstadkomma ny och välbelägen förskolekapacitet och vårdboenden.

Vid planering av nya exploateringsområden ska kommunen i ett tidigt skede säkra marktillgång för allmänna ändamål. Eftersom det är svårt att förutse vilka förändringar som kommer att ske i ett område över tid är det av avgörande betydelse att kommunen arbetar långsiktigt och förutseende med förvärv och planläggning av tomter för samhällsservice. Eftersom en stor del av stadstillväxten

fortsätter att ske genom kompletteringsbyggande i befintlig stadsmiljö är det viktigt att identifiera tänkbara utrymmen och förutsättningar för förvärv och planläggning i alla stadsdelar.

Behovet av bl a förskoleplatser och vårdboenden bygger på kommunens befolkningsutveckling. För att skapa bättre framförhållning behöver de strategiska planeringsverktygen vidareutvecklas. För att effektivisera strategiarbetet krävs bl a god framförhållning avseende behovsbedömningar med tanke på planprocessens tidsperspektiv.

Kommunen ska arbeta med att beakta möjligheten till samverkan mellan verksamheter och samnyttjande av lokaler och anläggningar vid lokalisering av och upplåtelse av lokaler och ytor för samhällsservice, kultur och idrott. Även möjligheten till samverkan med kommersiell service ska beaktas.

Trafik

Inom trafik- och infrastrukturområdet ligger en stor utmaning i att underlätta för klimatsmart resande i förening med en attraktiv och levande stadsmiljö samtidigt som tillgänglighet i sin helhet upprätthålls och stärks. Många aktörer är verksamma på området, vilket kräver samverkan och samsyn. Arbetet med hållbart resande och ”mobility management” bör intensifieras och samordnas med de mer direkt utvecklingsinriktade satsningarna på trafiksystemen.

KOLLEKTIVTRAFIKEN

Förverkligandet av det nya kollektivtrafiksystem i staden som beskrivs i översiktsplanen har hög prioritet. För att klara detta behöver flera fördjupningsstudier och handlingsplaner göras. Till det viktigaste hör en genomgång av stomlinjestråken (se ovan under ”fördjupningsstudier

av utvecklingsområden”). Kompletteringslinjenätet ses över och passas in tillsammans med översynen av regiontrafikens stomlinjer och även här studeras möjligheter till framkomlighetsprioritering mm på de gatuavsnitt som blir aktuella. Arbetet med att samordna och koordinera stads- och landsbygdslinjer samt pendeltågen ska intensifieras.

Förberedelser ska göras för att i framtiden kunna bygga spårväg alternativt spårtaxi. Mer detaljerade studier av dessa system, t ex kring depåer, konflikt med underjordiska ledningar, organisation samt olika beslut behöver göras så att Uppsala kommun vid nästkommande planeringsomgång av den nationella infrastrukturplanen ligger väl framme och kan vara med och söka bidrag till investeringarna.

CYKEL

Stor del av Uppsalas boende och sysselsatta finns inom en radie av fem kilometer från centrum, vilket tillsammans med topografin gör att förutsättningarna för att använda cykel är mycket goda. Cykelvägnätet är väl utbyggt, men bör förbättras ytterligare. En cykelstrategi och handlingsplan för staden ska därför arbetas fram. I denna strategi bör en parkeringsnorm utvecklas och ingå. Det är också viktigt att verka för att förbättra cykelvägarnas anslutning till hållplatser och skapa cykelparkeringar vid hållplatser i staden och på landsbygden. (För cykelvägar utanför staden arbetas för närvarande en regional cykelplan fram.)

GODSTRAFIK OCH VARUDISTRIBUTION

Det påbörjade arbetet kring varuförsörjning ska fortsätta. Gods- och varuförsörjningstransporter ska inventeras och behovet av terminaler för samlastning och samdistribution utredas. Även en utredning för behovet av industrispår och omlastningsplatser ska göras för att nå målet att minska transporter samt möjliggöra så miljövänliga transporter som möjligt.

VÄGAR OCH PARKERINGAR

Det behövs en förnyad analys rörande behovet av reserveratet för sydvästlänken och möjliga alternativ. Därefter bör utrymmesbehovet preciseras i yt- och schaktlägen om behovet av länken bedöms kvarstå. Terrängstudier behöver också göras för södra tvärförbindelsen Ultuna- väg 255- Bergbrunna- E4:an. En terrängstudie/reservatsprecisering för delvis ny sträckning av landsväg 288 mellan stadsgränsen och Örby kan initieras i senare skede.

En parkeringsstrategi är viktig att ta fram som stöd till att skapa ett väl avvägt trafiksystem som är i balans med stadens kvaliteter och stöder dess utveckling. Det ska ha bäring på miljön och gaturummens användning och fokusera på bl a att åstadkomma en hög tillgänglighet till allmän parkering och ökad användning av parkeringsanläggningar på kvartersmark. I samband med detta bör befintliga parkeringsnormer ses över som stöd för planläggning och bygglov.

Kommunen ska arbeta för att reservera mark samt anordna pendlar- och infartsparkeringar i strategiska lägen i staden och på landsbygden för att underlätta samåkning och att nyttja kollektivtrafiken.

JÄRNVÄGAR

Kommunen ska aktivt medverka i utredningar kring utvecklingen av järnvägssystemet i regionen och när så behövs även ta initiativ till skilda typer av samverkansprojekt för att driva utvecklingen framåt. Kommunen ska även intensifiera ansträngningarna att åstadkomma avtal med Trafikverket om att bygga bort olika plankorsningar för ökad trafiksäkerhet och minskad barriäreffekt.

Park, natur, offentliga rum

Den utpekade inriktningen innebär att staden får ökad täthet, men samtidigt högre kvalitet i och närhet till parker, grönområden och andra offentliga rum. Det kräver ett starkt fokus på att åstadkomma detta. I samband med exploatering ska regelmässigt intäkter från markförsäljning eller exploateringsavgifter användas till utveckling och nyanläggning av parker, torg, områden för stadsodling och naturområden i närområdet. Därutöver kan ytterligare investeringsmedel behöva tillföras. För att upprätthålla kvaliteten behöver också intensiteten i skötseln öka för vissa parkområden, vilket kräver en ökning av driftsbudgeten. För att säkerställa allmänhetens tillgång till rekreation behövs också vissa nya markförvärv eller nyttjanderättsavtal.

De offentliga rummen i stadskärnan, innerstaden, stadsstråken och kärnområdena ska utvecklas som mötesplatser med riktning mot hög standard vad gäller arkitektonisk kvalitet, konstnärlig utsmyckning och grönska. Strategiskt belägna parker ska utvecklas med fler upplevelsevärden och ges en intensivare skötsel. I de stadsdelar där större parker saknas planeras nya in.

Ett parkområde ska utvecklas längs stadens östra gräns och förbättrade kopplingar till skogsområdena i öster (Vedyxaskogen och Storskogen/Örlösan) ska utvecklas. Stigdragningar och strandnära miljöer ska utvecklas längs stränderna vid Ekoln och längs med Fyrisån, Sävjaån, Hågaån och Librobäcken. Allmänhetens tillgång till friluftsbad ska utvecklas och säkerställas genom markförvärv eller långsiktiga nyttjanderättsavtal. Insatser ska göras för att överbrygga barriärer och hinder för gröna länkar samt gång- och cykelstråk till parker, fritidsanläggningar, natur- och friluftsområden. Viktiga ekologiska eller sociala värden och samband i stadens gröna kilar ska stärkas och utvecklas.

Kommunen ska under planperioden utreda de gröna utredningsområdena Hässelby hage, Vedyxaskogen och Örlösan för friluftspanering och ett eventuellt områdesskydd av särskilt skyddsvärda delar.

Övrigt

KULTURMILJÖ

Kommunen ska aktivt arbeta med att utveckla Linnés historiska landskap – särskilt de delar som ingår i ansökan om världsarv – till en resurs för lokal och regional utveckling.

För att få ett relevant planeringsunderlag för att värna och utveckla de kommunala kulturmiljöerna ska befintliga underlag kompletteras med en värdering av inventeringsresultaten för industrihistoriska miljöer och moderna stadsmiljöer. Ny värdering ska ske av de tidigare utpekade kulturmiljöerna inom stadsområdet från 1988. Det är rimligt att i samband med detta utveckla ett kulturmiljöprogram som anger hur kommunen mer aktivt ska arbeta med frågorna. Avgränsningen av en kulturmiljökorridor längs Länabanan har påbörjats i arbetet med fördjupad översiktsplan för Funbo. Det ska fortsätta när motsvarande arbete görs för Länna och Almunge.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Planen anger markreservat – eller behov av reservat – för tekniska anläggningar för kraft- och värmeproduktion, vattenverk och framtida avloppsreningsverk, återvinningscentraler mm. För att säkra en teknisk försörjning behövs förutom långsiktiga markreservat i översiktsplanen även markförvärv och ibland avsättning av investeringsmedel för nya kommunala anläggningar.

En särskild strategi för hantering av dagvattenfrågor ska tas fram. Den ska ge anvisningar för hur dagvatten ska omhändertas i olika områden och skilda situationer med bäring på såväl miljöfrågor och översvåmningsrisker som möjligheter att tillföra kvaliteter i stads- och tätortsmiljöerna.

NATURRESURSER M M

En utbyggnad enligt översiktsplanens inriktning innebär ett behov av att deponera schaktmassor. För att underlätta genomförandet av kommande byggprojekt ska en strategi för hantering av jordmassor tas fram. Ett tematiskt tillägg till översiktsplanen avseende vindkraft ska tas fram.

KLIMAT- OCH ENERGIFRÅGOR

Ett program för minskad och effektivare energianvändning vid nyproduktion och ombyggnad av hus ska utarbetas i samarbete med övriga samhällsaktörer. Programmet syftar även till att stimulera användning av ny teknik och metoder som i sin tur gynnar forskning och näringslivsutveckling. Kommunen ska även verka för att nya bebyggelsegrupper, utbyggnads- och utvecklingsområden inriktas på lågenergihusteknik.

Kommunen ska verka för att kraftledningsstråken fram till år 2030 blir färre genom samlokalisering och/eller kabelfiering för att minska konflikter med stadens och tätorternas utveckling, minska påverkan på landskapsbilden och hålla nere utbredningen av elektro-magnetisk strålning.

RIKSINTRESSEN

Riksintressena för vindkraft (gemensamt område med Heby kommun) och för civil luftfart (Uppsala flygplats vid Årna) ska preciseras. Därutöver behövs en översyn av riksintressena för kulturmiljövärden. I den översynen bör ingå att precisera riksintressena ytterligare samt vid behov klargöra hur kommunen avser tillgodose dem.

UPPFÖLJNING

6.5

För att få en överblick över hur översiktsplanens intentioner får genomslag, konsekvenserna av översiktplanens inriktning samt hur kommunen arbetar i linje mot att förverkliga intentionerna krävs systematisk uppföljning enligt ett särskilt program. Uppföljning av planens miljöpåverkan är också ett lagkrav enligt miljöbalken.

Av programmet ska framgå uppföljningens omfattning, tillvägagångssätt och tidsutdräkt. Följande generella aktiviteter ska ingå.

Årligen i samband med årsredovisningen:

- Styrverkan i ärenden enligt PBL (bygglov och planläggning i linje med – respektive med avsteg från - översiktsplanen).
- I vilken mån nämnder mfl kommunala instanser verkat i ÖP:s anda, dvs enligt nämnda aktiviteter i genomförandeavsnittet och inom sitt grunduppdrag i övrigt.

- Uppdragsrapportering.
- Miljötillståndets och hälsoläget i befolkningen utveckling (hållbarhetsbokslut).

I de två första punkterna ingår att bevaka genomförandet av de särskilda miljöåtgärderna som anges i planen. Uppföljningen bör införlivas som rutin i de kommunala nämndernas bokslutsarbete.

En gång per mandatperiod:

I samband med den aktualitetsprövning som ska göras varje mandatperiod är det lämpligt att också vidta en mer omfattande och summerande uppföljning. I denna ingår att studera hur planens miljöintentioner fått genomslag i planering och beslutsfattande, dvs i innehållet i antagna detaljplaner, riktlinjer, program och andra beslut där översiktsplanen rimligen bör beaktas.

Underlagsförteckning

UNDERLAGSUTREDNINGAR MM I ÖP-ARBETET

Kommunala dokument, underlagsrapporter, delstudier och PM har fungerat som underlag till översiktsplanen. Nedan redovisas de underlag som tagits fram särskilt i samband med översiktsplanearbetet. Dokumenten finns tillgängliga som pdf-filer på kommunens webbplats www.uppsala.se. De finns också som utskrivna dokument i Kommuninformation i Stadshuset, samt på biblioteken.

Aktualitetsförklaring av Uppsalas översiktsplan (antagen av kommunfullmäktige 2008)

Framtida kollektivtrafiksystem i Uppsala

Förstudie, underlagsrapport 2009

Samhällsekonomisk analys av framtida kollektivtrafiksystem i Uppsala, underlagsrapport 2009

Trafikanalys Uppsala 2030, underlagsrapport 2009

Högre hus i Uppsala, underlags-PM 2009

Uppsalabornas sociotopkarta, underlagsrapport 2009

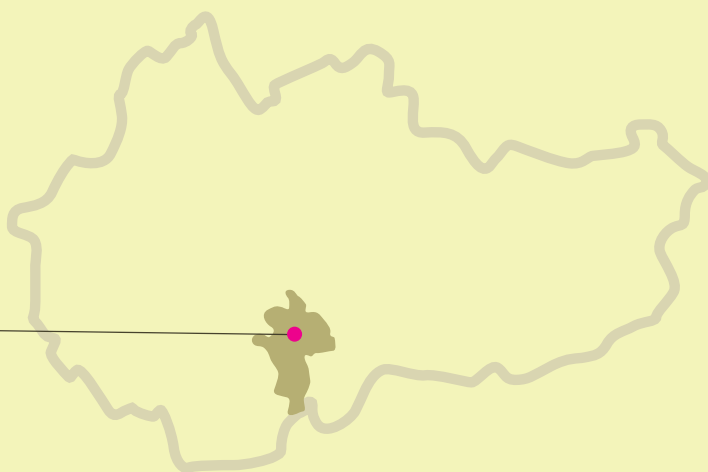
Sociotopkartan för Uppsalas små tätorter, 2009

Uppsalas spatiala kapital, underlagsrapport 2009

Strukturanalys av regionalekonomiska förutsättningar, underlagsrapport 2009

Enköping-Uppsala - terrängstudie av järnvägskorridorer, underlagsrapport 2008

Anslutning Dalabanan-Ostkustbanan, underlagsrapport 2009



Plats för vila vid Fyrisånw.
FOTOGRAF: Ana Vera Burin Batarra

Bilagor



BILAGA 1

Miljökonsekvensbeskrivning – Sammanfattning

Den fullständiga miljökonsekvensbeskrivningen kan läsas på www.uppsala.se.

Bakgrund, syfte och metod

Kommunstyrelsen gav i januari 2008 kommunledningskontoret i uppdrag att driva arbetet med en ny översiktsplan. Målet med arbetet var att få fram en ny översiktsplan till år 2010. När översiktsplaner upprättas ska enligt bestämmelser i miljöbalken en miljöbedömning genomföras och som en del i en sådan miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas.

Miljöbedömningens syfte är att integrera miljöaspekter i planen eller programmet så att en hållbar utveckling främjas. Miljöbedömningen ska även beskriva och bedöma konsekvenserna av planens genomförande. MKB:n (dokumentet) identifierar och beskriver således den betydande miljöpåverkan som kan uppkomma till följd av planens syfte, handlingsinriktningar och riktlinjer för de sakområden som identifierats i samband med avgränsningen.

I MKB:n har följande skala använts för att bedöma miljökonsekvenser:

Stora konsekvenser – Stora konsekvenser på riksnivån, intressen på EU-nivå, eller värden av regional betydelse.

Måttliga konsekvenser – Måttliga konsekvenser av regional, kommunal eller lokal betydelse.

Små eller obetydliga konsekvenser – Små konsekvenser av mindre/lokal betydelse.

Skalan bygger på en relation mellan de värden som finns i dag – nuläget – och omfattningen av den förväntade miljöpåverkan som ett genomförande av planen kan ge upphov till.

Behandlade alternativ

Utöver den upprättade planen (Översiktsplan 2010) behandlas tre alternativ i MKB:n.

Nollalternativ – I nollalternativet styrs lokalisering av nybyggd miljö i hög grad av efterfrågetryck, infrastrukturkostnader och opinionstryck. Kollektivtrafiksystemet förändras inte i riktning mot högre kapacitet och attraktivitet utan går snarare ner i omfattning. Inga nya järn-

vägsstationer tillkommer. Fortsatta tillskott av bebyggelse sker i centrala delar av staden, ofta på parkmark. I övrigt tillkommer ny bebyggelse främst på jordbruksmark i stadens utkanter i lägen med god biltillgänglighet.

Koncentriskt alternativ – Det förväntade nytillskottet av bebyggelse inom stadsväven och inom översiktsplanens utvecklingsområden är betydligt lägre i detta alternativ. En stor andel bostäder tillkommer istället genom en expansion av staden i form av en koncentrisk utbyggnad. Expansionen sker främst på jordbruks- och naturmark.

Stråkalternativ – Även i Stråkalternativet etableras ny bebyggelse i en lägre omfattning inom stadsväven och i översiktsplanens utvecklingsområden än enligt den utarbetade planen. Istället antas att ett stort antal bostäder tillkommer genom att staden expanderar utefter vissa kommunikationsstråk. Också i detta alternativ berör expansionen främst jordbruks- och naturmark.

Det ska påpekas att vare sig det *Koncentriskt alternativet* eller *Stråkalternativet* har behandlats som reella planalternativ i översiktsplaneprocessen. De båda alternativen ska således i första hand betraktas som referensalternativ mot vilket planförslaget och dess konsekvenser kan jämföras.

Miljökonsekvenser

Beskrivningar och jämförelser av påverkan, effekter och konsekvenser är gjorda utifrån nuläget om inte annat anges. Bedömningarna sträcker sig till år 2030, vilket är samma tidshorisont som i översiktsplanen.

NATURMILJÖ

Översiktsplanen bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser för naturmiljön. Förtätning på redan exploaterad mark inom stadsväven och befintliga tätorter, innebär att en liten andel naturmark tas i anspråk. Flera av planens nya utvecklingsområden ligger emellertid på naturmark. Den största negativa påverkan bedöms uppkomma på grund av tillkommande gatu-, väg- och järnvägsförbindelser.

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för naturmiljön. Avsaknaden av kommunal styrning bedöms kunna medföra negativa konsekvenser för naturmiljön, då värnandet och skyddet av värdefull natur får stå tillbaka. Tillkommande bebyggelse utanför stadsväven kan beroende på lokalisering och omfattning ge upphov till negativ påverkan.

Det koncentriskt alternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för naturmiljön. Alternativet tar en relativt stor andel jordbruks- och naturmark i anspråk. Ny transportinfrastruktur kan ge upphov till negativ påverkan.

Stråkalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser för naturmiljön. I jämförelse med det koncentriskt alternativet tar stråkalternativet mindre mark i anspråk, samtidigt som det skapar gröna kilar in mot staden. Behovet av ny transportinfrastruktur är mindre än i det koncentriskt alternativet.

KULTURMILJÖ

Översiktsplanen bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljövärden. En förtätning inom stadsväven på redan exploaterad mark och inom befintliga tätorter, kan innebära att värdefulla bebyggelsemiljöer påverkas negativt.

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön. Avsaknaden av kommunal styrning bedöms medföra att mindre hänsyn tas till kulturmiljön.

Det koncentriskt alternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön. En expansion av staden kan generellt medföra negativ påverkan då värdefulla kulturmiljöer riskerar att tas i anspråk.

Stråkalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser för kulturmiljön. Alternativet bedöms i större utsträckning än det koncentriskt använda mark som redan är ianspråktagen eftersom befintlig infrastruktur föreslås bilda stråken.

VATTENMILJÖ

Översiktsplanen bedöms medföra små negativa konsekvenser för vattenmiljöer. Negativ påverkan uppstår främst till följd av ökad befolkning och tillkommande bebyggelse. Planens handlingsinriktningar och riktlinjer är relativt svaga sett i ljuset av att kunna uppnå en god ekologisk status i kommunens vattendrag till år 2021.

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för vattenmiljöer. Tillkommande bostäder på landsbygden kan få negativ påverkan om bebyggelsen inte kan anslutas till kommunalt vatten och avlopp. Ökad biltrafik kan medföra ökad tillförsel av föroreningar till kommunens vattenmiljöer jämfört med översiktsplanen.

Det koncentriskt alternativet och stråkalternativet bedöms medföra små negativa konsekvenser för vattenmiljöer. De områden i alternativen som föreslagits för stadsexpansion står generellt sett inte i konflikt med vattenskyddsområden

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Översiktsplanen bedöms medföra måttligt positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Byggelsen lokaliseras till relativt stor del på redan exploaterad mark. Ny transportinfrastruktur kan dock komma att ta rekreationsom-

råden i anspråk och skapa barriärer i landskapet. Planen har överlag en rekreativ inriktning, med t ex utveckling av Årummet-Mälarstranden och utveckling av rekreativa länkar.

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv. Värnandet av kommunens grönstruktur försämras i jämförelse med nuläget och översiktsplanen och utvecklingen av rekreativa stråk nedprioriteras. Värdefull parkmark riskerar att "naggas i kanten" eller försvinna.

Det koncentriskt alternativet bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser för rekreation och friluftsliv. En expansion av staden kan medföra negativ påverkan då natur- och rekreativ mark riskerar att tas i anspråk. Å andra sidan blir rekreativområden lättillgängliga för boenden i dessa områden.

Stråkalternativet bedöms medföra små-måttligt positiva konsekvenser för rekreation och friluftsliv. En expansion av staden i stråk på slättlandskapet i öster gör att gröna kilar skapas. Dessa skulle kunna utvecklas och användas för närrekreation.

BULLER

Planförslaget bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser med avseende på buller. En tät stad medför sannolikt att ett större antal och en större andel människor kommer att bli bullerstörda. Samtidigt är de planerade begränsningarna av biltrafiktillväxten positiva ur bullersynpunkt.

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser med avseende på buller. Inom stadsväven bedöms bebyggelse tillkomma i bullerutsatta lägen. Vidare kommer ökade trafikflöden att förorsaka mer buller.

Det koncentriskt alternativet bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser med avseende på buller medan Stråkalternativet bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser med avseende på buller.

LUFT

Översiktsplanen bedöms medföra små negativa-små positiva konsekvenser med avseende på utsläpp till luft. En tät stad medför sannolikt att ett större antal och en större andel människor bli utsatta för luftföroreningar. Om översiktsplanens mål för trafiken uppnås kommer luftkvaliteten i staden att förbättras avsevärt.

Nollalternativet bedöms medföra stora negativa konsekvenser för utsläpp till luft. En stor andel av transporterna kommer att ske med bil. Risken är stor att miljö kvalitetsnormer fortsatt kommer att överskridas.

Det koncentriskt alternativet bedöms medföra små negativa-små positiva konsekvenser för utsläpp till luft medan stråkalternativet bedöms medföra små-måttligt negativa konsekvenser för utsläpp till luft.

RISKER OCH STÖRNINGAR

Översiktsplanen bedöms medföra små negativa konsekvenser för risker och störningar (förorenad mark, miljöfarlig verksamhet och transport av farligt gods).

Nollalternativet bedöms medföra måttligt negativa konsekvenser för risker och störningar (förorenad mark, miljöfarlig verksamhet och transport av farligt gods). Påverkan bedöms bli liknande den i planförslaget.

Det koncentriska alternativet och stråkalternativet bedöms båda medföra små negativa konsekvenser för risker och störningar (förorenad mark, miljöfarlig verksamhet och transport av farligt gods). Påverkan bedöms bli liknande den i översiktsplanen.

KLIMAT

Översiktsplanen bedöms medföra positiva konsekvenser för klimatet i jämförelse med nuläget och nollalternativet. Uppsala kommer dock även efter planperiodens slut ha en negativ inverkan på klimatet. Några av översiktsplanens utvecklingsområden står i konflikt med områden som riskerar att översvämmas.

Nollalternativet bedöms medföra stora negativa konsekvenser för klimatet. En utebliven omställning av stadens trafiksystem tillsammans med en mer spridd bebyggelse riskerar att leda till ökade klimatgasutsläpp. En lägre befolkningstillväxt och ekonomisk utveckling dämpar konsekvenserna något.

Såväl det koncentriska alternativet som stråkalternativet bedöms vara positiva ur klimatsynpunkt jämfört med nollalternativet. En gles bebyggelsestruktur är generellt sett svårare att kollektivtrafikförsörja än en tätare varför de båda alternativen kan ha marginellt sämre klimatgenskaper än översiktsplanen.

HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER

Översiktsplanen bedöms överlag vara förenlig med god hushållning med naturresurser.

Inriktningen avseende energi och transporter leder till bättre resurshushållning. Ianspråktagen mark användas för bebyggelse men även värdefull jordbruksmark.

Nollalternativet bedöms vara sämre ur ett hushållningsperspektiv både i jämförelse med nuläget och med översiktsplanen.

Det koncentriska alternativet kan vara både fördelaktigt och ofördelaktigt ur ett hushållningsperspektiv. I jämförelse med nollalternativet bedöms alternativet vara bättre ur hushållningssynpunkt.

Stråkalternativet förväntas förbruka mer mark än översiktsplanen men kan i övrigt inte anses vara vare sig märkbart sämre eller märkbart bättre ur ett hushållningsperspektiv. Stråkalternativet bedöms, på samma sätt som det koncentriska alternativet, vara bättre än nollalternativet ur hushållningssynpunkt.

ALTERNATIVENS BIDRAG TILL MÅLUPPFYLLELSE

Planförslagets och övriga alternativs bidrag till uppfyllelse av dels de nationella miljö kvalitetsmålen, dels översiktsplanens egna miljörelaterade mål har bedömts och redovisas i tabellform i avsnitt 6 *Alternativens bidrag till måluppfyllelse*.

UPPFÖLJNING

Ett uppföljningsprogram bör upprättas och beslutas. Av programmet ska framgå uppföljningens omfattning, tillvägagångssätt och tidsutsträckning. Vidare behöver anges vem (nämnd/kontor) som ansvarar för respektive moment i uppföljningen, hur dokumentationen ska göras och till vilken instans som avrapportering ska ske. Kommunledningskontoret bör ha det övergripande ansvaret för att uppföljningen genomförs.

Själva uppföljningen bör bestå av tre delar. Som ett grundelement i uppföljningen behövs en relevant bevakning av det faktiska miljö tillståndet i kommunen och av hälsoläget hos befolkningen (*Miljöövervakning*). Den andra delen består av att med viss regelbundenhet mäta, eller på annat sätt, utvärdera i vilken omfattning planens miljö intentioner fått genomslag i planering och beslutsfattande (*Effektuppföljning*). Som en tredje del i uppföljningen bör det finnas en bevakning av att de särskilda miljö åtgärder som anges i planen, respektive de åtgärdsförslag i MKB:n som bejakas, genomförs på det sätt som var avsett (*Miljösäkring*).

BILAGA 2

Förordnanden

Här anges förordnanden som var aktuella i juni 2010. För en uppdaterad lista och karta, se www.uppsala.se.

Underlagskarta F Förordnanden

Naturresevat

Miljöbalken 7 kap 4 § lyder: ”Ett mark- eller vattenområde får av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet. Ett område som behövs för att skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter får också förklaras som naturreservat.”

I Uppsala kommun finns 30 naturreservat om totalt knappt 5000 hektar.

Aspbladsmossen	Nåntuna lund
Björnsundet	Ola
Dammen	Oxhagen
Djurgården	Pansarudden
Ekdalen	Ryggmossen
Fiby urskog	Ryttarhagen
Fullerö backar	Slåttmyran
Fäbodmossen	Stadsskogen
Gåsholmen	Stigsbo rödmosse
Hågadalen-Nåsten	Styggekärret
Hästhagen-Kilholmen	Tjäderleksmossen
Högstaåsen	Uppsala kungsäng
Långnäset	Viksta stentorg
Marstalla	Vreta udd
Norra Lunsen	Vårdsätra naturpark

För beskrivningar av naturreservaten hänvisas till länsstyrelsens hemsida www.c.lst.se/naturreservat

Natura 2000

Medlemsländerna inom EU bygger för närvarande upp ett nätverk av värdefulla naturområden som är av särskilt intresse ur naturvårdssynpunkt. Nätverket kallas Natura 2000 och har tillkommit med stöd av EG:s habitat- och

fågeldirektiv. EG-direktiven är en form av EU-lagar som medlemsländerna är skyldiga att tillämpa på nationell nivå. Syftet med nätverket är att värna om naturtyper och livsmiljöer för de arter som EU-länderna har kommit överens om är av gemensamt intresse. De områden som regeringen anmält till nätverket har dock ett starkt skydd genom nationell lagstiftning, bl a genom att åtgärder som kan påverka dessa områden omfattas av en särskild tillståndsprövning. Natura 2000:s rättsverkan kan sträcka sig ut över omgivningarna till skillnad från vad som gäller för vanliga reservat, dvs tillståndsprövning kan krävas för åtgärder som planeras utanför ett natura 2000-område men som ändå riskerar att påverka det.

Av de 39 Natura 2000-områden som finns i Uppsala kommun är närmare hälften även skyddade som naturreservat. Dessutom återfinns flera av områdena bland riksintressena för naturvården (se kapitel Riksintressen), med vissa skillnader i gränsdragningen. Detta enligt miljöbalken (MB) 3 kap 6 §. Enligt MB 4 kap 1 och 8 § har samtliga 39 Natura 2000-områden status som riksobjekt.

Aspbladsmossen	Lunsen
Björnsundet	Olas skifte
Bokaren	Oxkällan
Bäcklösa	Pansarudden
Dammen-Edsjön	Ramsens västra strand
Degermossen	Ryggmossen
Ekdalen	Ryttarhagen
Ekeby-Ånge	Siggefora ledningsgata södra
Faringe	Stigsbo rödmosse
Fiby urskog	Storskogen
Fullerö backar	Styggekärret
Fäbodmossen	Sävjaån-Funbosjön
Gåsholmen	Tjäderleksmossen
Harpabol lund	Tämnaren öst
Hästhagen-Kilhomen	Uppsala kungsäng
Högstaåsen	Viksta stentorg
Knutby	Wik
Kroppsjön	Örby
Kärr norr om Sjödyn	Östra Nåsten
Lena	Husby

Biotopskydd

Småbiotoper som uppfyller kriterierna i bilaga 1 till förordningen om områdesskydd (1998:1252) är generell skyddade som biotopskyddsområde enligt miljöbalken 7 kap 11 § (1998:808). Inom biotopskyddsområde får inte bedrivs verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Länsstyrelsen kan meddela dispens från bestämmelserna. De biotoper i jordbruksmark som täcks av det generella skyddet är alléer (längs väg eller före detta väg, även i öppet landskap som inte utgörs av jordbruksmark), källor med omgivande våtmark, odlingsrösen, småvatten och våtmarker (inklusive öppna diken), stenmurar, åkerholmar (om högst 0,5 ha) samt naturliga bäckfåror om minst 2 meter bredd. För exakta definitioner av biotoperna se lagtexten.

Länsstyrelsen, Skogsstyrelsen och numera även kommunen kan därutöver besluta om avgränsade biotopskyddsområden om högst en halv hektar för vissa definierade typer av biotoper i skogs- respektive odlingslandskapet. Skogsstyrelsen har hittills inrättat 36 biotopskydd om sammanlagt 92,7 hektar i Uppsala län. För närmare information hänvisas till ”Skogens pärlor” på <http://www.svo.se>. I odlingslandskapet finns i dagsläget inga avgränsade biotopskydd.

Strandskydd

Miljöbalken (MB) 7 kap 13-16 § behandlar strandskydd. Skyddet avser att trygga allmänhetens tillgång till vattenområden och bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtliv. Strandskyddet gäller vanligtvis 100 meter in och ut från strandlinjen vid normalt medelvattenstånd för alla sjöar och vattendrag, oavsett storlek. På vissa ställen är det utvidgat, dock högst till 300 meter från strandlinjen. Detta gäller bl a Björklinge-Långsjön, sjöarna i Vällenområdet och Funbo-Lännaområdet, liksom längs Hågaån, delar av Fyrisån samt obebyggda delar av Mälarstranden.

Inom strandskyddsområde får normalt sett ingen exploatering ske, men inte heller andra åtgärder som hindrar allmänhetens tillträde eller väsentligen försämrar livsvillkoren för djur- och växtarter. Dispens kan i vissa fall beviljas om det finns sådana särskilda skäl som beskrivs i MB. För närmare information om strandskyddsbestämmelser och strandskyddsavstånd hänvisas till länsstyrelsen eller stadsbyggnadskontoret i kommunen.

Skydd för landskapsbilden

I naturvårdslagen (NVL) 19 § i dess lydelse före den 1 januari 1975 står att läsa:

”Finnes anledning att antaga att nybyggnad, upplag eller annat arbetsföretag av visst slag, som ej omfattas av tillståndstvång enligt 18 §, skulle inom visst område komma att i väsentlig mån skada landskapsbilden, äger länsstyrelsen förordna att företag av det slaget icke må utföras inom

det området utan länsstyrelsens tillstånd. I samband med tillstånd må länsstyrelsen meddela sådana föreskrifter att företagets menliga inverkan på landskapsbilden såvitt möjligt begränsas eller motverkas.”

NVL 19 § förändrades 1974, men beslut enligt 19 § som tagits före 1974 gäller fortfarande med sin gamla lydelse och innebörd. Förordnandet gäller inte företag som ska prövas enligt miljöbalken. I Uppsala kommun finns tolv förordnanden enligt landskapsbildsskyddet. Sex för större avsnitt, dalgångar och sex mer begränsade, därav fyra kyrkor.

Almunge kyrka

Bladåkers kyrka

Dalbydalen med Dalbyviken

Faringe kyrka

Fyrisåns dalgång, Kungsängen-Flottsund

Fyrisåns dalgång Lena kyrka-Ekeby kvarn

Jumkilsåns dalgång, Ullbollsta-Hjälsta

Knutby kyrka

Lövstahagarna

Område öster och norr om Dannemorasjön

Område öster om Djurgårdens naturreservat

Uppsala-Näsdalen

Naturminnen

Miljöbalken 7 kap 10 § lyder: ”Ett särpräglad naturföremål får av länsstyrelsen eller kommun förklaras som naturminne om det behöver skyddas eller vårdas särskilt. Förklaringen får omfatta även det område på marken som krävs för att bevara naturföremålet och ge det behövligt utrymme.” Förordnandet används för att skydda enstaka naturföremål, t ex trädgångar eller flyttblock. Stora ekar är det vanligaste naturminnena i Sverige. I kommunen finns 12 naturminnen.

Barrskogsområde, Rasbo häradsallmänning

Ek nordväst om Björnsundet, Vällen

Ek i Bälinge

Ek vid Stora Ljusbrunn

Ek i Vårdsätra

Gränseken i Vårdsätra

Enar i Grellsbo

Skogsområde nordväst om Björnsundet, Vällen

Tre tallar sydväst om Gåvsta

Trolltallen vid Ignesta

Vårbundna eken, Norgarn

Vretatalen

Naturminnena beskrivs i länsstyrelsens meddelandeserie 2004:14.

Gränsbestämt fornlämningsområde

Alla fornlämningar är skyddade enligt lag. Enligt kulturminneslagen 2 kap 6 § är det ”förbjudet att utan tillstånd av länsstyrelsen rubba, ta bort, gräva ut, täcka över eller genom bebyggelse, plantering eller på annat sätt ändra eller skada en fast fornlämning”. I lagen fastläs att för varje fornlämningsområde finns ett skydd omfattande även dess närmaste omgivning: ”Till en fast fornlämning hör ett så stort område på marken eller på sjöbotten som behövs för att bevara fornlämningen och ge det ett tillräckligt utrymme med hänsyn till dess art och betydelse. Detta område benämns fornlämningsområde”. För vissa fornlämningar har detta område gränslinjebestämts. I Uppsala kommun finns fyra sådana områden:

- Dragby gravfält
- Fullerö backar
- Gamla Uppsala
- Lövsta-Nederbacka

För nytillkomna objekt se Riksantikvarieämbetets system FMIS, www.fmis.raa.se

Byggnadsminnen

Följande byggnader i Uppsala kommun är skyddade enligt länsstyrelsebeslut med stöd av kulturminneslagen (1988:950) 3 kap. Om byggnaderna ägs av staten skyddas de enligt förordningen (1988:1229) om statliga byggnadsminnen.

När en byggnad förklaras för byggnadsminne anges även på vilket sätt byggnaden ska vårdas och underhållas samt i vilka avseenden den inte får ändras. Om det behövs får föreskrifterna också innehålla bestämmelser om att ett område kring byggnaden ska hållas i sådant skick att byggnadsminnets utseende och karaktär inte förvanskas.

Byggnadsminnen i staden, numreringen hänvisar till kartan nedan

1. Vetenskaps societetens hus
2. Skytteanum
3. Fd rektorsgården vid Katedralskolan
4. Oxenhuset
5. Backmanska huset
6. Linnéhuset i Sävja
7. Slottsbiografen
8. Villa Göth
9. Uppsala hälsobrunn och Eklundshof
10. Polacksbacken
11. Lägenheten Lugnet
12. Gymnastikhuset
13. Fd televerkets hus
14. Kemicum (kv. Kemicum)

15. Zoologen och Paleontologen
16. Ihregården
17. Geijersgården
18. Akademikvarnen
19. Vaksalaskolan
20. Botaniska trädgården
21. Carolina Rediviva
22. Uppsala slott
23. Dekanhuset
24. Domkapitelhuset
25. Domtrapphuset
26. Förra vice pastorshuset (Domkyrkoplan 4)
27. Gamla Domkapitelhuset (Domkyrkoplan 5)
28. Konsistoriehuset (Domkyrkoplan 7)
29. Linnéträdgården 30. Laboratorium Chemicum (kv. Munken)
31. Observatorieparken med vissa byggnader
32. Universitetshuset med parken
33. Gustavianum
34. Ekermanska huset
35. Ärkebiskopsgården
36. Linnés Hammarby
37. Uppsala Centralstation och ställverk
38. Landshövdingens fd stallbyggnad
39. Regnellianum (Fågelsången 3)

Övriga byggnadsminnen i kommunen

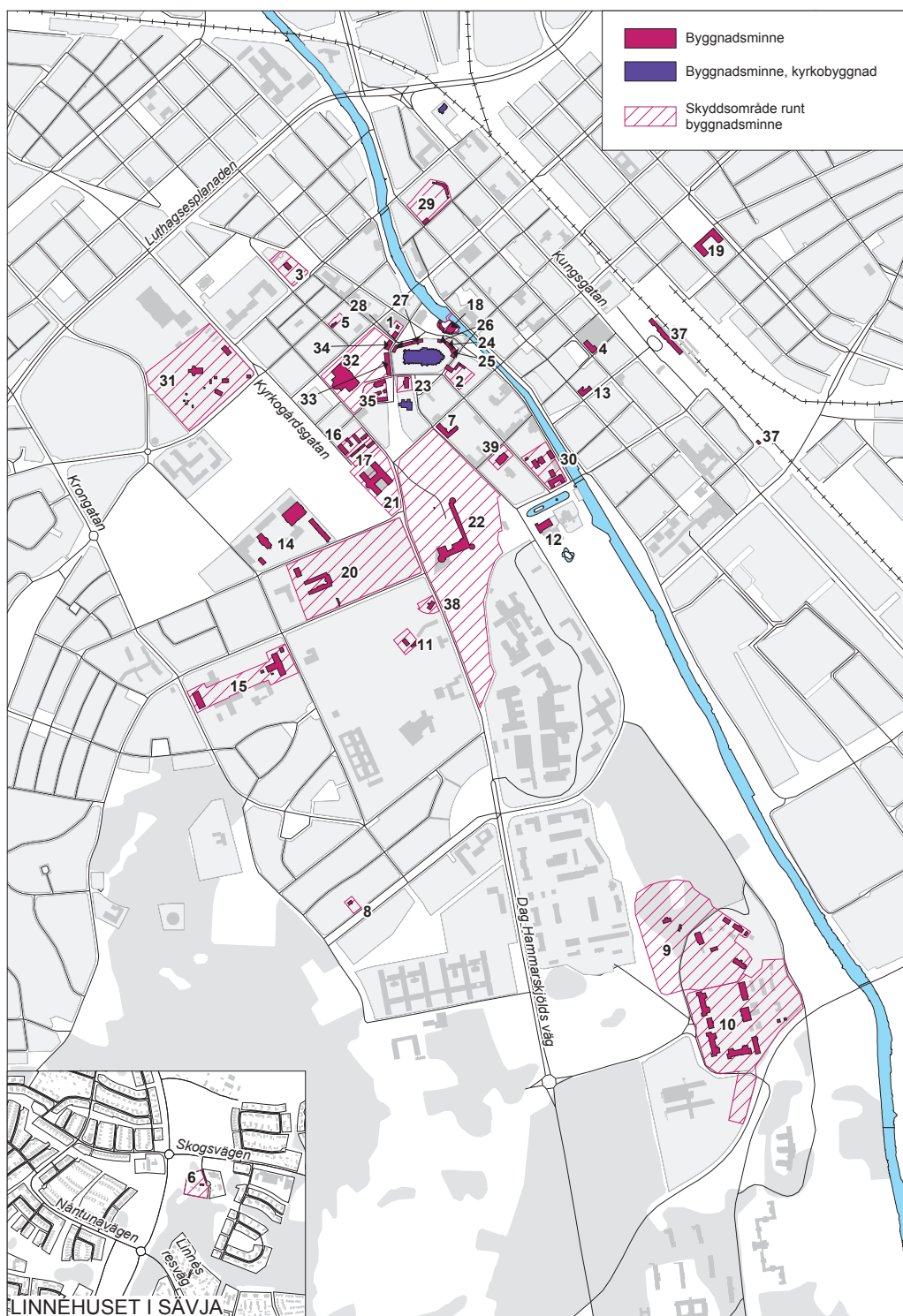
- Lena sockenstuga
- Altomta gård
- Ekeby by
- Salsta slott
- Skuttunge gamla prästgård
- Flottsunds fyr
- Focksta kvarn
- Vänge prästgård
- Wiks slott

Innehållet i beslutet erhålles av länsstyrelsen eller stadsbyggnadskontoret.

Förordnanden enligt väglagen

Enligt väglagen 47 § gäller att inom ett avstånd av 12 meter från ett vägområde får inte utan länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader, göras tillbyggnader eller utföras andra anläggningar. Vidare får inte, utan tillstånd, andra åtgärder utföras som kan inverka menligt på trafiksäkerheten.

Länsstyrelsen kan, om det är nödvändigt med hänsyn till trafiksäkerheten, föreskriva att avståndet utökas, dock



Byggnadsminnen inom stadsområdet

högst till 50 meter. Vid korsning i samma plan mellan en allmän väg och en:

1. annan allmän väg
2. enskild väg som i större utsträckning används av allmänheten för trafik
3. järnväg
4. spårväg

Bestämmelserna om krav på tillstånd gäller inte inom områden med detaljplan.

Länsstyrelsen beslutade 2008-04-30 om utökad byggnadsförbud utefter det allmänna vägnätet. Tidigare beslut från 1988 har därmed upphört att gälla.

För länet som helhet har byggnadsförbudet utökats från det generella 12 meter från vägområdet till 50 meter för europavägar samt 30 meter för riksvägar och primära länsvägar. Uppsala kommun berörs av utökat byggnadsförbud enligt följande: 50 meter för väg E4:an samt 30 meter för vägarna 55, 72, 255, 272, 273, 282, 288, och 290.

Vattenskyddsområde

Länsstyrelsen eller kommunen kan förklara ett mark- eller vattenområde som vattenskyddsområde till skydd för grund- eller ytvattentillgång som nyttjas eller kan antas komma att nyttjas i framtiden.

Inom vattenskyddsområde gäller föreskrifter som har till syfte att skydda vattenförekomsten från utsläpp av föroreningar eller annan negativ påverkan. Inom en inre skyddszon gäller strängare skyddsföreskrifter än inom en yttre skyddszon. Föreskrifter för vattenskyddsområden är utformade för att säkerställa ett tillräckligt skydd på både kort och lång sikt, det vill säga i ett flergenerationsperspektiv. Skyddsföreskrifter ger närmare anvisningar om förutsättningarna för markanvändning inom respektive vattenskyddsområde. Föreskrifterna beaktar konsekvenser både av plötsliga och av kontinuerliga utsläpp från föroreningskällor. Detta gäller såväl punktkällor som diffusa föroreningskällor. Inrättandet av vattenskyddsområden medför vissa inskränkningar i rätten att fritt föfoga över fastigheter inom skyddsområdet anpassade efter lokala förhållanden och skyddsbehov. Vissa verksamheter är särskilt reglerade, framför allt sådana verksamheter som kan ge upphov till irreversibla skador eller skador med långtgående konsekvenser för vattnets kvalitet och kvantitet. Detta gäller exempelvis etablering av industriell verksamhet, utsläpp av avloppsvatten, markarbeten nära grundvattenytan eller deponering av avfall.

Beslut och föreskrifter om vattenskyddsområde regleras i miljöbalken 7 kap 21 och 22 §.

Länsstyrelsen har inrättat nedanstående vattenskyddsområden samt skyddsföreskrifter för respektive område.

Gunsta

Gävsta

Järlåsa

Knutby

Ramstalund

Uppsala- och Vattholmaåsarna

Vänge

Områden med särskilda regler för avloppsanordning

För att inrätta en avloppsanordning avsedd för 25 person-ekvivalenter eller färre, samt för att ansluta en vattentoalett krävs tillstånd av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Är ingen vattentoalett ansluten krävs endast en skriftlig anmälan till nämnden. Kommunen får dock föreskriva

att det ska fordras tillstånd även i ett sådant fall inom vissa delar av kommunen, om det behövs för att hindra uppkomsten av sanitär olägenhet.

Enligt Föreskrifter om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd i Uppsala kommun, beslutade av kommunfullmäktige 26 januari 2004 33 §, krävs inom nedanstående särskilt känsliga områden tillstånd för installation av avloppsanordning även om vattentoalett ej är ansluten:

Sunnersta, Graneberg, Vårdsätra, Nántuna-Lugnetområdet, Starbo-Kvarnbo, Husbyborg, bebyggelsen runt Trehörningen, (Marielundsområdet med flera), Skansenområdet-Skölsta, Länna-Löt, Bodarna, Övernäas, Ytternäs norra, Vreta och Ytternäs.

Inom området Björklinge-Långsjön (Sjöhagen, Tibble, Sandbro, Kambo, Lisselbo med flera) föreligger jämlikt miljöbalken 9 kap 4 § förbud mot allt utsläppande av avloppsvatten, fast ämne eller gas.

Miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd

Regeringen har 1992-04-02 med stöd av miljöskyddslagen (1969:3879) tredje stycket 2 § och 8 § meddelat förbud mot allt utsläppande av avloppsvatten, fast ämne eller gas utöver vad som för närvarande sker inom Björklinge-Långsjöns avrinningsområde samt mot uppläggande av fast avfall så att nämnda vattenområden kan förorenas. Motsvarande bestämmelse är överfört till miljöbalkens 9 kapitel 4 §. Området är inte markerat på kartan, men sammanfaller med det sistnämnda området ovan under särskilda regler för avloppsanordning.

Förordnande enligt plan- och bygglagen (PBL) 12 kap 4 §

Två förordnanden enligt PBL 12 kap 4 § redovisas på kartan. Dels gäller det försvarsintresset runt Uppsala flygplats (riksintresse), dels miljön kring Salsta slott (riksintresse för kulturmiljövärden). Förordnandet innebär att bygglov och förhandsbesked inom området kan överprövas av länsstyrelsen om det kan befaras att riksintresset inte tillgodosätts. Notera att förordnandet kring Uppsala flygplats ännu inte (26 maj 2010) ändrats i enlighet med det nya påverkansområdet enligt försvarsmaktens beslut om riksintresse 2010-02-17 (se vidare bilaga 3 riksintressen).

Kulturresevat

Linnés Hammarby. För mer information se länsstyrelsens hemsida: www.c.lst.se

Täkttillstånd

Kågarbol (NCC)

Rossla 1:1 & 2:2 (Vendels grus AB)

Grän (Vägverket)

Bälinge-Lövsta 2:12 (Skanska)

Björklinge-Åsby 5:1 (Swedrock)

Holvarby Ballast (NCC)

Olunda (Swedrock)

BILAGA 3

Riksintressen

Här anges de riksintressen som fanns i juni 2010. Förändringar kan ha skett. För en uppdaterad lista och karta, se www.uppsala.se.

Underlagskarta G Riksintressen

Miljöbalkens (MB) 3 och 4 kapitel har övertagit naturresurslagens (NRL) regler om utpekande av riksintressen, det vill säga särskilda områden eller anläggningar som har ett stort värde eller stor betydelse i ett nationellt perspektiv. Centrala verk som Fiskeristyrelsen, Naturvårdsverket, Banverket, Riksantikvarieämbetet, Vägverket, Fortifikationsverket med flera har angett områden som man bedömer vara av riksintresse. Kommunen ska sedan i sin planering visa på vilket sätt riksintressena kan tillgodoses. Skyddet för riksintressen verkar i huvudsak vid aktualisering av förändrad markanvändning genom att hushållningsbestämmelserna ska tillämpas vid prövning enligt miljöbalken, övrig speciallagstiftning för prövning av fysiska verksamheter och vid planering och prövning enligt plan- och bygglagen. Ett riksintresse innebär inte ett förbud mot åtgärder i eller i närheten av området. Åtgärder som däremot påtagligt kan komma att skada ett riksintresse får inte komma till stånd. Om ett riksintresse står i konflikt med ett annat allmänt intresse ska riksintresset ges företräde.

Fiske

(MB 3 kap 5 §)

Enligt MB 3 kap 5 § ska mark- och vattenskyddsområden som har betydelse för vattenbruket så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra näringarnas bedrivande. Mälaren inklusive Ekoln är av riksintresse för yrkesfisket.

Naturvård

(MB 3 kap 6 §)

Mark- och vattenområden som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av områdets naturvärden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Områdena som är av riksintresse för naturvärden ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket (MB kap 3):

- N 15 Tämnaren
- N 16 Vikstaåsen
- N 21 Andersby ängsbackar
- N 23 Ryggmossen
- N 24 Vissjön N 66 Örby
- N 25 Björklinge-Långsjön
- N 26 Junkilsåns ravin jämte sidoraviner
- N 27 Fiby urskog
- N 30 Harparbollund
- N 31 Almungemassivet
- N 32 Vällenområdet och Bennebol
- N 44 Lunsen
- N 48 Rungarn
- N 50 Aspbladsmossen
- N 52 Degermossen
- N 59 Frötunaviken
- N 61 Faringe
- N 63 Långbergsbacken
- N 65 Ekeby-Ånge
- N 68 Kungshögarna
- N 71 Styggkärret
- N 72 Fäbodmossen
- N 73 Knutby
- N 74 Våtmarker kring Hosjön
- N 75 Ulvsbygden
- N 76 Hågahögen
- N 77 Uppsala-Näsdalen
- N 78 Ultuna källa

För beskrivning av områdena hänvisas till länsstyrelsen eller fritids- och naturkontoret. Även Natura 2000-områden utgör riksintressen för naturvärden. Till del sammanfaller de med objekten i listan ovan, även om gränserna inte helt sammanfaller eftersom besluten tillkommit i olika ordning. Lista över Natura 2000-områden återfinns i bilaga 2 Förordnanden.

Energidistribution

(MB 3 kap 8 §)

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpade för anläggningar för industriell produktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska enligt MB 3 kap 8 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Samtliga kraftledning med 70, 220 och 400 kV inom planområdet utgör riksintressen.

Vindkraft

Beslut om riksintresse för vindkraft i Uppsala kommun fattades 2008-05-19. Riksintresset preciseras i samarbete med Heby kommun.

Kommunikationer

(MB 3 kap 8 §)

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpade för anläggningar för industriell produktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska enligt MB 3 kap 8 § så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

FLYGPLATSER

Stockholm-Arlanda flygplats är Sveriges internationella huvudflygplats och nav för inrikestrafiken. Flygplatsen har idag tre start- och landningsbanor varav två parallella. Flygplatsen är av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 8 § och genererar ett sk influensområde. Områdets utbredning ska garantera att inte flygplatsens framtida utveckling riskeras på grund av motsättningar med bebyggelse.

2008-06-23 beslutade Länsstyrelsen i Stockholms län att ersätta tidigare influensområde med ett nytt. Det nya området innebär att bullerstörningarna från flygplatsen minskar (se karta).

Uppsala flygplats utpekades 2008-12-19 av Luftfartsstyrelsen som riksintresse för civil luftfart. Kommunen avvaktar resultat av miljöprövning innan riksintresset preciseras.

VÄGAR

De kriterier som ställts upp för att vägar ska uppfattas som riksintresse är att vägen ska ingå i det nationella stamvägnätet eller vara en förbindelse mellan regionala centrum eller vara av särskild betydelse för regional eller interregional trafik eller att vägen förbinder kommunikationsanläggningar av nationellt eller regionalt intresse. Skyddet gäller både befintligt eller planerat vägnät. Enligt Trafikverket uppfylls dessa kriterier för E4:an, riksväg 55 och riksväg 72.

JÄRNVÄGAR

Riksintresse hävdas för Ostkustbanan och Dalabanan

enligt MB 3 kap 8 §. Riksintresset omfattas av samtliga spår och spåranläggningar som tillhör stomnätets infrastruktur. Med spår och spåranläggning avses förutom spåret på linjen också signal- och säkerhetsanläggningar, anordningar för elförsörjning av järnvägstrafiken samt teleanordningar som behövs för järnvägsspårens bestånd, drift och brukande. Avgränsningen inkluderar de stationer för resandebus och bangårdar för godshantering som tillhör stomnätet. Till järnvägens riksintresse hör även markreservat för planerade ny- och ombyggnadsåtgärder som kan förväntas ingå i stomnätet.

Totalförsvaret

(MB 3 kap 9 §)

Ett riksintresse för totalförsvaret är kopplat till bullerstörningarna från, och hindersfriheten som krävs av, flygverksamheten på Uppsala flygplats. Nytt påverkansområde har beslutats av försvarsmakten 2010-02-17.

Därutöver finns ett övningsfält i Skogstibble av riksintresse. Detta ger dock ingen omgivningspåverkan som kräver hänsynstaganden i den kommunala planeringen.

Utöver den redovisning som sker i översiktsplanen finns intresseområden för totalförsvaret som av sekretesskäl inte kan redovisas i kartmaterialet. Försvarsintresset är i sådana områden främst inriktat mot att följa olika markanvändningsförändringar. I de fall försvarets intressen berörs i plan- eller lovärenden eller i ärenden om förhandsbesked, inhämtas yttrande från försvaret och en särskild prövning sker i byggnadsnämnden. I Uppsala kommun kan riksintresset framför allt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt som master och vindkraftverk. Därför bör försvarsmakten kontaktas i tidigt skede i sådana plan- och bygglovärenden. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 50 meter inom tätort. Kännedom om berörda områdens belägenhet finns hos stadsbyggnadskontoret och länsstyrelsen.

Friluftsliv och turism

(MB 4 kap)

Mark- och vattenområden som har betydelse ur allmän synpunkt med hänsyn till turismen och friluftslivet ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt påverka eller skada natur- och kulturmiljön. Behovet av grönområden i tätorter eller i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. Områdena som är av riksintresse för friluftslivet ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket (MB kap 3 och 4). Målaren är med hänsyn till de samlade natur- och kulturvärdena av riksintresse enligt MB 4 kap. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd endast om de kan ske på ett sådant sätt som inte påtagligt skadar natur- och kulturvärdena. Vid bedömningen ska turismens och friluftslivets, främst det rörliga friluftslivets, intressen särskilt beaktas. Be-

stämmelserna innebär dock inte någon restriktion för utvecklingen av tätorter och det lokala näringslivet.

Kulturmiljövård

(MB 3 kap 6 §)

Mark- och vattenområden som har betydelse ur allmän synpunkt på grund av områdenas kulturvärden ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada kulturmiljön.

Områdena som är av riksintresse för kulturvärden ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket (MB kap 3 och 4). I kulturminneslagen 1 kap 1 § fastläs att det är en nationell angelägenhet att skydda och vårda vår kulturmiljö samt att ansvaret för detta delas av alla - enskilda såväl som myndigheter. Behandlingen av kulturmiljöfrågor förutsätter en dialog mellan länsstyrelsen, kommunen och berörda fastighetsägare när förändringar blir aktuella. Ett sätt att åstadkomma en sådan dialog är att kräva bygglov för förändringar av befintlig bebyggelse som har betydelse för kulturmiljön.

Riksintressena inom planområdet är aktuella men gränserna är ofta schablonmässigt satta. Att ett område är av riksintresse för kulturmiljövården innebär inte i sig något skydd för kulturmiljön. Det som skiljer området från andra värdefulla miljöer är förpliktelsen att kommunen ska verka för skydd och att detta ska bevakas av staten.

Nedanstående områden utgör riksintresse för kulturmiljövården i Uppsala kommun. Kulturmiljövårderna framgår av de motiveringar och uttryck för riksintresset som finns redovisade för varje område.

K 27 Sätuna (Björklinge, Tensta och Viksta sn)

Motivering:

Herrgårdslandskap med karaktäristisk struktur och med arkitekturhistoriskt intressant bebyggelse från 1700- och 1800-talen.

Uttryck för riksintresset:

Medeltida ruin av sätesgård, herrgårdsbyggnad från 1740-talet, äldre flygelbyggnad, ekonomibyggnader, aléer samt torpbebyggelse.

K 28 Bälunge mossar (Bälunge och Skuttunge sn)

Motivering:

A. Mycket pedagogiskt komplex av boplatser från yngre stenålder invid dåtidens havsfjärder.

B. Agrarhistoriskt intressant utdikningsföretag från 1800- och 1900-talet.

Uttryck för riksintresset:

A. Spår efter boplatser invid dåtida havsstrand - idag belägna i övergången mellan skogbevuxen moränmark och odlad mark.

B. Ett för det tidiga 1900-talet representativt torrläggings- och uppodlingsföretag med avvattningskanaler, vägnät, broar, ängslador och minnesstenar över företaget.

I området ingår även:

Odlingslandskap med gravfält av olika typer som avspeglar bebyggelseutvecklingen från yngre bronsålder till yngre järnålder, flera välbevarade bymiljöer bl a Hammarby samt vid laga skifte utflyttade gårdar med tidstypisk bebyggelse. Forsby snickerifabrik från 1914.

K 29 Skuttungeby (Skuttunge sn).

Motivering:

Bymiljö och sockencentrum med unik prästgårdsbebyggelse från 1600- och 1700-talen.

Uttryck för riksintresset:

Reglerad bybebyggelse från 1700- och 1800-talen, prästgård, kaptensboställe och trefaldighetskälla, medeltidskyrka och skolhus.

K 30 Gamla Uppsala samt Fyrisåns och Björklingeåns dalgångar. (Björklinge, Bälunge, Gamla Uppsala, Lena, Tensta och Ärentuna sn).

Motivering:

Centralbygd av stor betydelse för rikets historia med kontinuitet sedan bronsåldern och med monumentalt och traditionsbärande rikspolitiskt centrum under forn- och medeltid med kultplats, kungsgård och Sveriges första ärkebiskopssäte.

Uttryck för riksintresset:

Landets tätaste och mest omfattande bestånd av skärvstenshögar och boplatsslämningar från bronsåldern belägna i ådalgångarna. Gamla Uppsala med kungshögar och gravfält från järnåldern, lämningar av kungsgård och tidig medeltida domkyrka samt senare sockencentrum. Båtgravfältet vid Valsgårde, gravfält från bronsåldern vid Dragby med en för regionen unik hållkista äldre järnåldersgravfält med resta stenar och offerkälla vid Gödåker, yngre järnåldersgravfält med inslag av monumentala högar utmed Vattholmaåsen i Lena. Hålvägssystem utmed Uppsalaåsen. Björklinge, Lena, Tensta och Ärentuna medeltida kyrkor med anknypning till stormannaätter samt det medeltida Salstagodset med 1600-talsslott och omgivande herrgårdslandskap. Den raka 1600-talsvägen från Uppsala med stenvalvbro och gästgivaregård i Högsta samt med Björklinge kyrka som fond.

I området ingår även:

Flera anmärkningsvärda by- och kvarnmiljöer samt Vattholma bruksmiljö med byggnader från 1700- och 1800-talen.

K 31 Trätmot (Faringe sn).

Motivering:

Komplex fornlämningsmiljö från bronsålder och äldre järnålder.

Uttryck för riksintresset:

Talrika och tätt liggande rösen och stensättningar, boplatslämningar i form av skärvtenshögar, röjda ytor och terrasseringsringar invid dåtidens kustlinje, idag belägna i skogsmark.

K 32 Bladåkers centralbygd (Bladåkers sn).*Motivering:*

Herrgårdslandskap med anor från medeltiden men i huvudsak präglad under 1600-talet, som tydligt visar hur en medeltida bygd förändrats genom säteribildningar.

Uttryck för riksintresset:

Ett större äldre järnåldersgravfält och flera yngre järnåldersgravfält, de senare intill avhysta bytomter, rester av en tidig medeltida befäst gård vid Norrgarn, medeltida kyrka och sockencentrum, Norrgarns och Rungarns herrgårdar med 1700- och 1800-talsbebyggelse och herrgårdslandskap.

K 33 Bladåkers skogsbygd (Bladåkers sn).*Motivering:*

Komplex fornlämningsmiljö från bronsålder och äldre järnålder.

Uttryck för riksintresset:

Två gravfält och ett stort antal ensamliggande, eller i grupper belägna, rösen och stensättningar i strandnära lägen i dåtidens skärgårdslandskap samt röjningsröseområden.

K 34 Bennebols och Vällnora bruk (Bladåkers och Knutby sn).*Motivering:*

Bruksmiljöer ursprungligen från 1600-talet, vars lokalisering till skogsbygden illustrerar tidens decentraliserade utnyttjande av naturresurserna.

Uttryck för riksintresset:

Fördämningar, masugnar, slaggvarp, industribyggnader m fl produktionslämningar samt bostadsbebyggelse, huvudsakligen tillkomna under 1800-talet.

I området ingår även:

Ovanligt välbevarad fornborg vid sjön Vällnoren.

K 35 Uppsalaslätten och Jumkilsåns dalgång (Börje, Bälunge, Jumkils och Åkerby sn).*Motivering:*

Odlingslandskap med ovanligt rikt och delvis unikt innehåll av fornlämnings- och bymiljöer.

Uttryck för riksintresset:

Ett av landets mest omfattande stråk med boplatser från bronsåldern med ett stort antal skärvtenshögar intill forntida fjärdar. Ett till sin sammansättning unikt gravfält vid Broby med bl a husgrundliknande anläggningar samt talrika gravfält från äldre och yngre järnålder med inslag av större högar. Ett ålderdomligt vägnät markerat av runstenar vid övergångar samt milstenar knyter samman byar och medeltida kyrkor. Påtagligt välbevarade byar med

representativ bondebebyggelse, till stor del i timmer, från 1700- och 1800-talen.

K 36 Vaksala (Vaksala sn).*Motivering:*

A. Omfattande och representativa fornlämningsmiljöer, i huvudsak från bronsåldern men med väsentliga inslag från hela järnåldern.

B. Sockencentrum med intressant kyrkplats.

Uttryck för riksintresset:

A. Grav- och boplatsoområden med stensättningar, skärvtenshögar, röjda ytor och terrasseringsringar från främst bronsåldern. Äldre och yngre järnåldersgravfält, de senare belägna intill nuvarande eller övergivna byar samt runstenar.

B. Vaksala medeltida kyrka, tiondebod, prästgårdsbyggnader m m.

I området ingår även:

Eke, Jälla och Vittulsbergs herrgårdar, Vallby skola från 1700-talet, lerhuset på Råby gård samt arrendeegnahem från 1930-talet.

K 37 Rasbo - Funbo (Funbo och Rasbo sn).*Motivering:*

A. Odlingslandskap med mycket rikt innehåll av fornlämnings-, by- och torpmiljöer.

B. Herrgårdslandskap av medeltida ursprung.

Uttryck för riksintresset:

A. Stråk med rösen och skärvtenshögar från främst bronsåldern i områdets norra del. Flera varierade gravfält från äldre och yngre järnålder samt fyra fornborgar. Bymiljöer med bebyggelse från 1700- och 1800-talen. Rasbo och Funbo sockencentra med medeltida kyrkor, prästgårdar och sockenstugor från 1700-talet. Ålderdomligt vägnät markerat med runstenar vid vadställen samt stenvalvsbro från 1700-talet i Funbo.

B. Lämningar efter de medeltida sätesgårdarna Näsudden och Yttergård. Frötuna, med omfattande herrgårdslandskap, huvudgård, utgårdar och torp samt Hallkveds medeltida kungsgård, båda med bebyggelse från 1700- och 1800-talen.

K 38 Åland (Ålands sn).*Motivering:*

Odlingslandskap i randbygd från yngre järnålder omgivet av ett anmärkningsvärt stort antal fornborgar.

Uttryck för riksintresset:

Fem fornborgar på bergskränen runt dalgången, två yngre järnåldersgravfält, medeltida kyrka, Österby herrgård och Kölva gästgivaregård med välbevarade byggnader från 1700- och 1800-talen.

I området ingår även:

Stationshus från 1873 invid norra stambanan samt kvarn- miljö.

K 39 Hågaåns dalgång (Bondkyrko, Läby och Vänge sn).*Motivering:*

Viktig forntida dalgångsbygd med monumentala fornlämningar samt by- och kyrkomiljöer.

Uttryck för riksintresset:

Boplatskomplex från bronsåldern vid Håga, fornborg, storkögarerna vid Håga och Vadbacka, vägbank, flera gravfält med varierad sammansättning samt vägbank och flera äldre vadställen markerade av fornlämningar. Medeltida kyrkomiljöer i Läby och Vänge, Ekeby och Långtibble reglerade byar, stenvallbron och vasamonumentet från 1800-talet vid Läbyvad.

I området ingår även:

Brunna stationssamhälle med kvartersindelad plan och välbevarad sen 1800-talsbebyggelse.

K 40 A Uppsala stad.*Motivering:*

Stadslandskap, sedan medeltiden präglad av kyrkans, centralmaktens och universitetets monumentala byggnader, med rutnätsplan och raka tillfartsvägar från 1600-talet.

Uttryck för riksintresset:

Domkyrko- och universitetsstadens bebyggelse med institutioner och studentnationer från medeltid och framåt samt slottet från 1500-talet. Gatunät med kvarvarande medeltida drag, rätvinklig rutnätsplan och tillfartsvägar från 1600-talet samt tomtstrukturen med bevarade rester av oregelbundna tomter från tiden före 1643 års reglering. Partier av småskalig trästadsbebyggelse, stora regementsområden och flera monumentala miljöer med offentliga byggnader. Vetenskapshistoriskt unika trädgårdsanläggningar samt parker. I anslutning till den äldre stadskärnan finns även bostadsområden från 1900-talets första hälft och efterkrigstiden av plan- och arkitekturhistoriskt intresse.

K 41 Storåns och Sävjaåns dalgångar (Danmarks, Funbo sn).*Motivering:*

Odlingslandskap utmed den under forntiden betydelsefulla Långhundraleden med ett rikt innehåll av monumentala fornlämningar samt medeltidsminnen av rikspolitisk betydelse.

Välbevarad socialhistoriskt intressant bebyggelsestruktur från tiden före 1800-talet.

Uttryck för riksintresset:

Ett flertal fornborgar, den största benämnd Broborg belägna vid åpassage med stora äldre järnåldersgravfält. Talrika yngre järnåldersgravfält, flera med inslag av storkögar, runsten som omtalar brobygge vid vadstället

Falebro med ett av Mälardalens lägst belägna gravfält, kungavalplatsen Mora stenar, medeltida kyrkomiljöer och välbevarade sockencentra. Flera herrgårdsmiljöer från 1700- och 1800-talen, Linnés Hammarby samt bymiljöer med främst 1700- och 1800-talsbebyggelse.

K 42 Sävjaåns dalgång (Hagby och Skogstibble sn).*Motivering:*

Odlingslandskap med forntida bebyggelselämningar i karaktäristiska lägen som visar bebyggelseutvecklingen alltifrån stenåldern till 1800-talet.

Uttryck för riksintresset:

Yngre stenåldersboplatser i höjdlägen vid Holmbro och Vrå, bronsåldersboplatser med rösen, skärvstenshögar och skålgropar, bl a vid Tjälänge, gravfält från järnåldern med de yngre intilliggande byarna, fornborg vid Tibble, runstenar och hålvägar vid Focksta, Skogs-Tibble romanska kyrka, bebyggelse från främst 1800-talet i Hagby och Testa byar. Eka och Sunnanå herrgårdar med 1700-talsbebyggelse samt Focksta kvarnmiljö.

K 43 Uppsala-Näs (Uppsala-Näs sn).*Motivering:*

Odlingslandskap i utpräglad sprickdal med en illustrativ fornlämnings- och bebyggelsebild som visar förskjutningen av en intensiv bronsåldersbosättning mot lägre belägna marker under järnåldern.

Uttryck för riksintresset:

Stråk med rösen, stensättningar, skärvstenshögar och skålgropar i huvudsak från bronsålder. Gravfält från äldre och yngre järnålder, bl a den stora Stabbyhögen från vendeltid. Medeltidskyrka och äldre fristående f d sakristia som hört till en tidigare träkyrka, radbyarna Högby, Lörsta och Stabby samt de mindre herrgårdarna Ytternäs, Vängelsta och Söderby, alla med 1700-och 1800-talsbebyggelse.

K 44 Wiks slott och Balingsta (Balingsta sn).*Motivering:*

Odlingslandskap längs gammal väg med herrgårds-, kyrko- och bymiljöer kring ett av landets bäst bevarade medeltida fasta hus.

Uttryck för riksintresset:

Bronsåldersmiljö och flera järnåldersgravfält, väg med flera runstenar samt Wiks senmedeltida stenhus med anor från 1200-talet samt omgivande herrgårdsmiljö med byggnader från framförallt 1700- och 1800-talen och herrgårdskapet. Balingsta romanska kyrka och sockencentrum samt grunden av 1800-talskyrkan. Balingstaby reglerade radby med gravfält från yngre järnåldern och bl a två militieboställen med 1800-talsbebyggelse.

BILAGA 4

Värdebeskrivningar mm till planerade naturreservat

Plankarta 1E Mark- och vattenanvändning

Nedanstående värdebeskrivningar hänvisar till de föreslagna nya naturreservaten som markerats på karta 1. Bortsett från Årike Fyris (1) är det staten som ombesörjer reservatsbildningarna, vilka huvudsakligen motiveras av områdenas höga naturvärden. I Fjällnoraområdet (11) har kommunen också ett tydligt intresse (friluftslivs- och rekreationsområde). Områdena, liksom deras gränser, är mer eller mindre preliminära, vilket innebär att förslag i planen kan falla bort och nya områden kan komma ifråga.

1. Årike Fyris

Fyrisån, åsen och de närbelägna åker- och ängsmarkerna söder om Uppsala utgör ett mycket viktigt rekreationsområde. Det är också ett viktigt ekologiskt objekt genom sin betydelse som flyttfågelstråk och häckningslokal samt på grund av sankängarnas långa kontinuitet och artrika flora. Ultunaåsen har utpekats som skyddsvärd i utredningen av skyddsvärd statligt ägd skog. I området ligger Kungsängens naturreservat, samt naturreservatet Nántuna lund. Hela området utgör riksintresse för kulturmiljövården samt ingår i den sk ”Uppsala rikspark” (KS 1997). Arbete med kommunal reservatsbildning pågår.

2. Björnomeskogen

Ett skogs- och våtmarksområde, präglad av blockrik mark med hållmarkspartier i höjdlägen samt myrar, sumpskogar och glupar i de lägre partierna. Typiskt för området är en stor trädslagsvariation. Skogsmarken består av naturskogsartade barr- och blandskogar, rika på död ved, samt lövrika hyggen och ungskogar med uppväxande björk, asp, ek och lind. Ung asp bildar rena bestånd på vissa platser.

3. Anddalsglupen

Anddalsglupen tillsammans med anslutande våtmarker uppströms och nedströms utgör en av de hydrologiskt och biologiskt mest omväxlande glupmiljöerna i kommunen. Även bortsett från glupaspekterna på objektet har bäcken bevarandevärde som en (i huvudsak) orörd skogsbäck. Mycket högt naturvärde i kommunens inventering. Glupen är också utpekad som nationellt värdefull vattenmiljö.

4. Sånkkärret

Detta är en av länets finaste miljöer av näringsrik glup, rikkärr, källsprång och rik sump- och fuktskog. Skogsbruket runt glupen har inte varit särskilt intensivt, vilket höjer naturvärdet. I anslutning till glupen finns också lundartade partier. Mycket stora värden finns kvar, särskilt längs bäcken. Högsta naturvärde i kommunens inventering.

5. Risboskogen

Äldre, mossrik grandominerad skog i småblockig terräng. Naturvärdena är huvudsakligen knutna till död ved i olika nedbrytningsstadier. Reservatsbildningen har påbörjats av länsstyrelsen. Den beräknas slutföras under år 2010.

6. Bandarbo kärr (”Hocksbo glupen”)

Bandarbo kärr och de ädellövriska omgivningarna är utan tvekan en av de intressantaste glupmiljöerna i kommunen och utgör en oas i det omgivande barrskogslandskapet. Det stora inslaget av sydliga arter som här växer vid eller nära nordgränsen av sin svenska utbredning är anmärkningsvärd. Mycket högt naturvärde i kommunens inventering.

7. Storskogen

Ett stort, tätortsnära skogsområde sydost om Storvreta. Området utgör ett centralt avsnitt, det i stort sett minst skogsbrukspåverkade, av Örlösans nordvästra del. Området består av småkuperad moränmark omväxlande med mer eller mindre utdragna myrar, merparten påverkade genom dränering. Större delen av fastmarken är bevuxen med gammal barrblandskog.

Den södra delen är lövrik med stort inslag av asp i olika dimensioner. Bevarandevärdena är främst knutna till gammelskogen samt de värdefulla aspmiljöerna. Många krävande och hotade arter som är beroende av dessa naturtyper är funna i området, bl a cinnoberbaggen som är en av länets viktigaste ansvarsarter. Storskogen är Natura 2000-område men har också höga värden för friluftslivet och är flitigt nyttjat som strövområde. Statlig reservatsbildning pågår.

8. Edshammarskogen

Statligt, samt av Uppsala Akademi ägd skog som utpekats som skyddsvärd. Området ingår i en större närrekreationsmark för Vattholma tätort.

9. Ola

Ett sammanhängande skogsbälte av naturskogskaraktär. Det växer mest gran, men det finns också grova tallar och på några håll går barrskogen över i lövrika lundpartier. Skogen är av alla åldrar och det finns gott om lågor som hyser många sorters insekter. Landskapet är varierat och småbrutet, moränen är blockrik och det finns kärr, mossar och fuktiga områden. Den föreslagna reservatsbildningen är en utvidgning av det befintliga naturreservatet Ola.

10. Funbosjön med omgivning

Helhetsmiljö kring Funbosjön innefattande skogs- och jordbruksmarker. Friluftsvärden och landskapsvärden, natur- och kulturmiljöer. Biologiska värdekärnor. Hela landskapet kring sjön är av riksintresse för kulturmiljövärden. Själva Funbosjön (och Sävjaån) utgör Natura 2000-område, liksom ett särskilt värdefullt vattenområde enligt denna plan.

11. Fjällnora

Fjällnora utgör ett välfrekventerat friluftsområde för hela Uppsalas befolkning. Friluftsgården med bad, servering,

övernattningsmöjligheter mm utgör området nav. Det finns även en hel del höga biologiska naturvärden inom området. Värdena utgörs av äldre skogsbestånd, såväl i barr- som blandskog, men även av bryn- och hagmarker med grova lövträd, främst ek. Många förekomster av krävande och sällsynta arter finns registrerade i området. Sjön Trehörningen är utpekad som särskilt värdefullt vattenområde. Större delen av det föreslagna reservatsområdet utgörs av kommunägd mark varför ansvarsfördelningen mellan stat och kommun bör diskuteras.

12. Högstaåsen

Högstaåsen är ett av de mest dominerande åspartierna norr om Uppsala och området har höga natur- och kulturvärden samt stora friluftsvärden. Skogen består till största delen av gammal barrskog. Inom området finns också Dragby gravfält, fina betesmarker, kärr och öppna sandsluttningar, som är värdefulla för sällsynta insektsarter. Den föreslagna reservatsbildningen är en utvidgning av det befintliga naturreservatet Högstaåsen.

13. Älbyskogen

Äldre barrskog med inslag av grova aspar i varierad terräng. Naturvärdena i området är huvudsakligen knutna till asp och död ved i olika nedbrytningsstadier.

BILAGA 5

Värdebeskrivningar mm till värdefulla vattenområden

Underlagskarta A Grundvatten
Underlagskarta B Ytvatten

Med "Särskilt värdefulla vattenområden" avses de vattenområden i kommunen som i andra sammanhang, eller i och med detta planförslag, bedöms vara så värdefulla för kommunens vattenförsörjning, sin vattenkvalitet och/eller friluftslivet att dessa värden långsiktigt ska bevaras och utvecklas. Det är tillgången på vatten och vattnets kemiska och fysikaliska kvalitet som avgör skyddsvärdet. Vattnets kvalitet har i sin tur största betydelse för växt- och djurliv, friluftsliv eller för dricksvattenförsörjning. Några av nedan föreslagna områden är idag skyddade genom förordnanden som vattenskyddsområde, Natura 2000, naturreservat eller till skydd mot utsläpp av avloppsvatten enligt miljöbalken 9 kap 4 § (eg. miljöskyddslagen 8 §). I de fall särskilt skydd saknas bör det vara en långsiktig kommunal viljeinriktning att områdenas värden ska värnas och utvecklas. De särskilt värdefulla vattenområdena kan identifieras genom bokstavsbezeichnung på mark- och vattenanvändningskartan och på ytvatten- resp grundvattenkartorna. Se även kap 4.8 Naturresurser.

A. Mälaren - Ekoln

Hela Mälaren är av riksintresse för friluftslivet enligt miljöbalken 2 kap 2 §. Det är bl a därför som strandskyddet är utvidgat till 300 meter vid mälarkusten. Ekolns vatten är en regional vattenresurs i direkt förbindelse med Norrvattens vattentäkt i Görveln som bl a förser Knivsta kommun med dricksvatten. Ekoln kan eventuellt vara en viktig framtida vattenresurs för Uppsala kommun om Uppsalaåsens grundvatten av någon anledning blir kraftigt förorenat och inte längre kan användas. Ekoln har stort friluftsvärde för kommunen sommartid för bad och båt-liv men också vintertid för långfärdsåkning på skridsko. Mälaren är även av riksintresse ur fiskesynpunkt.

B. Fyrisån upp till Ulva kvarn

Kommunen har påbörjat en restaurering av vandringsvägen för lekmogen asp på väg till lämpliga grusiga lekområden. En återställning av sträckan upp till Ulva ökar vandringsmöjligheterna för aspen och kan på sikt även möjliggöra en satsning på Jumkilsån som lekplats för aspen. Nuvarande vattenkvalitet som medger överlevnad

för aspen måste värnas och helst förbättras ytterligare. Riksantikvarieämbetet har klassat Fyrisån som särskilt värdefullt vattenområde ur kulturmiljösynpunkt.

C. Siggeforasjön

Siggeforasjön ligger i Jumkilsåns övre lopp. Dess vattenkemi har norrlandskaraktär och en för kommunen ovanlig bottenflora som under åren varit en närbelägen lokal för botanikundervisning. Den goda vattenkvaliteten gör sjön till en viktig badsjö med en större strandnära campingplats. Det är viktigt att värna sjöns vattenkvalitet och badmöjligheter.

D. Jumkilsån

Källområdet för Jumkilsån är näringsfattigt med norrlandskaraktär vilket påverkar vattnets kemiska sammansättning. I åns övre lopp finns ett flertal längre stenigt grusiga strömsträckor som kan vara framtida lekplatser för fisken asp och andra strömlevande arter. När Jumkilsån rinner fram genom slättlandskapet syns tydliga erosionprocesser genom vattnets inverkan. Områden med aktiv erosion har länge varit viktiga studieobjekt för undervisning i geologi och naturgeografi. Genom erosion ökar fosforhalten successivt nedströms i åvattnet. De nedre delarna av Jumkilsån är även grönt kärnområde. Potentialen för att kunna öka den biologiska mångfalden av vattenlevande organismer är god. Jumkilsåns nedre sträckning med omgivande mark ingår i ett grönt kärnområde. Jumkilsån har av Riksantikvarieämbetet även klassats som särskilt värdefullt vattenområde ur kulturmiljösynpunkt.

E. Sävjaån -Funbosjön

Åsystemet från Visteby till Sävjaåns utlopp i Fyrisån är en viktig miljö för landskapsfisken asp. Aspen vandrar i slutet av april från Mälaren till sina lekplatser i Sävjaån och Funbosjön. Vattensystemet ingår i grönt kärnområde. Sävjaån-Funbosjön har av regeringen föreslagits ingå i EU:s nätverk av Natura 2000-områden till skydd för fiskarna asp, nissöga och stensimpa samt för utter. All verksamhet som kan riskera att väsentligt skada de skyddade arternas livsmiljö ställs under hårda restriktioner. Vattenkvaliteten ska värnas och på bästa sätt förbättras för att skydda och förbättra de skyddade arternas och andra arters livsmiljö.

F. Björklinge-Långsjön

Björklinge-Långsjöns vatten har en unik vattenkemi av vikt för biologisk mångfald och särskilt för ett flertal arter av kransalgen Chara. Sjöns vatten är i direkt förbindelse med grundvattnet i Uppsalaåsen i Björklinge. Sjön kalkrika vatten är en följd av grundvattentillförseln från åsen. Den goda vattenkvaliteten gör sjön betydelsefull för bad och friluftsliv för Uppsalaborna. Björklinge-Långsjön har sedan 1992 ett skydd mot förorening enligt miljöskyddslagen 8 §. Beslutet innebär förbud mot allt utsläppande av avloppsvatten, fast ämne eller gas avloppsvatten samt uppläggande av fast avfall inom Björklinge-Långsjöns avrinningsområde så att sjöns vattenområde kan förorenas.

G. Trehörningen

Fjällnora friluftsanläggning vid sjön Trehörningen har en välfrekventerad kommunal badplats och plogad isbana för skridskoåkning vintertid. Det är viktigt att värna vattenkvaliteten och fortsatta badmöjligheter i sjön. Sjön ingår även i ett grönt kärnområde.

H. Fyrväpplingensjöarna

Fyrväpplingensjöarnas kortfiskeområde omfattar Holmsjön, Skysjön, Grytsjön och Rörsjön och tillhör Skeboåns avrinningsområde. Skysjön är näringsfattig och övriga sjöar måttligt näringsrika. De fyra sjöarna inom korta avstånd från varandra har olika fiskbestånd. Amerikanska fiskarter har utplanteras i några av sjöarna. Området har stort rekreativvärde och har antagligen länets bästa förutsättningar för put and take-fiske. Omgivande markområde utgör ett grönt kärnområde. Områdets förutsättningar för fiske och friluftsliv ska bibehållas.

I. Tämnaren

Uppsala kommun har vattendom med tillstånd att överleda vatten från Tämnaren till Tassbäcken i Fyrisåsystemet. Överledningen är viktig för kommunens vattenförsörjning. Överledningen är också viktig för att kunna bibehålla en stabil grundvattennivå i staden så att byggnader inte skadas av sättningar eller på annat sätt. Tämnarens östra stränder är anmälda till EU:s Natura 2000- nätverk. Sjöns stränder är även grönt kärnområde av vikt för biologisk mångfald och friluftsliv.

J. Uppsala- och Vattholmaåsarnas grundvattenförekomst

Uppsalaåsen är en mycket viktig vattentäkt med stor kapacitet för att kunna försörja Uppsala med dricksvatten i framtiden. Vattholmaåsen är en östlig förgrening av åsen som förser Storvreta med vatten. Åssystemet har en av Sveriges potentiellt största grundvattentillgångar. Genom vattendom med tillstånd till överledning från Tämnaren och förstärkt en grundvattenbildning genom rening och infiltration av ytvatten i Uppsalaåsen är vattentillgången av största strategiska betydelse för kommunens tillväxt. Uppsala- och Vattholmaåsarna omfattas av beslut om skyddsområde för vattentäkt med skyddsföreskrifter för att förhindra verksamheter som kan medföra förorening av kommunens vattentäkter. Vid bebyggelseplanering ska bl a avledning av avloppsvatten och markarbeten prövas mot gällande skyddsföreskrifter för att grundvattnets kvalitet ska kunna skyddas.

BILAGA 6

Planförhållanden

Underlagskarta H Planförhållanden

Område med fastställd detaljplan

Detaljplanen reglerar markens användning, bebyggelse och andra anläggningar. En stor del av detaljplanerna är stadsplaner och byggnadsplaner enligt tidigare lagstiftning (före 1987). För dessa äldre planer gäller att de saknar genomförandetid vilket innebär att de kan upphävas av byggnadsnämnden utan att ersättning utgår för förlorad byggrätt. Den som planerar att bygga inom sådana områden bör kontakta byggnadsnämnden i tidigt skede.

Nybyggnadsförbud enligt byggnadslagen

I kommunen finns tre områden där nybyggnadsförbud gäller, enligt äldre lagstiftning (byggnadslagen 110 §). Enligt gällande lagstiftning (plan- och bygglagen 17 kap 14 §) ska förbudet fortfarande gälla. Detta innebär att bygglov inte ska lämnas för åtgärder som innebär väsentlig förändring av markens användning förrän viss trafik-, vatten-, avlopps- eller energianläggning för vilken kommunen inte ska vara huvudman har kommit till stånd. Två av dessa områden återfinns i Björklinge, det tredje i Vreta.

Område med områdesbestämmelser

Områdesbestämmelserna gör det möjligt för kommunen att styra förändringar och garantera en önskvärd utveckling av markanvändning och bebyggelse. Genom områdesbestämmelser kan bygglovsplikten utökas eller minskas. Lovplikten kan utökas så att den t ex reglerar byte av fasadmaterial och färg. Arbetet pågår med att utarbeta områdesbestämmelser för de kulturhistoriskt värdefulla miljöer som inte skyddas av detaljplan.

Områden med samlad bebyggelse

På kartan redovisas de områden där byggnadsnämnden 2005-05-12 tolkat att samlad bebyggelse föreligger. Inom de markerade områdena krävs bygglov för mindre tillbyggnader och komplementbyggnader vilket inte annars krävs utanför detaljplan. Bygglovsplikten inom samlad bebyggelse motiveras av att ansamlingen av byggnaderna är av sådan art och omfattning att åtgärderna här i högre grad kan inverka på olika enskilda och allmänna gemensamma intressen.


Undantag från bygglovsplikt

Enligt plan- och bygglagen 8 kap 4b § får mindre tillbyggnader och komplementbyggnader på en- och tvåbostadshus utföras utan bygglov om huset ligger utanför detaljplanelagt område och inte ingår i samlad bebyggelse. Kommunen avgör vad som är att betrakta som ”mindre tillbyggnad” och komplementbyggnad.

Byggnadsnämnden beslutade 2004-03-18 att som ”mindre tillbyggnad” betraktas tillbyggnader på upp till 50 procent av den befintliga huvudbyggnadens bruttoarea, dock högst 40 kvadratmeter, under förutsättning att hela byggnaden nyttjas till samma ändamål som tidigare. En komplementbyggnad är en byggnad i högst en våning belägen i huvudbyggnadens omedelbara närhet samt fyller ett behov som komplement till bostaden. Åtgärden får inte utföras närmare tomtgränsen än 4,5 meter. Tillstånd kan komma att krävas enligt annan lagstiftning såsom t ex miljöbalken, kulturminneslagen, naturvårdslagen eller väglagen.

BILAGA 7

Länsstyrelsens granskningsyttrande



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2010-05-14

2 (8)

Dnr: 401-1174-10

Enligt 4 kap 2 § PBL ska länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till den antagna översiktsplanen.

Granskningsynpunkter
Allmänt

I den inledande texten till ÖP 2010 för Uppsala kommun finns kommunledningskontorets sammanfattning, där ett förtydligande och ett förslag på kompletteringar av samrådsförslaget inför utställning framförs. Länsstyrelsen anser att planförslaget har en i många avseenden bra redovisning och genomgång av gällande förutsättningar, relevanta utredningar och tillämpliga lagar men att kommunens eget ställningstagande i relation till de olika statliga intressena är ottydligt, därför kommer dessa istället att behöva hanteras i efterföljande planering. Lex. i tematiska tillägg till ÖP 2010, fördjupningar av ÖP 2010, planprogram eller detalplaner.

Länsstyrelsens granskningsynpunkter utifrån de fem prövningsgrunderna redovisas nedan.

Riksintressen
Riksintressen kulturmiljö och naturvård


Uppsala kommun förväntas få en betydande bebyggelse- och omvandlingsutveckling under planperioden och flera av de större nya utvecklingsområdena sammanfaller delvis med områden av riksintresse.

Översiktsplanen uttrycker i allmänhet ett passivt förhållningssätt till hantering av riksintressena. Eventuella konflikter mellan utvecklings- och bevarandentressen samt mellan kommunala och statliga intressen är inte uttryckligt omhändertagna. Det är högst rimligt att kommunen anger sin uppfattning i områden där det finns betydande konfliktrisker, t ex i områden där det finns risk för påtaglig skada på och hinder för riksintressen. Ett exempel är om nya trafikleder byggs tvärs över Arummet som enligt Länsstyrelsens bedömning kan strida mot värdena inom riksintressområdet K 40 A. Det gäller också de mer långsiktiga tankarna på expansion i slättområdena söder om Uppsala mellan Hovstallängen och Sävja, som enligt Länsstyrelsens bedömning kan komma i konflikt med Natura 2000 och begreppet "staden på slätten". Konflikten är också uppenbar mellan expansion på slätten och handlingsriktningen att utveckla det Linnéiska landskapet och herbattonerna.

Länsstyrelsen bedömer att kommunens ställningstagande och förhållningssätt till riksintressen för kulturmiljö och naturvård bör utvecklas och klargöras i tematiska tillägg till översiktsplanen. Detta för att underlätta för efterföljande detaljplanarbeten som annars måste inledas med att klargöra de översiktliga överväganden som en ÖP borde ha gjort. Ett förhållande som kommer att försena detaljplanprocesserna.

Riksintresse Natura 2000

ÖP 2010 anger att konflikter med Natura 2000-områden ska hanteras i kommande detaljplaner, vilket Länsstyrelsen bedömer som tillräckligt utifrån planeringsriktningen.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE

2010-05-12

1 (8)

Dnr: 401-1174-10

Uppsala kommun
Kommunledningskontoret
753 75 Uppsala

Samhällsbyggnadsenheten
Anna Wikström
018-195135
anna.wikstrom@lansstyrelsen.se

UPPSALA KOMMUNSTYRELSE
Dnr: 2010-05-12
60

Uttställning av förslag till översiktsplan 2010 för Uppsala kommun

Sammanfattning

Länsstyrelsen anser med beaktande av Länsstyrelsens granskningsynpunkter att planförslaget kan överlämnas till kommunfullmäktige för antagande.

Inledning

Uppsala kommun har översänt ett förslag till kommunomfattande översiktsplan (ÖP 2010) till Länsstyrelsen för granskning enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen, PBL. Planförslaget har varit utställt under perioden 2010-03-10 – 2010-05-12. De nu gällande planerna är Översiktsplan 2002 för Uppsala stad, Översiktsplan 2006 för Uppsala kommun och Trafikplan 2006.



Länsstyrelsen lämnade 2010-02-26 ett yttrande över samrådsförslag till översiktsplan. Kommunen har kommenterat Länsstyrelsens och andra remissinstansers yttranden i två separata samrådsredogörelser, och har till en del beaktat, redovisat och motiverat sitt ställningstagande till de synpunkter som framförts. Under samråds- respektive utställningsstadiet har förslaget remitterats till statliga myndigheter. Yttranden som inkommit till Länsstyrelsen under utställningstiden bifogas.


Överprövningsgrunder

Enligt plan- och bygglagen är översiktsplanen det medel som ska användas för att redovisa hur kommunen vid efterföljande planläggning och prövning av frågor om lov tillgodoser olika statliga intressen och bidrar till ett långsiktigt hållbart samhälle. Översiktsplanen är ett strategiskt instrument som statliga myndigheter måste förhålla sig till i sina beslut gällande samhällsbyggnadsfrågor. Länsstyrelsen ska därför i granskningsyttrandet ange om kommunens förslag till översiktsplan:

1. inte tillgodoser **riksintressen** enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB)
2. inte iaktar en **miljö kvalitetsnorm** enligt 5 kap. MB
3. redovisar områden för landsbygdsbyggsutveckling i strandnära lägen (**LIS**), som inte är förenliga med 7 kap 18 e § första stycket MB
4. inte har samordnats på lämpligt sätt gällande användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner (**mellankommunala frågor**)
5. är olämpligt med hänsyn till boendes och övrigas **hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor**, översvämning eller erosion

Länsstyrelsen Uppsala län
POSTADRESS: 751 86 UPPSALA BESÖKSADRESS: HAMNESPLANADEN 3
TELEFON: 018 - 19 50 00 TELEFAX: 018 - 19 53 16 E-POST: uppsala@lansstyrelsen.se

 <p>YTTTRANDE 2010-05-14 Dnr: 401-1174-10</p>	<p>3 (8)</p> <p><i>Riksintrasse järnvägstrafik, vägar och terminaler</i> Länsstyrelsen bevakar riksintrassena i den fysiska planeringen och anser att det är mycket angeläget att kommunen i samverkan med Trafikverket har ett långsiktigt perspektiv i planeringen. Särskilt i expansiva områden, finns risker för att nya byggnadsprojekt och planer kan hindra en framtida utbyggnad av järnvägen. Ett exempel där mark bör reserveras snarast och där arbetet pågår är för nya järnvägsspår (två eller flera) på sträckan Stockholm - Uppsala.</p> <p><i>Riksintrasse totalförsvar</i> Området kring Uppsala flygplats har i ÖP 2010 markerats som riksintresse för totalförsvaret. Riksintrasset är kopplat till de bullerstörningar som uppstår vid nuvarande flyg- och skjutbaneverksamhet. Länsstyrelsen konstaterar i likhet med Försvarsmakten att kartan över påverkansområdet inte är uppdaterad i översiktsplanen. Den uppdaterade kartan kommer att gälla vid Länsstyrelsens handläggning.</p> <p><i>Riksintrasse civil luftfart</i> <i>Stockholm - Arlanda flygplats</i> Stockholm - Arlanda flygplats är av riksintresse för civil luftfart. Riksintrasset är i planen endast nämnt i bilagorna och underlagskartorna till planen och Länsstyrelsen anser att den redovisningen är tillräcklig.</p> <p><i>Uppsala flygplats</i> Uppsala flygplats är av riksintresse för civil luftfart. Riksintrasseområdet är inte preciserat. Riksintrasset är i planen endast nämnt i bilagorna och underlagskartorna till planen. Länsstyrelsen kan inte göra en bedömning i detta skede om riksintresset har beaktats i tillräcklig omfattning, denna bedömning kommer ske i efterföljande program och detaljplaner.</p>
 <p>YTTTRANDE 2010-05-14 Dnr: 401-1174-10</p>	<p>4 (8)</p> <p><i>Yt- och grundvattnen</i> Yt- och grundvattnen ska uppnå miljökvälitesnormen god status till 2015 enligt EG:s direktiv 2000/60/EG. Vattenmyndigheten för Norra Östersjön har genom föreskrift (19FS 2009:36) beslutat om miljökvälitesnormer för kommunens ytvatten och grundvattnen. Miljökvälitesnormerna för vatten är bindande för kommuner och myndigheter då de träder i kraft. De handlingsriktningar och riktlinjer som presenteras i översiktsplanen är inte tillräckliga för att kunna uppnå miljökvälitesnormerna för vatten, vilket också uttrycks i miljökonsekvensbeskrivningen. Det framgår inte av översiktsplanen vilka åtgärder man avser att vidta inom planperioden för att uppnå miljökvälitesnormerna och vilka nödvändiga prioriteringar som görs. Det bör framgå vilka avrinningsområden som delas med andra kommuner och där alltså samverkan måste ske för att uppnå god vattenstatus. Länsstyrelsen ser positivt på att VA-strategi och dagvattenstrategi ska tas fram, men anser att det är viktigt att en <i>kommunövergripande VA-plan</i> finns för att hantera VA-frågor i hela kommunen. Även en vattenförsörjningsplan behöver tas fram.</p> <p>Landsbygdsutveckling i strandnära lägen I förslaget till ÖP pekas inte områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (s.k. LIS-områden) ut. Eftersom planen påbörjades före 1 juli 2009 omfattas den av övergångsbestämmelser och denna fråga behöver inte behandlas. Kommunen kan peka ut LIS-områden i ett tematiskt tillägg till ÖP, eller vid nästa revidering av ÖP.</p> <p>Mellankommunala frågor Länsstyrelsen vill betona vikten av samplanering med närliggande kommuner så att strukturer generellt kan utvecklas. Därigenom kan en planering och utbyggnad av såväl transportinfrastruktur som annan teknisk infrastruktur underlättas. Se även under avsnitt yt- och grundvattnen angående mellankommunala frågor.</p> <p>Miljö, hälsa och säkerhet Inom kommunen finns många verksamheter såsom vägar, järnvägar, kraftledning och industrier som medför miljöpåverkan och krav på skyddsavstånd vid lokalisering av bebyggelse. Länsstyrelsen anser att översiktsplanens redovisning tillfredställande beaktar de riktvärden som finns framtagna av bl. a. Naturvårdsverket, Boverket och Trafikverket.</p> <p>Övriga synpunkter <i>Kulturmiljö</i> Länsstyrelsen anser det positivt att kommunen i samrådsredogörelsen lyfter fram möjligheten att göra fördjupningar inom ramen för ett nytt kulturmiljöprogram så att stadens industrihistoriska kulturarv och den moderna stadsbebyggelsen värderas och införlivas med övriga kommunala kulturmiljöer i ett kulturmiljöprogram. Länsstyrelsen noterar med glädje att kommunen påbörjat ett arbete med områdesbestämmelser för kyrkomiljöer i kommunen.</p>




LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN


YTTRANDE
2010-05-12

6 (8)
Dnr: 401-1174-10

Yttranden har inkommit från ett antal statliga myndigheter och bolag. Länsstyrelsens enheter har bidragit med underlag. I handläggningen av detta ärende har Linda Jonsson och Eva Amneus Mattisson (Miljöskyddssektionen), Agneta Åkerlund (Kulturmiljösektionen), Göran Cederholm (Enheten för samhällsskydd och beredskap) och Eva Bergdahl (Samhällsbyggnadssektionen) deltagit. Beslut i detta ärende har fattats av Länsråd Leif Byman. Anna Wikström (Samhällsbyggnadssektionen) har varit föredragande.



Leif Byman



Anna Wikström



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

YTTRANDE
2010-05-12

5 (8)
Dnr: 401-1174-10

Kommunen har i utställningshandlingen minskat utbredningen av utvecklingsområdet Hovstallängen så att kontakten mellan Årke Fyris och Danmarksälten behålls, vilket Länsstyrelsen anser vara positivt.

Fornlämningar
Det behövs en samlad utvärdering av fornlämningsituationen inom kommunen, då fornlämningar både är identitetsskapande och starkt lagskyddade. För att spara ett representativt urval till kommande generationer måste kulturmiljövårderna bli tydligare och komma in tidigt i planeringsprocessen.

Landsbygdsutveckling
Länsstyrelsen vill betona att brukningsvärd åkermark såväl inom som utanför exploateringsområdena så långt som möjligt ska skyddas från exploatering. Där åkermark tas i anspråk för exploatering för exempelvis infrastruktur bör hänsyn tas till arrendering av åkermarken så att den kvarvarande åkermarken kan brukas på ett rationellt och ekonomiskt sätt.

Klimat och energi
Länsstyrelsen anser att det är viktigt att kommunen redovisar hur klimat- och energifrågorna ska behandlas i efterföljande fördjupade översiktplaner, program och detaljplaner, för att kunna uppnå en hållbar utveckling.

Bredband
Länsstyrelsen menar att kommunen bör klargöra hur IT-infrastrukturen ska redovisas i efterföljande planering, för att kunna uppnå en hållbar utveckling.

Miljömål
Länsstyrelsen anser att bedömningen av målfyllelse för bl.a. miljökvalitetsmålen Levande sjöar och vattendrag och Ett rikt odlingslandskap saknar beskrivning av planens påverkan på de biologiska värden och delmål som kvalitetsmålen syftar till.


Världsarvsnominering
Länsstyrelsen vill gärna uppmärksamma den process som pågår angående världsarvsnomineringen av fem föreslagna områden i Linnés historiska landskap, jfr sid 102-104 i planförslaget, så att frågorna om gränser och värdekärnor i världsarvet samt gränser för buffertzoner kan beaktas. Länsstyrelsen avser att inkomma med kompletterande uppgifter som diskussionsunderlag.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning (MKB)
Länsstyrelsen anser att kommunen gjort en bra miljökonsekvensbeskrivning, men att OP 2010 hade vunnit i tydlighet med en tätare koppling mellan MKB och planförslaget. Länsstyrelsen betonade i samrådskedet att kommunen bör fokusera mer på kommunens höga kulturvärden och att det behövs ett resonemang i MKB, om hur en stad med stora kulturhistoriska värden bör utvecklas. Detta resonemang saknas i föreliggande MKB och blir bl.a. därför en fråga för efterföljande planering.

BILAGA 8

Kommunfullmäktiges beslut

PROTOKOLLUTDRAG OCH FÖREDRAGNING

<p style="text-align: center;"> KOMMUNFULLMÄKTIGE</p> <p style="text-align: center;">Utdrag protokoll 2010-06-17</p> <p style="text-align: center;">§ 141 KSN-2010-0735</p> <p>Kommunfullmäktige behandlar ärende Ser A nr 81, förslag till översiktsplan för Uppsala kommun, antagandehandling.</p> <p>Anmäls kommunstyrelsens beslut – under förutsättning av kommunfullmäktiges antagande</p> <p><i>att</i> uppdras åt ansvariga nämnder att genomföra vissa övergripande utredningar, utveckling av nya verktyg för förbättrade konsekvensanalyser och kommunikation med medborgare i enlighet med föredragningen, samt</p> <p><i>att</i> uppdras till kommunledningskontoret att proaktivt bevaka utvecklingen i vissa områden enligt föredragningen.</p> <p>I ärendet föreligger följande handlingar:</p> <p>Kommunstyrelsens förslag till översiktsplan 2010 för Uppsala kommun, delarna 1–4, KS-förslaget</p> <p>Gemensam reservation i kommunstyrelsen från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet, (S)-(MP)-(V)-förslaget. En sammansällning av förslagen i reservationen har delats ut till kommunfullmäktiges ledamöter under sammanträdet, bilaga A § 141.</p> <p>Reservation i kommunstyrelsen från Miljöpartiet och Vänsterpartiet, (MP)-(V)-förslaget. En sammansällning av förslagen i reservationen har delats ut till kommunfullmäktiges ledamöter under sammanträdet, bilaga B § 141.</p> <p>Gunnar Hedberg (M) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag till beslut.</p> <p>Därutöver yrkar Gunnar Hedberg (M) att förslaget ska ändras enligt nedan:</p> <p><i>Under rubriken "Vägar och parkeringar", sida 143 i antagandehandlingens del 1, ska det första styckets två inledande meningar även föras in på sida 36 i handlingen under rubriken "7. Sydvästslätten", och där ersätta de två sista meningarna.</i></p> <p>Liv Hahne (M), Cecilia Hamenius (FP), Gustaf von Essen (KD) och Urban Wästfjäng (FP) instämmer i Gunnar Hedbergs (M) bifallsyrkande till KS-förslaget och ovanstående tilläggs- och ändringyrkande.</p> <p>Maria Gardfjell (MP) yrkar, med instämmande av Lena Hartwig (S), Ilona Szatmari Waldau (V), Erik Pelling (S), Jeanette Escamilla (V), Stavros Giangozoglou (S) Miriam Tijander Hollmer (MP), Ulla-Silma Claesson (V) och Peter Gustavsson (S) bifall till beslut i enlighet med (S)-(MP)-(V)-reservationen i kommunstyrelsen</p>	<p style="text-align: right;">2 (6)</p> <p>Ilona Szatmari Waldau (V) yrkar, med instämmande av Maria Gardfjell (MP) och Emma Wallrup (V), också bifall till beslut i enlighet med (MP)-(V)-reservationen i kommunstyrelsen med den ändring att under rubriken "Biluppgrävningsplats" ska ordet <i>bör</i> i den första meningen bytas ut mot <i>ska</i>.</p> <p>Anföranden hålls av Sores Bladhele (V) och Rickard Malmström (MP), samt kommunalrådet Stefan Hanna (C) och Marlene Burwick (S), vilka av kommunfullmäktige medgivits yttranderätt i kommunfullmäktige.</p> <p>Maria Gardfjell (MP) yrkar att kommunfullmäktige ska besluta om uppdrag till Gatu- och trafiknämnden.</p> <p>"att under 2011 ska Gatu- och trafiknämnden presentera hur ett spårvägsnät ska dras i Uppsala så att spårvägsinvesteringar kan göras."</p> <p>Niclas Malmberg (MP) yrkar att kommunfullmäktige ska besluta</p> <p>"att ÖP omarbetas genom att en riktlinje tillförs om att externhandeln ska sprida till de tre befintliga externhandelsområdena Grånby, Boländerna och Stenhamnen."</p> <p>Maria Gardfjell (MP), Niclas Malmberg (MP) och Ilona Szatmari Waldau (V) talar i ordningsfråga.</p> <p>Gustaf von Essen (KD) yrkar att kommunfullmäktige ska besluta att uppdras till kommunstyrelsen att under 2011 ska KS utreda hur ett spårvägsnät ska dras i Uppsala så att spårvägsinvesteringar kan göras.</p> <p>Maria Gardfjell (MP) instämmer i Gustaf von Essens (KD) tilläggsyrkande och återtar sitt tidigare lagda yrkande om uppdrag till Gatu- och trafiknämnden i samma fråga.</p> <p>Ordföranden redogör för hur de olika förslagen kommer att ställas under proposition.</p> <p>Kommunstyrelsens förslag ställs först under proposition, därefter förslag om ändringar och tillägg som framförs i de två reservationer som lämnats i kommunstyrelsen, (S)-(MP)-(V)-reservationen respektive (MP)-(V)-reservationen och vid sammanträdet.</p> <p>Förslagen i de två reservationerna i kommunstyrelsen ställs under proposition med angivande rubriker och sidhänvisningar, för att läsa förslagen i sin helhet hänvisas till bilagorna A och B i denna paragraf.</p> <p>Yrkande om ändrad att-sats i den gemensamma (S)-(MP)-(V)-reservationen tas upp som ett yrkande till kommunfullmäktige, då beslut med näraliggande formulering har fattats av kommunstyrelsen.</p> <p>Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på kommunstyrelsens förslag till beslut och finner att fullmäktige bifaller förslaget.</p>
--	---

3 (6)

Ordföranden ställer proposition bifall till respektive avslag på tilläggs- och ändringsyrkande av Gunnar Hedberg (M) och finner att fullmäktige bifaller förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, avsnitt "Prioriterade utvecklingsområden" och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, avsnitt "Tillägg till översiktsplanen" och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 33 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen utfallit redovisas i **bilaga C § 141**.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, avsnitt "Visa övergripande utredningar" och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, ändringar i antagandehandlingens del 1 rubrik "Uppsala är på väg mot klimatneutralitet" (sida 7) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, ändring i det andra stycket i antagandehandlingens avsnitt "2.3 Land och stad" (sida 12) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "4. Kungälvsexplanaden – Sjukhusvägen" (sida 35) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "6. Ultuna – väg 255 – Bergsbrunna – EA" (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "8. Fålhagsleden" (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "7. Sjöväsilänken" (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 33 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i **bilaga D § 141**.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "10. Ostkastbanan" (sida 37) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

4 (6)

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "11. Ny järnväg Uppsala – Enköpings" (sida 37) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Uppsala flygplats" (sida 37) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 33 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i **bilaga E § 141**.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Cykelstråk på Långhusetgatan" (sida 38) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 44 ja-röster mot 34 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i **bilaga F § 141**.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Nattvard och tätortsnära friluftsliv" (sida 39) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Polerdammar" (sida 40) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Indikatorer för trafikslagets fördelning" (sida 56) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Stombuss/Trådbuss/spårväg" (sida 64) och finner att fullmäktige avslår förslaget.


Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Nyteklerting" (sida 83) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, rubrik "Industriområdena miljöer" (sidor 83-84) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (S)-(MP)-(V)-reservationen, tillägg rörande externhandel (sida 91) och finner att fullmäktige avslår förslaget.

Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 33 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i **bilaga G § 141**.

Beslut enligt ovan innebär att vid sammanträdet lagt tilläggsyrkande från Niclas Malmberg (MP) inte ställs under proposition.

<p>5 (6)</p> <p>Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (MP)-(V)-reservationen, rubrik "7. <i>Sydvästlänken</i>" (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.</p> <p>Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 12 nej-röster att avslå förslaget. 21 ledamöter avstår från att delta i omröstningen. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i bilaga H § 141.</p> <p>Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (MP)-(V)-reservationen, rubrik "5. <i>Gotsunda allé</i>" (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.</p> <p>Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på förslag i (MP)-(V)-reservationen, rubrik "Båtuppläggningsplats", med av Ilona Szatmari Waldau (V) yrkad ändring i första meningen (sida 36) och finner att fullmäktige avslår förslaget.</p> <p>Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 45 ja-röster mot 12 nej-röster att avslå förslaget. 21 ledamöter avstår från att delta i omröstningen. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen har utfallit redovisas i bilaga I § 141.</p> <p>Beslut enligt ovan medför att föreslagna konsekvensändring i (MP)-(V)-reservationen inte ställs under proposition.</p> <p>I (S)-(MP)-(V)-reservationen föreslagna ändrad att-sats om uppdrag till ansvariga nämnder ställs under proposition som ett tillägg till kommunfullmäktiges beslut, då beslut med näraliggande formulering har fattats av kommunstyrelsen. Ordföranden ställer proposition på bifall till respektive avslag på tillägsförslag från (S), (MP) och (V) och finner att fullmäktige avslår förslaget.</p> <p>Ordföranden ställer slutligen proposition på bifall till respektive avslag på Gustaf von Essens (KD) yrkande om uppdrag till kommunstyrelsen och finner att fullmäktige avslår förslaget.</p> <p>Votering begärs och verkställs. Kommunfullmäktige beslutar med 40 ja-röster mot 38 nej-röster att avslå förslaget. Tre ledamöter är frånvarande vid omröstningen. Hur omröstningen utfallit redovisas i bilaga J § 141.</p> <p>Kommunfullmäktige beslutar</p> <p>att anta förslag till översiktsplan för Uppsala kommun enligt del 1 och del 2,</p> <p>att godkänna utställningsutlåtande för översiktsplan för Uppsala kommun enligt del 4, samt</p> <p>att besluta om kommungemensam utredningsordning för större utvecklingsområden samt uppdrag i enlighet med ärendets föredragning</p> <p>Tjänstgörande ledamöter: i (S) (MP) och (V) reserverar sig till förmån för beslut i enlighet med den gemensamma reservationen i kommunstyrelsen. Tjänstgörande ledamöter i (MP) och (V) reserverar sig därtöver för beslut i enlighet med partiernas gemensamma reservation i kommunstyrelsen. Tjänstgörande ledamöter i (KD) reserverar sig till förmån för bifall till Gustaf von Essens (KD) tilläggsyrkande.</p> <p style="text-align: right;">KLK-sambalplanering Akten</p>	<p>6 (6)</p> <p>In fidem Astrid Anker</p> <p>Justerat den 21-22 juni 2010.</p> <p>Lars Bäcklund (M)</p> <p>Margit Borgström (KD)</p> <p>Maria Gardfjell (MP)</p> <p>Tillkännagivande om justering har satts upp på kommunens anslagstavla den 22 juni 2010.</p> <p>Rätt utdraget intygat..... </p>
---	---



KOMMUNSTYRELSEN

Handläggare

Datum:
2010-06-02Diarienummer
KSN-2008-0735

Kommunfullmäktige

Nr 81. Förslag till översiktsplan 2010 för Uppsala kommun, antagandehandling

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta

- att anita förslag till översiktsplan för Uppsala kommun enligt **del 1 och del 2**,
- att godkänna utställningsutlåtande för översiktsplan för Uppsala kommun enligt **del 4**.

För att säkra genomförandet av översiktsplan för Uppsala kommun föreslår Kommunstyrelsen kommunfullmäktige besluta

- att besluta om kommunikationsutredningsordning för större utvecklingsområden samt uppdrag i enlighet med föredragningen.

Anmäls att Kommunstyrelsen för egen del beslutat – under förutsättning av kommunfullmäktiges antagande

- att uppdraga åt ansvariga nämnder att genomföra vissa övergripande utredningar, utveckling av nya verktyg för förbättrade konsekvensanalyser och kommunikation med medborgare i enlighet med föredragningen, samt
- att uppdraga till kommunledningskontoret att proaktivt bevaka utvecklingen i vissa områden, enligt föredragningen

Lena Hartwig, Jan Ask, Stavros Giangozoglou, Hilde Klasson (alla S), Ilona Szatmari Waldau (V) och Maria Gardfjell (MP) reserverar sig enligt **bilaga 2**.

Ilona Szatmari Waldau (V) och Maria Gardfjell (MP) reserverar sig vidare enligt **bilaga 3**.

Postadress: Uppsala Kommun, Kommunledningskontoret, 753 75 Uppsala
Besöksadress: Stadshuset, Vaksalagatan 15 • Telefon: 018-727 00 00 (växel) • Fax: 018-727 00 01
E-post: kommunledningskontoret@ uppsala.se
www. uppsala.se

2 (7)

Uppsala den 2 juni 2010
På kommunstyrelsens vägnar

Gunnar Hedberg

Ulf Näsavall

Lagförändret deltagande: Gunnar Hedberg, Cecilia Forss, Maria Obminska, Magnus Åkerman, Karolina Hilding, Mohamad Hassan, Cecilia Hamenius, Stefan Hanna, Gustaf von Essen, Lena Hartwig, Jan Ask, Stavros Giangozoglou, Hilde Klasson, Ilona Szatmari Waldau och Maria Gardfjell.

Dessutom närvarande: Liv Hahne, Christian Sonnenstein, Peter Nordgren, Susanne Eriksson, Bengt Westman, Marlene Burwick och Liza Boëthius.

Ärendet

Baggrund

Kommunstyrelsen gav i januari 2008 (§ 35) kommunledningskontoret i uppdrag att driva arbetet med en aktualitetsförklaring och revidering av kommunens översiktsplan (ÖP 2002, ÖP 2006 samt Trafikplan 2006) med målet att en ny översiktsplan ska prövas för antagande i kommunfullmäktige våren 2010. Kommunfullmäktige beslutade om en aktualitetsförklaring av gällande översiktsplan i september 2008 (§ 195). I oktober 2009 (§ 220) beslutade kommunstyrelsen om samråd kring förslaget till översiktsplan 2010 (ÖP2010). I mars 2010 beslutade kommunstyrelsen om utställning av ett reviderat förslag till översiktsplan. Utställningstiden varade från mitten av mars till mitten av maj. Synpunkterna har

sammansätts och bemötits i ett utställningsutlåtande (**del 4**). Slutligen i utlåtandet är att endast mindre revideringar behöver göras. Dessa har inarbetats i det nu föreliggande förslaget till kommunfullmäktige översiktsplan – antagandehandlingen (**del 1**). Där återfinns även Länsstyrelsens granskningsyttrande som också är en formell del av översiktsplanen samt en miljökonsekvensbeskrivning. Förslaget till ÖP2010 är därmed färdigt för antagandeprövning och utställningsutlåtandet för godkännande i kommunfullmäktige. Till översiktsplanen hör också en bilagedel (**del 3**) som inne är föremål för ställningstagande i kommunfullmäktige. Efter antagandet sker en redaktionell bearbetning och tryckning av planen.

Förslaget till översiktsplan har i tidiga skeden beretts av en av kommunstyrelsen utsedd stygrupp. Från framtagandet av samrådshandling till antagandehandling har översiktsplanen beretts i kommunstyrelsens planeringsutskott.

Planens syfte och inriktning

Syftet är att ÖP2010 på ett övergripande och samlat sätt ska vägleda den fortsatta utvecklingen i kommunen. För att ge en tydlig strategisk färdriktning inleddes ÖP 2010 med en vision för hållbar stadsutveckling – ekonomiskt, socialt och miljömässigt.

3 (7)

Enligt ÖP2010 utvecklas Uppsala stad huvudsakligen inom sina gränser mot ökad tätet och innerstadskarakterer men samtidigt mot högre kvalitet i och närhet till parker och grönområden. Förändringar är steg i att hålla samman bebyggelse, gätunät och grönområden till en helhet – en stadsöv. Bebyggelse, grönstruktur och transportsystem utvecklas tillsammans med tekniska försörjningssystem för att klara klimat- och miljökvalitet samt krav på stadsöverskikt. Kollektivtrafiken utvecklas mot stömlinjesystem med hög kapacitet. I ett första steg mot buss men i en struktur som direkt förbereder stömlinjestråken för spårbusstrafik. Stömlinjestråken är huvudsakligen också stadsstråk med tillskott av bostäder, verksamheter och besöksfunktioner. Knut- och bytestpunkter i stråken omvandlas till målpunkter med regional och lokal service.

De små tätorterna är stöddepunkter för basservice och har lokalt viktiga arbetsfällan. Tätorterna nära staden är viktiga utvecklingsområden. Tätorterna och landsbygden erbjuder tillsammans med staden ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer som stärker Uppsalas attraktivitet. Den högproduktiva jordbruksmarken i kommunen är viktig att värna. Viss mark är dock av strategisk betydelse för stads- och tätortsutveckling och bör därför få exploateras.

Planens horisontår är 2030. Med ÖP2010 tar kommunen viktiga steg mot en attraktiv stad, ökad sammanhållning och klimatneutralitet.

4 (7)

Genomförande
Översiktsplanens intentioner ska förverkligas i enskilda projekt, planer och beslut. Det rör både processer som kommunen genom egna insatser har rådighet över och processer där kommunen på andras initiativ och tillsammans med dem utvecklar stad, tätorter och landsbygd. Genomförandestrategin återfinns som ett särskilt kapitel i ÖP2010.

För att säkra genomförandet föreslås en kommunikations utredningsordning för större utvecklingsområden, tillägg till översiktsplanen enligt nya bestämmelser i plan- och bygglagen, vissa övergripande utredningar, utveckling av nya verktyg för förbättrade konsekvensanalyser och kommunikation med medborgare samt proaktiv bevakning av utvecklingen i vissa delområden.

- *Prioriterade utvecklingsområden (KF-uppdrag)*

Prio	aktivitet	tidsram	huvudsansvar	kommentar
1	Stömlinjestråken	2012	KS	
2	Nordvästra staden	2012	FSN	FSN-uppdrag finns
3	Tycho Hedéns väg	2013	BN	BN-uppdrag finns
4	Länna och Almunge	2013	BN	BN-uppdrag finns
5	Vänge	2014	BN	KF/KS-uppdrag finns. Ändras
6	Dag Hammarsköldsstråket	2014	BN	BN-uppdrag finns
7	Jälla	2014	BN	
8	Björklinge	2015	BN	
9	Sydöstra stadsdelarna	2018	BN	Tidsatt BN uppdrag finns. Ändras

Kommunfullmäktige föreslås besluta om prioriteringen. Prioritering av faktisk utbyggnadsordning bör årligen prövas i investeringsdelen av IVE-processen.

- *Tillägg till översiktsplanen (KS-uppdrag)*

Vindkraft	tidsram	ansvar
	juni 2011	KS

5 (7)

	tidsram	ansvar
- <i>Vissa övergripande utredningar</i> (KS-uppdrag)		KS
Övergripande kollektivtrafik-utveckling	2012	KS
Stomlinjer buss integration Region-/Stads trafik	2012	GTN
Itåga investeringar & drift på parkmark, finansieringsformer	till IVE 2011	KS
Utveckla klimat- och hållbarhetsprogram för bebyggelseplaneringen mm	2011	FSN
Parkeringsstrategi	2011	GTN
Varudistribution	2012	KS
Serviceförsörjning	2011	FSN
Kulturmiljöprogram	2013	KTN
Pendlar-/ infartsparkeringar	2011	GTN
Masshanteringsstrategi	2013	FSN
Dagvattenstrategi	2012	Uppsala vatten
- <i>nya planeringsverktyg för förbättrade konsekvensanalyser och kommunikation med medborgare</i> (KS-uppdrag)		ansvar GTN
Trafikprognos- och konsekvensmodell		BN
3D- & 4D-stadsmodellering		FSN
Strategisk lokal försörjning		
- <i>Proaktiv uppföljning av utvecklingen i vissa områden</i> (KS-uppdrag)		KS
Små tätorterna		
Landsbygden		KS
Stadsdelarna		KS
Innerstaden, stadsstråk/kärnor		KS

6 (7)

Kommunstyrelsen föreslås besluta om uppdrag angående vissa övergripande utredningar, utveckling av nya verktyg för förbättrade konsekvensanalyser och kommunikation med medborgare samt proaktiv bevakning av utvecklingen i vissa delområden. Det ankommer vidare på kommunstyrelsen att följa utvecklingen genom årliga uppföljningar och uppdragsdialoger med huvudansvariga nämnder. I **bilaga 1** utvecklas uppdragen närmare.

Ekonomiska konsekvenser

Översiktsplaneringen och de uppdrag som följer därav genomförs av respektive nämnd/styrelse inom i IVE för varje år givna ramar. De investeringar som följer av den fortsatta rumsliga utvecklingen prövas varje år i IVE-processen t.ex. vad gäller utbyggnadsordning av större utvecklingsområden

Kartor

PLANKARTOR

UNDERLAGSKARTOR

A photograph of a woman with blonde hair, wearing a white tank top and dark shorts, standing on a paved path in a park. She is holding a bicycle with a red bag on the back. The path is surrounded by lush green trees and a fence in the background. In the foreground, there are purple flowers. The image is overlaid with a semi-transparent blue rectangle containing the Uppsala Kommun logo and website address.

 **Uppsala**
KOMMUN
www.uppsala.se