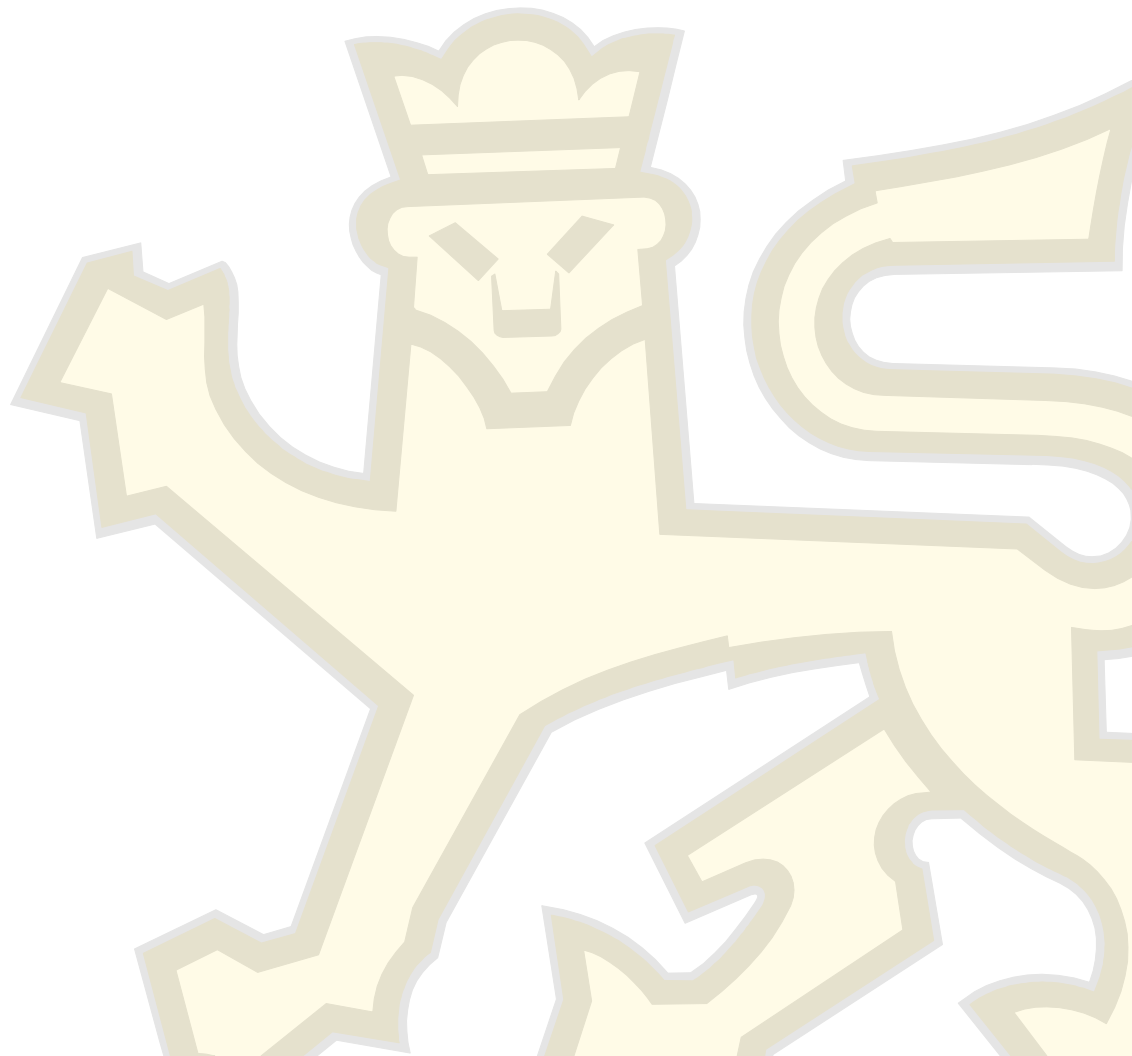


KSN-2014-1327

Förslag till ny översiktsplan, antagandehandling

Del A:
Huvudhandling

2016-11-10



Förord

Innehåll

Sammanfattning	sid 5
Så läser du översiktsplanen	sid 6
Det här är en översiktsplan	sid 7
1. Prioriteringar	sid 10
2. Strukturbild 2050+	sid 13
3. Mark- och vattenanvändning	sid 24
<i>Uppsalaprinciperna</i>	
<i>Generella riktlinjer</i>	
<i>Inriktningar för mark- och vattenområden</i>	
Staden	
Prioriterad tätort	
Landsbygd	
Stadens omland	
Verksamhetsområde	
Teknisk anläggning	
Transportinfrastruktur	
Natur, park och vatten	
4. Genomförande	sid 133
5. Utgångspunkter	sid 149

Förteckningar

- Kommunfullmäktiges beslut
- Länsstyrelsens granskningsyttrande

- Underlagsrapporter
- Styrdokument

PLANKARTA för hela kommunen,
staden och innerstaden med teckenförklaring

KF ställningstagande

Översiktsplanens del B och C är separata dokument

Sammanfattning

Översiktsplanen ger en ram för kommunen att växa i. År 2050 kan vi vara upp till 135 000 fler invånare. Det innebär många möjligheter som vi behöver ta tillvara. Vi vill vara en drivande kraft i världen och en föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling. Vi vill vara en kommun för alla, där man kan leva ett gott liv och förverkliga sina drömmar. För att lyckas behöver vi skapa närhet och mervärde när vi utvecklar kommunen. Men vad betyder det konkret? Hur ser Uppsala ut 2050 enligt översiktsplanen?

År 2050 är Uppsala uppbyggt kring noder och stråk. Många människor har nära till mycket och till varandra – i vardagen och till en stor arbetsmarknad. Både landsbygden, tätorterna och staden kopplas samman med stråk för snabb kollektivtrafik. Det är lätt att byta mellan färdmedel och att gå och cykla. De allra flesta som bor i staden behöver inte egen bil för att klara vardagen. När vi koncentrerar bostäder, arbetsplatser och service i stråk och noder kan vi lämna andra platser rofyllda och obebyggda, så som stora grönområden och parker.

År 2050 har Uppsala en femkärnig stad. Kommunens centrum är fortfarande innerstaden och den kompletteras 2050 med fyra stadsnoder. I dessa stadsnoder blandas bostäder med arbetsplatser, service och parker. Gränby, Gottsunda-Ultuna, Börjetull och Bergsbrunna bildar tillsammans med innerstaden den femkärniga staden. En sammanhängande stadsbygd med blandstad binder samman noderna, särskilt längs de livfulla stadsstråken.

År 2050 har Uppsala en levande landsbygd och många tätorter. Det finns goda förutsättningar för landsbygdsnäringar att utvecklas. Landsbygden har en viktig roll för energi- och matförsörjningen och för att sluta kretsloppen, både lokalt och i ett större perspektiv. Nya bostäder och arbetsplatser finns framför allt i tätorter med bra kollektivtrafik. Det i sin tur förstärker underlaget för service. Det bidrar till ett bra liv både på landsbygden och i kommunens många tätorter.

År 2050 har Uppsala en sammankopplad grönstruktur och rent vatten. Parker, naturområden och vattendrag hänger samman. Fler kan njuta av naturen och det blir lättare att både dra nytta av ekosystemtjänster och värna den biologiska mångfalden. Vattnet i sjöar och åar är rent och grundvatten i Uppsalaåsen är skyddat för framtida generationer.

År 2050 hänger våra system för avfall, el, vatten, avlopp och värme ihop. De storskaliga tekniska försörjningssystemen samspelar med lokala system. Nät och anläggningar är mer integrerade än idag. Särskilt goda möjligheter att arbeta med nya integrerade lösningar finns i de fyra stadsnoderna och andra större nya bebyggelseområden.

Så läser du översiktsplanen

DEL A

Huvudhandling

Här hittar du planens centrala delar, framför allt i kapitel 3, Mark- och vattenanvändning.

- Kapitel 1 beskriver de viktiga och allmänna intressena som översiktsplanen prioriterar. Här läser du om våra ambitioner för Uppsalas samhällsbyggande.
- Kapitel 2 presenterar strukturbilden för Uppsala 2050. Det är en förenkling och en sammanfattande förklaring av den detaljerade plankartan och visar en önskad fysisk struktur för Uppsala en bit in på 2050-talet.
- Kapitel 3, huvudkapitlet, beskriver hur kommunens mark- och vattenområden bör användas i ett långsiktigt perspektiv. Här pekas riktningen ut för utvecklingen av den fysiska miljön i staden, i tätorterna och på landsbygden.
- Kapitel 4 täcker genomförandet av översiktsplanen, steg för steg. Där ingår hur vi ska följa upp och utvärdera planarbetet.
- Kapitel 5 tar upp de generella förutsättningarna för arbetet med översiktsplanen.

DEL B

Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse

Här hittar du hur kommunen förhåller sig till intressen på nationell nivå för bland annat kulturmiljövården, naturvården och totalförsvaret.

DEL C

Samlad konsekvensbeskrivning och dokumentation av hållbarhetsbedömning

Här hittar du hållbarhetsbedömningen, där miljökonsekvensbeskrivningen ingår som en del. Förutom miljöfrågor tar den även upp sociala och ekonomiska aspekter.

Det här är en översiktsplan

Översiktsplanen är kommunens samlade strategi för hur mark, vatten och bebyggelse ska användas, utvecklas och bevaras. Den pekar ut en riktning för hur kommunen ska utvecklas på lång sikt och vägleder också beslut här och nu.

Översiktsplanen visar hur staden, landsbygden och tätorterna kan fortsätta växa, nu och på lång sikt – ända fram till 2050. Den visar hur vi kan få plats med fler invånare och arbetsplatser, samtidigt som vi skapar en god livsmiljö för människor och företag, och värnar om och förbättrar vår miljö.

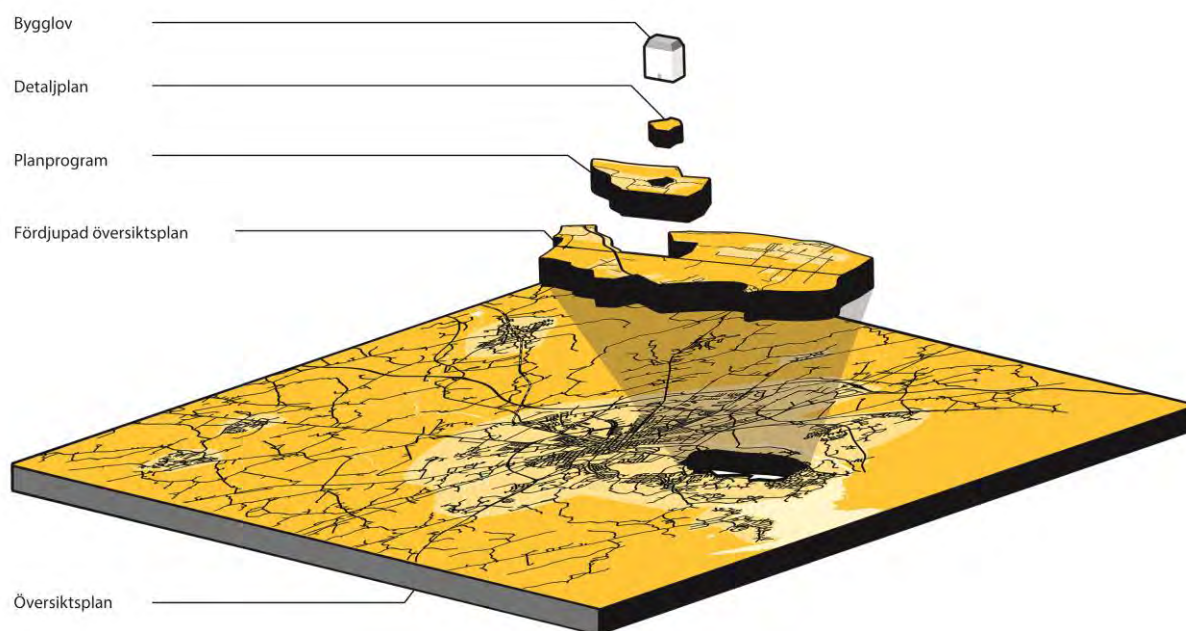
Översiktsplanen visar färdriktningen på lång sikt

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

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

Översiktsplanen vägleder beslut här och nu

De förtroendevalda i kommunen tar ställning till hur kommunen ska utvecklas fysiskt genom planer och bygglov. Myndigheter, företag och enskilda genomför förändringar och påverkar utvecklingen genom sina beslut. Översiktsplanen är vägledande och ska leda i en gemensam riktning. Bland annat om var det är lämpligt med nya bostäder och arbetsplatser, vilka gröna stråk som är särskilt viktiga och var kollektivtrafiken behöver utvecklas.



Figur 1 Från översiktsplan till bygglov

I kommunens planprocesser översätts översiktsplanens målsättningar och intentioner till mer detaljerade planer. Det kan handla om fördjupade översiktsplaner, planprogram, detaljplaner och bygglov.

Översiktsplanen påverkar och påverkas av andra styrdokument som beslutas av kommunens politiker. Det handlar ofta om sektorsvisa program, riktlinjer och handlingsplaner. Sist i den här delen av översiktsplanen finns en lista på aktuella styrdokument och andra planeringsunderlag.



Figur 2. Från förslag till färdig plan

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

Lagen säger

Alla kommuner ska ha en aktuell översiktsplan - översiktsplanen är vägledande

Den fysiska planeringen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom hushållning med mark och vatten. I översiktsplanen formulerar kommunen strategierna för en långsiktigt hållbar utveckling. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan, som omfattar hela kommunen. Översiktsplanen är inte bindande, utan ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras.

I översiktsplanen redogör kommunen för mark- och vattenanvändningen samt hur kommunen avser att tillgodose allmänna intressen och samordna sin planering med nationella och regionala mål, planer och program. (3 kapitlet plan- och bygglagen (PBL), 4 och 5 §§)

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

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

Några av de lagar, utöver PBL och miljöbalken, som styr planering och byggande nämns i kapitel 3 Mark- och vattenanvändning.

Uppsala planerar för alla

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

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

1. Prioriteringar

Översiktsplanen prioriterar viktiga och aktuella så kallade allmänna intressen inom fyra områden. De beskriver våra ambitioner för Uppsalas samhällsbyggande och styr mot en långsiktigt hållbar utveckling.

Prioriteringarna utgör grunden för hur mark- och vattenområden i kommunen ska användas och utvecklas. De har tagits fram utifrån aktuella kunskapsunderlag, kommunala styrdokument samt nationella och regionala mål och program. Vad prioriteringarna innebär fysiskt konkretiseras i kapitel 3 Mark- och vattenanvändning. Där hittar du riktlinjer för all mark- och vattenanvändning och inriktningar för olika geografiska områden.

Hit vill vi 2050

1. Drivande kraft i världen
2. En kommun för alla
3. Plats för de goda livet
4. Föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling

Drivande kraft i världen (1)

Uppsala 2050: Kommunens starka kunskaps- och innovationsmiljöer bidrar till lösningar på globala samhällsutmaningar och drar till sig kompetenser, investeringar och företag från hela världen. Uppsala erbjuder livsmiljöer som ger möjligheter för människor att utvecklas och här skapas tjänster, produkter och arbetstillfällen för framtiden. Kommunens tillgänglighet, närhet och historiska arv är styrkor som används och förstärks. Uppsala är den nordliga noden i huvudstadsregionen som drar nytta av och bidrar till attraktivitet och utveckling.

Så gör vi

- **Goda kommunikationer**
Uppsala präglas av närhet och tillgänglighet – lokalt, regionalt, nationellt och internationellt. Uppsala har goda kommunikationer både fysiskt och digitalt. Integrationen i Stockholmsregionen är stark genom tät tågtrafik över dygnets alla timmar och en tillräcklig kapacitet på Ostkustbanan.
- **Bostadsbyggande för att möta behoven**
Uppsala utvecklar och tar tillvara en av landets bästa förutsättningar för bostadsbyggande. Upp till 70 000 nya bostäder byggs fram till 2050-talet för att ge förutsättningar för en hög befolkningsökning, med upp till 130 000 fler invånare.
- **Utrymme för ett breddat näringsliv**
Det finns god beredskap för och tillgång till mark och lokaler för verksamheter som vill expandera och etablera sig. Det finns en stor mångfald av kvaliteter som har betydelse för företags lokalisering i efterfrågade lägen, inklusive boendemiljöer med hög kvalitet. Upp till 70 000 fler arbetstillfällen tillkommer fram till 2050-talet.
- **Den kunskapsintensiva sektorns etablering**
I staden, särskilt kring Resecentrum, reserveras utrymme för den kunskapsintensiva sektorns etablering och utveckling. Samtidigt sker en utveckling av täta, funktionsblandade stadsmiljöer. Det finns miljöer och kontorslokaler av hög kvalitet i profillägen – nära kommunikationer, service och kunskapsinfrastruktur. Minst hälften av de nya jobben kommer till inom så kallade kunskapsintensiva yrken i den privata sektorn.
- **Värna och utveckla Uppsalas identiteter**
Uppsalas olika identiteter och unika värden värnas och utvecklas kontinuerligt i befintliga och tillkommande miljöer. Kultur- och naturvärden och ekosystemtjänster tas tillvara och utvecklas för att skapa och förstärka platsunika miljöer för människor och verksamheter.

En kommun för alla (2)

Uppsala 2050: Uppsala är fysiskt och socialt sammanhållet, jämlikt, jämställt och öppet. Fysiska strukturer främjar kulturskapande och demokratiskt engagemang. Inkludering, medskapande och delaktighet är självklara inslag i samhällsutvecklingen. Det stärker områdets lokala identiteter liksom människors ansvar och tilltro till varandra och till samhället. Bebyggelse-, transport- och grönstruktur är inbjudande och trygga. De bidrar till möten mellan människor och till vistelse och rörelse utan barriärer.

Så gör vi

- **Livsmiljöer för sammanhållning och trygghet**
Boendemiljöer är utformade så att de främjar jämställdhet, olika slags hushåll, social sammanhållning och trygghet.
- **Inkluderande offentliga miljöer**
Offentliga miljöer är inkluderande, tillgängliga, välkomnande och ger möjlighet till både aktivitet, återhämtning och möten.
- **Lokala platsidentiteter**
Lokala platsidentiteter stärker lokalsamhället och bidrar till levande miljöer, sammanhang, variation och tillhörighet.
- **Medskapande**
Medskapande främjas i samhällsutvecklingen och den egna närmiljön, med särskilt fokus på barn och unga. Det främjar inkludering och demokratisk delaktighet.

Plats för de goda livet (3)

Uppsala 2050: Det är lätt att tillgodogöra sig och bidra till samhällets kvaliteter – både i vardagen, i arbetslivet och för Uppsalas näringsliv. Det offentliga rummet och boendemiljöer ger möjlighet till möten, rekreation och inspirerande upplevelser för boende och besökare. Bebyggelse, rörelsestråk och lokalisering av mål- och mötespunkter främjar trygghet, närhet och ett enklare vardagsliv för människor i olika åldrar och med olika livsstilar.

Så gör vi

- **Närhet till vardagsfunktioner och arbetsmarknad**
I staden, i prioriterade tätorter och längs kollektivtrafikstråken på landsbygden är det möjligt att nå vardagsfunktioner (dagligvarubutiker, förskola, park eller natur) inom cirka tio minuter med gång, cykel eller kollektivtrafik. En regional arbetsmarknad och Arlanda nås på 60 minuter med kollektivtrafik.
- **Koncentration och blandning**
Bebyggelse och funktionsblandade miljöer koncentreras till prioriterade stråk, noder och orter. Detta gäller såväl bostäder, arbetsplatser som samhällsservice.
- **Livskvalitet i vardagsmiljöer**
Utformningen av människors vardagsmiljöer ger goda möjligheter till solljus, skugga, lek, aktivitet – samt både fysisk, kulturell och social stimulans och återhämtning. Barns och äldres behov ska särskilt uppmärksammas.
- **Samnyttjande och mångfunktionalitet**
Samordning av verksamheter och samnyttjande av lokaler bidrar till närhet, tillgänglighet, enkelhet och kvalitet i människors vardag. För att effektivt använda lokaler och ytor eftersträvas mångfunktionalitet.
- **Utrymme för rekreation**
Grönområden i och kring staden och tätorterna reserveras för att tillgodose dagens och framtidens behov. Befintliga och nya park- och friluftsområden med särskilt stora kvaliteter och upplevelsevärden utvecklas. Tillgänglighet till vatten för rekreation och bad förbättras.

Föregångare i ansvarsfull samhällsutveckling (4)

Uppsala 2050: Uppsala är föregångare i en samhällsutveckling som bidrar till global miljö- och klimatåterhämtning. Väl utvecklade samarbeten och kompetens är en viktig framgångsfaktor i samhällsutvecklingen och exporten av produkter och tjänster. Resurseffektiva och långsiktigt uthålliga samhällslösningar värnar den lokala såväl som den globala miljön och leder till att vi lever i balans med planetens resurser. Detta bidrar till Uppsalas attraktivitet, människors goda hälsa och säkerhet.

Så gör vi

- **Kretslopp, ekosystemtjänster och minimerat resursbehov**
Kunskap om och förvaltning av biologisk mångfald och ekosystemtjänster ingår som en del i planeringen. Utformning och lokalisering av infrastruktur, bebyggelse och grönstruktur bidrar till att minimera resursbehoven och främjar god samhälls- och kommunalekonomisk hushållning. Material i byggnader och utemiljöer väljs utifrån ett livscykelperspektiv.
- **Resurseffektivitet och synergieffekter**
Samordning i användningen av ytor, byggnader och lokaler leder till kostnads- och resurseffektivitet och synergieffekter i ett långsiktigt perspektiv.
- **Robusta transport- och försörjningssystem**
De tekniska försörjnings- och transportsystemen är robusta, flexibla och samordnade. Förutsättningarna för närproducerad livsmedels- och energiproduktion utnyttjas. Uppsala har långsiktigt tryggad dricksvattenförsörjning, robusta vatten- och avloppssystem samt ett kostnads- och resurseffektivt fjärrvärmesystem. Dagvatten tas om hand genom lokal fördröjning och rening, klimatanpassning samt riskklassning av känsliga infiltrationsområden. Miljö kvalitetsnormerna uppnås i grundvattnet. Bebyggelse och samhällssystemen är rustade för omvärldsförändringar såsom störningar i drivmedelsimport och ett förändrat klimat.
- **Hög tillgänglighet med smarta transporter**
Uppsala har hög tillgänglighet med bra möjligheter att röra sig lokalt och regionalt, utan att den samlade ytan för transportsystemet ökar per capita. Uppsala har en hög andel resor med kollektivtrafik samt gång- och cykel. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ska tillsammans utgöra minst 75 procent av resandet inom staden 2050.
- **Samlad hantering av risk, säkerhet, hälsa**
Risk, säkerhet och hälsa hanteras samlat. Särskild uppmärksamhet ges till barn och känsliga grupper. Riskanalyser genomförs regelmässigt så att förändringar i risk och hotbild uppmärksammas i god tid. Medveten planering och att ekosystemtjänster tas tillvara förebygger negativa konsekvenser av klimatförändringar så som värmeöar, kraftiga skyfall, översvämningar.
- **Goda ljudmiljöer och god luft- och vattenkvalitet**
Uppsala har goda ljudmiljöer med ansvarsfull bullerhantering för livskvalitet och stadsutveckling. Tysta platser och områden i stad- och tätorter identifieras, utvecklas och värnas. Kvaliteten på Uppsalas luft främjar människors goda hälsa och miljö kvalitetsnormer (MKN) uppnås. Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag är sådan att MKN och miljömålen nås.

2. Strukturbild 2050+

Översiktsplanens strukturbild är en sammanfattning och förenkling av plankartan. Här ser vi hur olika delar i kommunen kan växa och bindas samman med varandra. Fyra viktiga områden tas upp: bebyggelse, transportinfrastruktur, grönstruktur och teknisk försörjning.

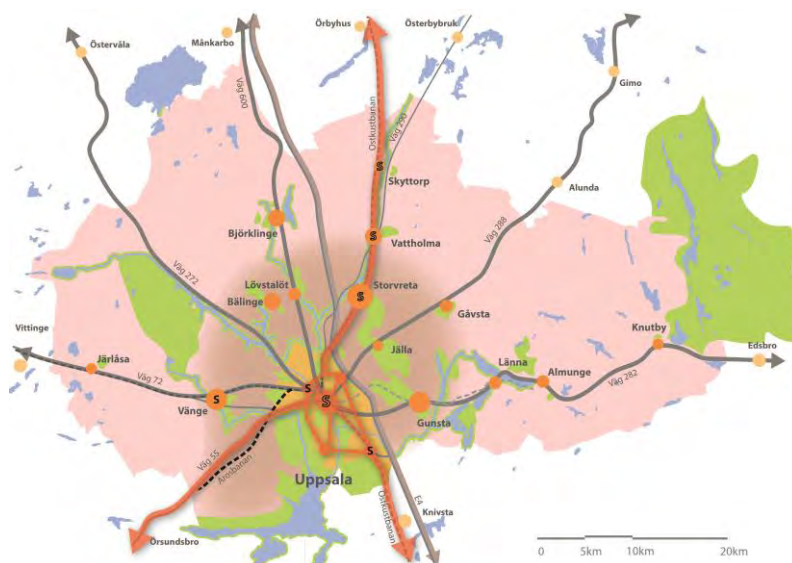
Strukturbilden visar en önskad fysisk struktur av Uppsala kommun en bit in på 2050-talet. I det långa tidsperspektivet måste vi vara beredda på förändrade förutsättningar i omvärlden, som snabb teknikutveckling och förändrad ansvarsfördelning. Översiktsplanen hanterar denna osäkerhet genom att ge en ram för den fysiska utvecklingen – en kostym som kommunen kan växa i.

Alla delar av kommunen – staden, landsbygden och tätorterna – ska kunna fortsätta att växa utifrån varje enskild plats förutsättningar. Det innebär att vi ska ta tillvara, förbättra och skapa förutsättningar på en plats. Ett exempel är att bättre infrastruktur på landsbygden kan ge både närhet och mervärde. Orten på landsbygden kommer närmare världen med bättre uppkoppling och bättre transporter. Bättre infrastruktur ger inte bara den som bor på landsbygden ett bättre liv. Det kan på samma gång stärka näringslivet och minska miljöbelastningen.

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

Strukturbild – en fysisk framtidsbild – för Uppsala kommun efter 2050:

- En växande kommun – som samspelar med sin omgivning
- Femkärnig stad – med sammanbindande stråk
- Levande landsbygd – med många tätorter
- Snabb kollektivtrafik – som stödjer utveckling av stråk och noder
- Sammankopplad grönstruktur – med gröna och blå stråk
- Tekniska försörjningssystem – med integrerade och förnybara lösningar



Figur 3 Uppsala kommun efter år 2050

En växande kommun – som samspelar med sin omgivning

År 2050 är arbets-, utbildnings- och bostadsmarknaderna i Östra Mellansverige integrerade. Städer och stadskärnor, mindre orter och landsbygder har länkats samman genom utbyggd transportinfrastruktur, ökad trafikering och ett samordnat taxesytem i kollektivtrafiken.

Uppsala stad har stärkt sin ställning som nordlig nod i huvudstadsregionen. Här finns levande stadsmiljöer, som rymmer en anseelig del av näringslivs- och befolkningstillväxten. Nära stationer och hållplatser finns en hög koncentration av verksamheter och arbetsplatser. Det gäller särskilt vid Resecentrum, som har en särställning som lokal, regional och nationell nod med snabbkoppling till Arlanda. Det ger underlag för ett varierat näringsliv med högt kunskapsinnehåll och marknadsvärde. Mer än hälften av jobben som tillkommit fram till 2050 finns inom kunskapsintensiva yrken i den privata sektorn.

Uppsalas utveckling inom näringslivet och som regional knutpunkt har även stärkt omgivande kommuner. År 2050 samspelar bostads- och arbetsmarknaderna i regionen. Det ökar tillgången till både bostäder och arbete. Sammantaget finns år 2050 en stor mångfald och utbud av miljöer för människor och företag, i städer, tätorter och på en levande landsbygd.



Figur 4 och Figur 5 Uppsala kommun har många goda grannar att samspela med.



Femkärnig stad – med sammanbindande stråk

De allra flesta av de nya bostäderna i kommunen som byggts fram till år 2050 har byggts i Uppsala stad. Det innebär att staden har växt med cirka 60 000 bostäder och ungefär lika många nya arbetsplatser. De nya bostäderna och arbetsplatserna är främst koncentrerade till platser dit det är lätt att ta sig med gång, cykel och kollektivtrafik. Det vill säga inom fyra kilometer från Resecentrum och i stadsnoder, stadsdelsnoder och stadsstråk.

År 2050 har nämligen fyra täta stadsnoder utvecklats, som komplement till innerstaden. Innerstaden har fortsatt att växa och befästa sin överordnade roll i kommunen och i regionen. Tillsammans bildar innerstaden och stadsnoderna den femkärniga staden. Varje stadsnod rymmer 5 000–10 000 arbetsplatser och här finns en blandning av arbetsplatser, boende och service. De fyra stadsnoderna har profilerat sig efter sina förutsättningar. I stadsnoderna Bergsbrunna och Börjetull finns nya tågstationer och vid Bergsbrunna har ett nytt verksamhetsområde etablerats, med direkt koppling till E4. Stadsnoderna Gränby och Gottsunda-Ultuna har utvecklats utifrån de verksamheter som finns där idag.

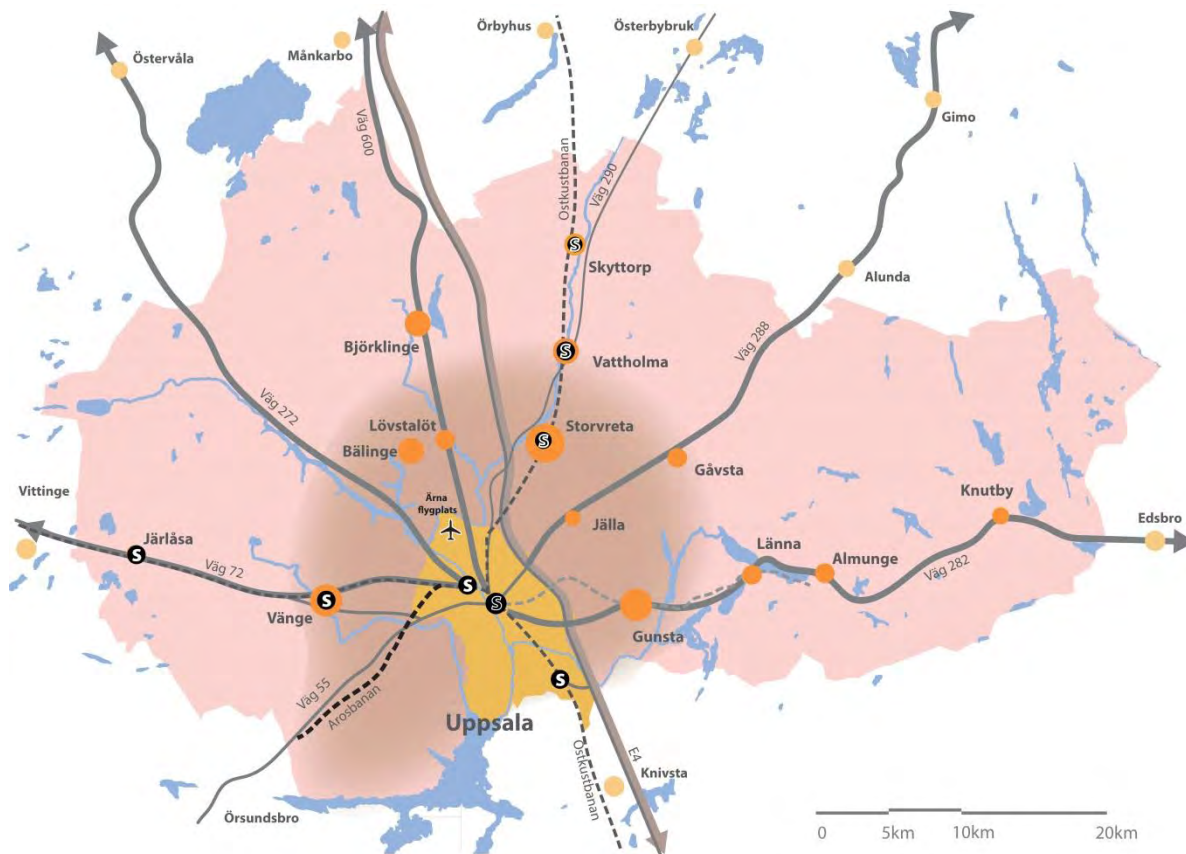
Förutom dessa större noder har även stadsdelsnoder med lokal service och tät bebyggelse fortsatt att utvecklas. Täta stadsstråk ligger längs stora delar av stomlinjenätet för kollektivtrafiken, och här finns stadsliv, verksamheter, arbetsplatser och målpunkter. En snabb och turtät kollektivtrafik kopplar samman stråk och noder med varandra, och med omgivande orter och landsbygd. Därmed ökar närheten både till vardagsservice och till den regionala arbetsmarknaden.



Figur 6 Noder och stråk i staden, med kopplingar utåt.

Nya tågstationer i Bergsbrunna (Uppsala södra), Börjetull och Vänge innebär att trycket på innerstaden kan hållas nere och att Resecentrum avlastas. Investeringar i Dalabanan och Ostkustbanan leder till tätare pendeltågstrafik. Norrut gör pendeltågen stopp i Storvreta, Vattholma och Skyttorp.

Begränsade investeringar har skett i det statliga vägnätet. Framkomligheten för de regionala stomlinjerna för kollektivtrafik har förbättrats inne i staden och de gör nu även färre stopp på vägen. Ett sammanhängande cykelnät längs vägnätet och stadsstråken gör det enklare och säkrare att både cykla i staden, men också mellan tätorterna och staden.



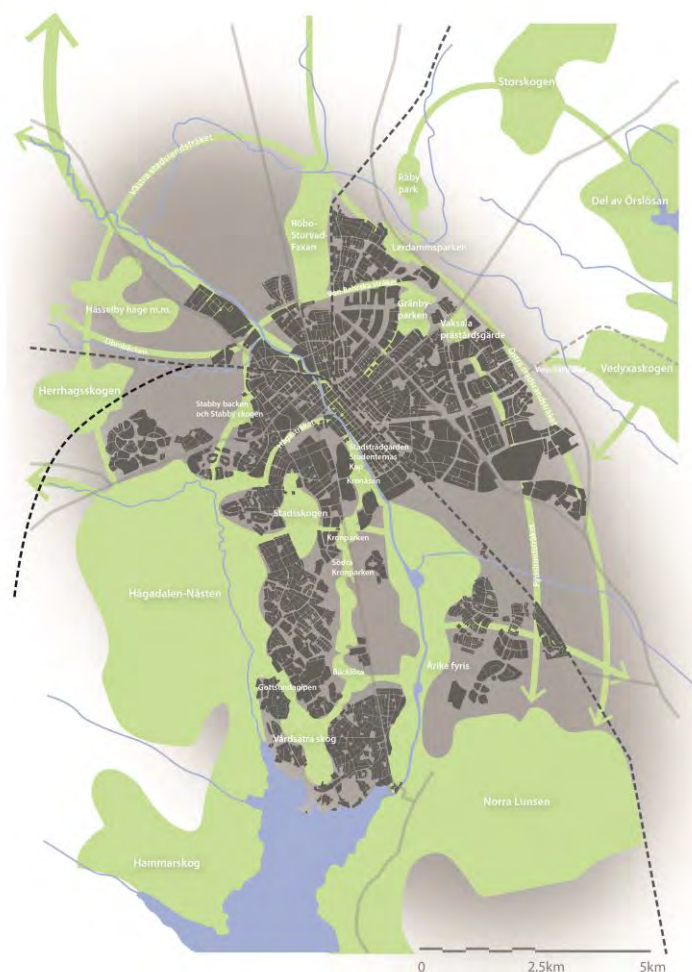
Figur 9 Transportinfrastrukturen på kommunnivå.

Sammankopplad grönstruktur – med gröna och blå stråk

År 2050 finns det ett brett utbud av grönområden i alla tätorter och i staden. Grönområdena omfattar både park, natur, odling, idrottsytor och verksamheter som förstärker den gröna funktionen.

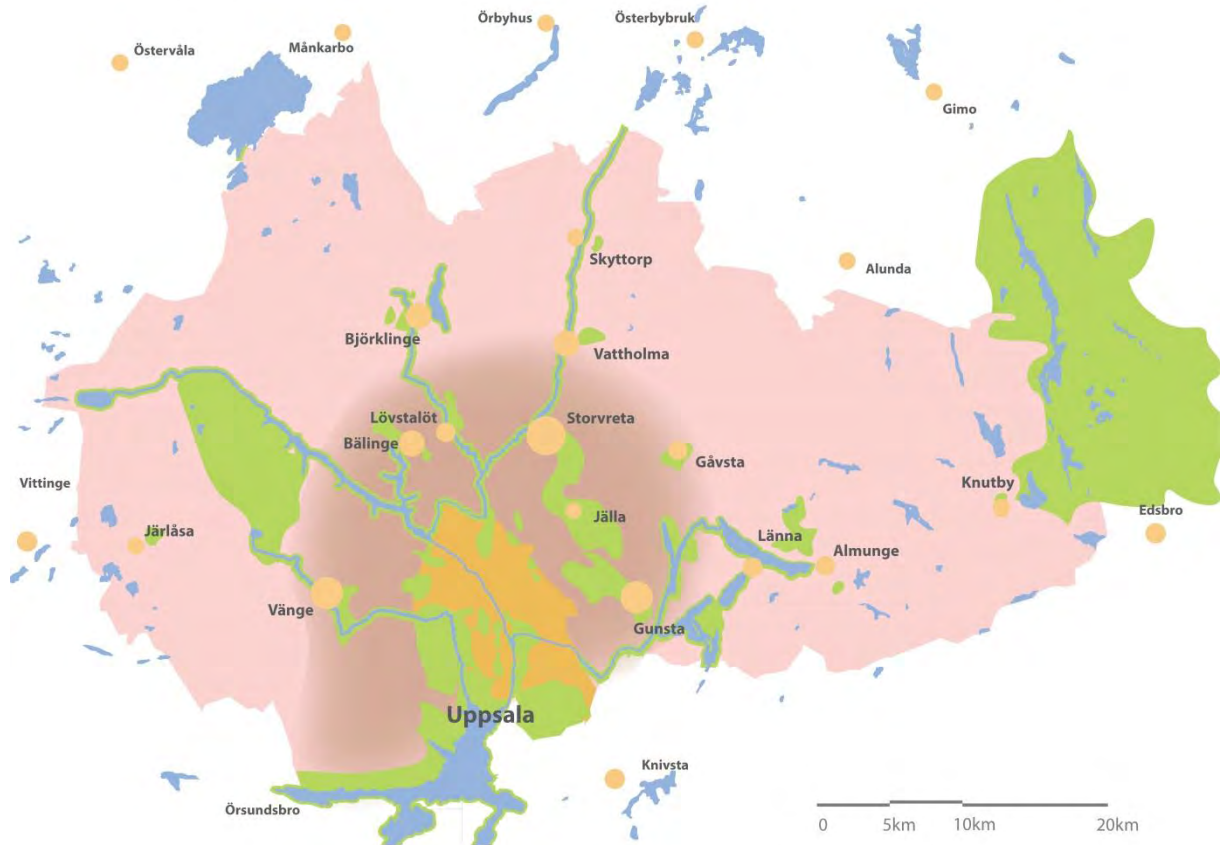
Investeringar i grönstrukturen har gjorts i takt med utveckling av ny bebyggelse, och grönområden har vid behov skyddats långsiktigt. Små och stora grönområden i och omkring staden är sammankopplade till gröna stråk, både radiellt och på tvären. Några av dessa utgörs av avrinningsstråk för dagvatten. Här har insatser gjorts för vattenkvaliteten och för att förstärka viktiga samband, värden och funktioner i grönstråken och längs åar och sjöar. När grönstrukturen hänger ihop får vi sammanhängande miljöer för rekreation. Det blir också lättare att värna biologisk mångfald för växter och djur och att dra nytta av flera ekosystemtjänster.

I tätare delar av staden är parker och stråk utformade för intensiv användning och med ett innehåll som vänder sig till hela staden. I mer glesa delar av staden och vid stadens rand finns större gröna områden, med möjligheter till avskildhet, lugn och tysthet.



Figur 10 Grön- och blåstrukturen i staden.

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



Figur 11 Grön- och blåstrukturen på kommunnivå.

Tekniska försörjningssystem – med integrerade och förnybara lösningar

År 2050 har de storskaliga tekniska försörjningssystemen – det vill säga avfallshantering, vatten- och avloppssystem samt system för värme, kyla och elektricitet – kompletterats med mindre, lokala system och lokala kretslopp. Systemen är också mer integrerade med varandra. Uttagen av näringsämnen och energi från avloppssystemen har ökat. Jord- och skogsbruket i kommunen producerar nu i högre grad för lokal konsumtion, bland annat biomassa för energiomvandling.

Några lämpliga större markområden används för solenergiförsörjning. Mindre solenergi-anläggningar finns även på tak och andra lämpliga ytor. Småskalig energiförsörjning är nu vanligt på landsbygden. I täta bebyggelsemiljöer sker effektbalansering mellan närliggande fastigheter och anläggningar. Energinäten är anpassade för att kunna kopplas samman, både inom nätet och med andra tekniska försörjningssystem. Avfall återvinns allt effektivare och används i ökande grad för tillverkning av nya produkter.

Först ut med en mer utvecklad systemintegration och inslag av lokala system är platser med ny och tät bebyggelse. Här är det av ekonomiska skäl möjligt att förhålla sig relativt fritt till existerande tekniska försörjningssystem. I staden ligger stadsnoderna i framkant, eftersom det i utgångsläget fanns förhållandevis stora utrymmen där och den befintliga infrastrukturen bara delvis hade tillräcklig kapacitet. Bland tätorterna finns motsvarande förutsättningar särskilt i Gunsta och Störvreta.

3. Mark- och vattenanvändning

Det här är översiktsplanens huvudkapitel. Det beskriver hur mark, vatten och bebyggelse bör användas, utvecklas och bevaras i ett långsiktigt perspektiv. Två principer och generella riktlinjer ger vägledning, tillsammans med inriktningar för olika geografiska områden i staden, i tätorterna och på landsbygden.

Kapitlet har tre delar:

- *Uppsalapriinciperna* ger en samlad inriktning för den fysiska utvecklingen på principiell nivå.
- *Generella riktlinjer* behandlar viktiga allmänna intressen, som inte kan knytas till enskilda områden på plankartan.
- *Inriktningar för mark- och vattenområdet* ger vägledning för de olika områden som redovisas på plankartan.

Hela kapitlet ger vägledning för efterföljande planering och beslut. Målgrupp är kommunen själv, andra myndigheter, markägare, exploatörer och allmänheten.

Kommunen själv ska använda kapitlet som vägledning

- i alla skeden av arbetet med fördjupade översiktsplaner och områdesprogram, planläggning och bygglov utanför detaljplan
- vid planering, lokalisering och utformning av transportnät och teknisk infrastruktur
- när kommunen själv bygger eller på annat sätt gör förändringar på mark som kommunen äger, det vill säga gator, parker och andra offentliga platser.

Utöver översiktsplanen finns andra planer, styrdokument, lagar och regler

Den fysiska planeringen regleras av kommunen i översiktsplaner, områdesbestämmelser och detaljplaner. Områdesbestämmelser används ofta för att skydda kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Detaljplaner visar vilken markanvändning som prioriteras och hur byggnader ska utformas för att vara lämpliga på lång sikt. Detaljplanen kan också reservera områden för särskilda ändamål.

Andra överordnade kommunala styrdokument finns listade sist i det här dokumentet.

Det finns många lagar och regler som direkt påverkar vad som är möjlig användning och utformning av ett område. De viktigaste lagarna är plan- och bygglagen och miljöbalken. Exempel på andra lagar är väglagen, kulturmiljölagen, fastighetsbildningslagen, lagen om skydd mot olyckor, ledningsrättslagen och lagen om allmänna vattentjänster. Exempel på skydd av områden är natur- och kulturresevat, strandskydd, grundvattenskydd och fridlysta arter. Särskilda regler gäller bland annat längs vägar, vid sjöar och vattendrag, där det finns fornlämningar, nära kraftledning med mera.

Ett stort antal områden i kommunen omfattas av riksintressen och andra nationella intressen. I översiktsplanens Del B: *Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse* finns riktlinjer för hur de statliga intressena ska tillgodoses.

Kommunen har en databas där geografiskt avgränsade förordnanden och andra formella planeringsunderlag finns redovisade. Dessa ska tillämpas tillsammans med översiktsplanens inriktningar för mark, vatten och bebyggelse respektive de generella riktlinjerna. Underlagen tillhandahålls av olika myndigheter där även kommunen ingår. Se Digital ÖP www.se-digital-op.se.

Uppsalapriniciperna

Uppsalapriniciperna ger principiell vägledning för den fysiska utvecklingen i Uppsala kommun. De kan ge stöd i avvägningen mellan olika intressen vid beslut om både stora och små frågor. Uppsalapriniciperna ska användas tillsammans, eftersom de kompletterar varandra.

Vi blir fler i Uppsala. För att ta tillvara möjligheterna arbetar vi med två viktiga principer: *skapa närhet* och *skapa mervärden*.

Med närhet menar vi närhet mellan människor och till det man behöver i sin vardag. Förändringar i den fysiska miljön ska bidra till fler möten mellan människor och göra det lättare att nå viktiga målpunkter. Det uppnår vi genom att *koncentrera*, *blanda* och *koppla samman*.

Att skapa mervärden är själva kärnan i en hållbar utveckling. Det innebär att en förändring löser flera problem på samma gång och skapar många olika värden samtidigt. Det uppnår vi genom att *tänka långsiktigt*, *utgå från platsen* och *samordna investeringar*.



Figur 12 Uppsalapriniciperna ger principiell vägledning för den fysiska utvecklingen

Skapa närhet – koncentrera, blanda och koppla samman

Koncentrera

Skapa närhet genom att koncentrera värden till vissa platser. Om aktiviteter, funktioner och andra värden koncentreras till platser som många lätt kan nå, blir de tillgängliga för fler. Det kan handla om butiker, skolor, service, parker eller arbetsplatser. En koncentration av värden leder också till fler möten mellan människor och ger ett större underlag för verksamheter. En hög koncentration av bebyggelse på vissa platser betyder att vi också får möjlighet att utveckla motsatsen – platser som präglas av färre hus, grönska och lugn och ro. På sådana platser kan vi skapa närhet med hjälp av exempelvis bredband och resor med bil.

Bygg vidare på stråk och noder som redan finns, och jobba för att skapa nya stråk och noder. Vi hittar noder och stråk i många skalor. Vi ser stråk längs våra länsvägar och noder i tätorter och bygder. I staden finns stadsnoder som Gränby och Gottsunda och stadsstråk som kopplar samman dessa med varandra och med innerstaden. I byar och i kvarter kan noder och stråk finnas, eller utvecklas, vid den centrala gatan, den lokala butiken eller busshållplatsen.

Blanda

Skapa närhet genom att *blanda* en mångfald av värden. För att många ska få nära till aktiviteter, funktioner och andra värden behövs en mångfald i utbudet på platserna. En blandning av bostäder, grönområden, service, arbetsplatser och upplevelser skapar en god livsmiljö och gör att vi får nära till det vi behöver. En blandning av olika slags bostäder bidrar till en blandning av människor. En variation av grönområden gör att den biologiska mångfalden bevaras eller till och med ökar.

Se till att det blir en mångfald på stads-, tätorts och kommunnivå, så att inte platser eller områden blir för lika varandra. Sträva efter en bebyggelse med blandning i olika skalor, upplåtelseformer och verksamhetstyper. Ju närmare det är mellan olika funktioner, desto viktigare blir det att det finns en mångfald i utbudet.

Koppla samman

Skapa närhet genom att *koppla* samman kommunens och stadens olika delar fysiskt och socialt. Genom att offentliga rum, grönstruktur, bebyggelse och transportnät hänger ihop kan människor lättare mötas och nå olika målpunkter. Det ska vara lätt att ta sig dit man vill. Det gäller särskilt de platser där det finns en koncentration och blandning av värden.

Koppla samman i alla skalor. Stadsdelar som är planerade som isolerade öar ska kopplas samman med intilliggande stadsdelar. På en regional nivå handlar det om att det behövs investeringar i järnväg. En kapacitetsstark kollektivtrafik skapar närhet mellan delar av staden, mellan landsbygd och stad och mellan kommunen och omgivande regioner. I staden kopplar stadsstråken samman bebyggelsen, och, gröna stråk binder samman olika grönområden.

Skapa mervärden – tänk långsiktigt, utgå från platsen och samordna investeringar

Tänk långsiktigt

Skapa mervärden både idag och på lång sikt. Alla förändringar får konsekvenser – vissa omedelbart och andra på lång sikt. När vi löser ett problem på kort sikt ska vi också se till att det bidrar till en långsiktig lösning. Därför är det viktigt att höja blicken och se varje förändring i ett större sammanhang. Mervärdet kan gå att uppfatta omedelbart, eller först efter en tid när även andra förändringar kommit på plats. Det gäller därför att se dessa samband och utnyttja dem vid rätt tillfälle. Då kan vi också undvika att göra saker som vi skulle ångra i framtiden.

Exempelvis behöver vi skapa möjligheter för service och verksamhetsmiljöer i stadsnoderna – även om efterfrågan inte är tillräckligt hög i dagsläget. När staden växer kommer det att behövas service, butiker och kontor i stadsnoderna och i tätorternas centrala delar. Att utveckla och använda naturens ekosystemtjänster är ytterligare ett bra exempel på insatser här och nu som skapar mervärden på lång sikt.

Utgå från platsen

Skapa mervärden genom att ta till vara platsens egenskaper. Att utgå från platsen innebär att utnyttja platsens potential och befintliga värden i form av fysiska förhållanden, läge och roll. Det kan handla om naturmiljöer och vattenkvaliteter, en knutpunkt i kollektivtrafiken eller en stark bygdegemenskap. Om vi använder de lokala förutsättningar rätt, kan vi bidra till att stärka regionen och bidra med värden för hela Sverige.

Fundera på vad som finns på platsen idag. Vad fattas? Vad skulle platsen kunna utvecklas mot som gynnar både det lokala och en större geografi? Aktörer kan gemensamt bidra till att en plats utvecklas genom att exempelvis investera i saker som fattas, som allmänna platser eller bättre infrastruktur. Utvecklingen av Bergsbrunna till en stadsnod med tågstation är ett exempel på hur platser kan utvecklas genom att tillföra helt nya värden, värden som i framtiden kommer att ses som platsspecifika och gynna hela regionen.

Samordna investeringar

Skapa mervärden genom att samordna investeringar. För att öka nyttan av varje krona och förhindra dubbelarbete behöver vi samordna investeringarna, våra och andras. Det handlar om olika system som kan samordnas, som exempelvis värme- och kylsystem eller transportsystem och digitala system. Det handlar också om att olika aktörer behöver samordna sina investeringar med varandra. Det kan även bli nödvändigt med samarbeten mellan aktörer som inte tidigare arbetat tillsammans.

Samordna investeringar idag med okända investeringar i framtiden genom att exempelvis möjliggöra en flexibel användning eller samutnyttjande mellan olika verksamheter. Att koncentrera investeringar till stråk och noder är ett exempel på hur en investering kan bidra till att höja värdet av andra investeringar, både lokalt och på systemnivå.

Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden

De generella riktlinjerna behandlar viktiga allmänna intressen för hänsyn och hushållning, som inte kan knytas till enskilda områden på plankartan. De ska användas när så är relevant, i efterföljande planering och prövning.

De generella riktlinjerna kan ge vägledning vid överväganden om lokalisering. De kan också ge anvisning om vilka planeringsunderlag och särskilda bedömningar som bör tas fram när olika värden berörs. Slutligen kan de ge vägledning om utformning eller utrymmesbehov för att stödja tillkomst, utveckling eller bevarande av vissa kvaliteter eller funktioner.

Tillämpningen av de generella riktlinjerna kan skilja sig åt beroende på förutsättningarna. I vissa fall räcker det med en enklare belysning och bedömning av en viss aspekt, i andra fall behövs fördjupade utredningar och åtgärder.

Tillämpa innebär att riktlinjen pekar på annat avsnitt eller del av planen och att det som står där ska användas som riktlinjer

Säkerställa innebär att efterföljande planering och beslut ska se till att tillräckliga förutsättningar finns eller skapas för att något ska kunna ske eller hindras.

Beakta innebär att något ska belysas och övervägas. Dessa överväganden ska ge besked om hur frågan bäst omhändertas i det enskilda fallet.

Eftersträva innebär att efterföljande planering och beslut ska sträva mot att åstadkomma det riktlinjen handlar om, men ställer inte krav på att det ska uppfyllas.

Riksintressen och vissa övriga nationella intressen

- Tillämpa riktlinjerna i Del B: *Riksintressen och vissa övriga nationella intressen*.

Uppsalapprinciperna

- Tillämpa Uppsalapprinciperna som utgångspunkt vid all planering och utveckling av mark- och vattenområden.

Bostäder

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

Social infrastruktur

- Ta tillvara den sociala infrastrukturens potential som mötesplatser genom medveten lokalisering samt utformning av anslutande miljöer som stödjer funktionen som god mötesplats för människor i olika åldrar, förutsättningar och med olika bakgrund.
- Beakta att behovet av närservice (exempelvis förskola och grundskolans lägre årskurser, lokala motions, lek och idrotts utrymmen/funktioner) i första hand kan tillgodoses lokalt i närområdet. För- och grundskolors behov av närnatur och möjlighet till expansion över tid ska särskilt uppmärksammas.
- Beakta behov av utrymme och tillgång till friytor för närnatur, lek, motion idrott, kultur, fritid med mera för att täcka närområdets behov över tid. En god tillgång på både programmerade och oprogrammerade ytor ska

eftersträvas med möjlighet till både spontana och organiserade aktiviteter.

- Eftersträva en samlokalisering och samnyttjande av olika idrotts-, kultur- och fritidsfunktioner framförallt med skolor och parker.
- Beakta att det skapas förutsättningar för att alla för- och grundskolor har tillgång till grönska, upplevelser samt lek och rekreation, där det finns både solljus och skugga alla årstider.

Jämlikhet, jämställdhet och trygghet

- Säkerställ att utformning av den byggda miljön, de offentliga rummen, gång- och cykelstråk och anslutande miljöer kring hållplatser för kollektivtrafiken är tillgängliga, inkluderande och trygga, under hela dygnet. Det kan till exempel handla om god belysning, överblickbarhet, möjlighet för människor att kunna välja grad av exponering vid rörelse och vistelse i offentliga miljöer, med mera. Det kan också innebära att specifika grupper behöver tillfrågas och inkluderas i processen kring utformningen av offentliga miljöer.

Delaktighet och medskapande

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

Energi och klimat

- Beakta grönstrukturens och byggelseutvecklingens avgörande betydelse för att nå uppsatta energi- och klimatmål.
- Beakta att samspel mellan bebyggelse, vatten, ekosystem och grönstruktur samt samhällstekniska försörjningssystem tas tillvara även på lokal nivå vid utveckling, så att de samlat bidrar till minskad miljö- och klimatpåverkan samt hantering av klimatförändringar.
- Beakta att lokalisering, placering och utformning av bebyggelse, grönska och funktioner främjar ett generellt lågt behov av tillförd energi för transporter, uppvärmning/kylning, belysning med mera.
- Beakta och främja ett tydligt nyttjande av solenergi (passivt och/eller aktivt).
- Beakta framtida klimatförhållanden vid om- och nybyggnation. Exempelvis är urbana värmeöar, värmeböljor och översvämningar existerande aspekter i Uppsala som behöver hanteras.
- Utforma bebyggelseområden och grönstruktur med beaktande förutsättningar gott mikroklimat. Möjligheten till grönytor, träd och annan stadsgrönska som svalkar särskilt beaktas. Överväg att ta fram samordnade bedömningar och underlag i tidigt skede för att samlat belysa förutsättningar för goda mikroklimatförhållanden (exempelvis för buller-/ljudmiljö, skugg-/solljusförhållanden, vind, temperatur, med mera).

Ljud- och ljusmiljö

- Eftersträva en god hälsosam ljud- och ljusmiljö, både inomhus- och utomhus. Exempelvis ska riktvärden för buller och fastlagda krav på dagsljus nås.
- Beakta alla bullerkällor som kan innebära olägenhet (exempelvis trafikbuller, fläktbuller, industribuller, med mera). I förstahand ska bullret begränsas vid källan och arbetet för detta följa en tydlig strategi och utgår från åtgärdsprogrammet mot buller. Beakta, skapa och värna tillgång till tysta områden samt andra områden med lugnare ljudmiljöer som erbjuder förutsättningar återhämtning och rekreation även i stad- och tätorter.
- Beakta och analysera skugg- och solljusförhållanden som en del i bebyggelseutvecklingen för att skapa ett gott mikroklimat, bebyggelse med lågt behov av energitillförsel samt hälsofrämjande kvalitéer genom tillgång på solljus och skugga på innergårdar, skolgårdar med mera.

Luft och temperatur

- Säkerställ förutsättningar för en god luftkvalité, gällande miljökvalitetsnormer ska uppnås.
- Belys vind, temperatur, eller motsvarande förutsättningar. Ta vid behov fram studier för att främja ett gott mikroklimat i utemiljöer och vistelseplatser.

Samordning av tekniska försörjningsystem

- Beakta möjligheten till och säkerställ utrymme för utbyggnad av ett integrerat och samförlagt samhällstekniskt system där synergier kan utnyttjas effektivt vid bebyggelseutveckling. Det kan exempelvis handla om lokalisering, planering och utbyggnad av bebyggelse och system som ger förutsättningar för utbyte av värme/kyla, planering och utbyggnad multikulvert för samförläggning av olika ledningar, avsättande av ytor för anläggningar som kan behövas nu eller i framtiden för att möjliggöra energiutbyte, energiproduktion, återanvändning, med mera. Vid planering och anläggande ska bland annat möjligheterna för synergier och samordning mellan vatten- och avloppssystemen, energisystemen, avfallssystemen samt informations- och kommunikationssystemen beaktas.
- Beakta möjligheterna för utbyggnad och anslutning till fjärr- eller närvärmsystem vid bebyggelseutveckling. Eftersträva även att skapa förutsättningarna till utbyggnad av lokala nät för mottagande av spillvärme samt system för fjärrkyla.
- Beakta möjligheten till etablering av nya energiomvandlingsanläggningar. Utrymme bör sökas för sametablering mellan avloppsreningsverk och energiomvandlingsanläggningar för att maximera synergier mellan dessa verksamheter.
- Säkerställ förutsättningar för resurseffektiv fortsatt utbyggnad av bredband vid övrig bebyggelse- och infrastrukturutveckling. Exempelvis genom att samordnad förläggning av rör för fiber vid om- och nybyggnation av gator, cykelvägar eller ledningar. Ett väl utbyggt fibernät möjliggör för utbyggnad av det mobila telenätet.

Materialval och kretslopp

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

Återanvändning, återvinning och masshantering

- Säkerställ utrymme på stadsdelsnivå för lokaler som underlättar återanvändning och återvinning. Säkra att gatunätets bärighet och dimension möjliggör transporter av avfall och material. Avsätt om möjligt utrymme för framtida ännu ej definierade behov, så att förutsättningar finns för kommande innovativa lösningar
- Eftersträva lokal massbalans i vid mark- och bebyggelseutveckling. Eventuella överskottsmassor bör där det är lämpligt återanvändas lokalt och placeras så att de inte påverkar natur eller landskapsvärden negativt. Tillfälligt utrymme för mellanlagring av massor bör avsättas i lämpligt läge eller lägen i samband med utbyggnad.

Transporter

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

Grönstruktur och ekosystemtjänster

- Beakta behov av att reservera plats för grönområden (park och natur), så att dessa successivt kan utvecklas och möta framtida behov när stad- och tätorter växer.
- Beakta natur- och rekreationsvärden samt främja sammanhängande grönstrukturer vid planering och utveckling. För närmare information hänvisas till kommunens och andra aktörers planeringsunderlag såsom riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2012) samt aktuella underlagsrapporter, inventeringar och planer, till exempel parkplaner

och naturdatabas.

- Säkerställ förutsättningar för att viktiga ekosystemtjänster tas tillvara, förstärks och integreras där så är möjligt i all mark- och bebyggelseutveckling. Kartlägg och analysera ekosystemtjänster för att motverka negativa effekter av bland annat klimatförändringar, minskad biodiversitet eller negativ påverkan av föroreningar.
- Beakta alltid ett generellt behov av träd och annan stadsgrönnska i bebyggelsemiljöer som en del i att skapa attraktiva och hälsosamma livsmiljöer, förutsättningar för gott lokalklimat samt rening och fördröjning av dagvatten.
- Beakta närhet till natur, vatten, park och bostadsnära fritidsfunktioner. Eftersträva att avstånd enligt aktuella parkriktlinjer (sociotopsnuran) så långt som möjligt kan uppnås.
- Beakta möjligheten till ytor för odling även i stad och tätort samt i anslutning skolor/förskolor.
- Ta tillvara och utveckla viktiga ekologiska spridningsvägar och livsmiljöer samt viktiga kretsloppssamband.
- Eftersträva att av grönområden och strukturella landskapsplanteringar färdigställs tidigt i exploateringsfasen i områden som ska bebyggas.

Vattenkvalitet

- Säkerställ att förändringar i mark- och vattenanvändning inte får negativ påverkan på dricksvattenförsörjningen.
- Säkerställ att förändringar i mark- och vattenanvändningen bidrar till att miljö kvalitetsnormerna i sjöar och vattendrag nås. Som stöd för arbetet finns Uppsalas lokala vattenprogram med handlingsplaner och information i databas VISS, VattenInformationsSystem Sverige: viss.lansstyrelsen.se.
- Säkerställ att tillförseln av näringsämnen och miljögifter inte ökar. Belastning av näringsämnen och miljögifter ska som helhet minska genom åtgärder vid utveckling av mark- och bebyggelseområden, lokala och övergripande dagvattensystem, lovprövning och annan ärendehantering. Beakta att dagvattenhanteringen i Uppsala stad har stor betydelse för vattenkvaliteten i Fyrisån och Ekoln.

Dagvatten

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

Risk, säkerhet och hälsa

- Beakta förutsättningar till att en god säkerhet för kommunens invånare och besökare kan vidmakthållas samtidigt som bebyggelsen i centrala delar kan utvecklas och framkomligheten för nödvändiga transporter med farligt gods kan säkras. Aktuella riktlinjer och rekommendationer ska följas. Med väl genomarbetade riskanalyser och väl förankrade riskreducerande åtgärder kan staden fortsätta att utvecklas i centrala lägen. Om tillräckliga riskreducerande åtgärder inte kan genomföras bör avvägningar och avsteg från riktlinjer kunna göras gentemot möjligheten att utveckla staden i centrala lägen och viktiga stråk. De riskanalyser som görs ska ha bredd och perspektiv så att förändringar i risk och hotbild uppmärksammas på ett tidigt i utrednings-, bedömnings- och prövningsskeden.
- Beakta markens förutsättningar och risker och att hanteringen beskrivs tidigt vid all planering och exploatering. Det kan handla om ras, skred, radon, sulfidhaltiga leror, översvämningsrisker och förorenad mark.

- Säkerställ brandvattenförsörjningen vid utveckling av nya områden och vid ändrad verksamhet.
- Eftersträva att verksamheter som kräver transporter av farligt gods lokaliseras i nära anslutning till de primära transportlederna för sådant gods. (Beslut om vilka transportleder som är primära fattas av länsstyrelsen, [länk](#))
- Beakta risk för översvämning vid ny bebyggelse oavsett återkomsttid. Områden längs Fyrisån, som riskerar att översvämmas i nivå med ett beräknat högsta flöde, bör inte byggas utan att särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella konsekvenser. Samhällsfunktioner av betydande vikt liksom ny sammanhållen bebyggelse med bostäder bör förläggas ovanför nivån för ett högsta beräknade flöde. Om undantag från detta görs ska särskilda åtgärder vidtas för att hantera och minimera eventuella negativa konsekvenser samt risken beaktas för att samhällsfunktionens acceptabla avbrottstid överskrids. På Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps hemsida hittar du kartor som visar vilka delar som är berörda av översvämningsrisker.
Länk: <https://gisapp.msb.se/Apps/oversvamningsportal/enkel-karta.html>
- Säkerställ förutsättningar för att rekommendationer avseende elektromagnetiska fält och gränsvärden för strålning från (mark-)radon kan klaras.
- Beakta konsekvenser för människors hälsa i all planering och utveckling av den fysiska miljön. Konsekvenser barns och känsliga grupper behöver särskilt uppmärksammas. Vid större åtgärder eller mer omfattande utvecklingsprojekt ska hälsokonsekvensbedömningar som tar särskild hänsyn till barn och känsliga grupper i utsatta miljöer tas fram. Detta med syfte att se vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa en hälsofrämjande miljö och att dessa genomförs i samband med planering och bebyggelseutveckling.

Exploatering av jordbruksmark

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

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

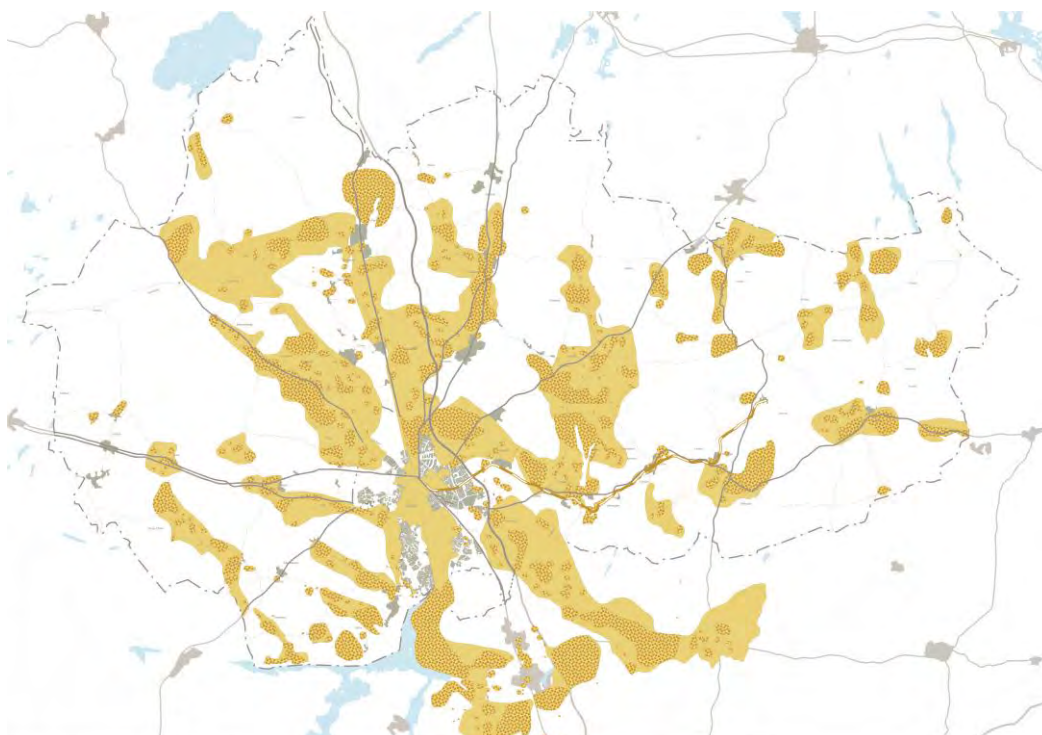
Brukningsvärd åkermark ska i första hand bevaras. För att pröva om brukningsvärd jordbruksmark, utanför de områden som markeras för bebyggelse eller infrastruktur enligt översiktsplanen, kan exploateras ska en värdering av samhällsintresset och alternativa platser ske genom en systematisk analys.

Kulturmiljö

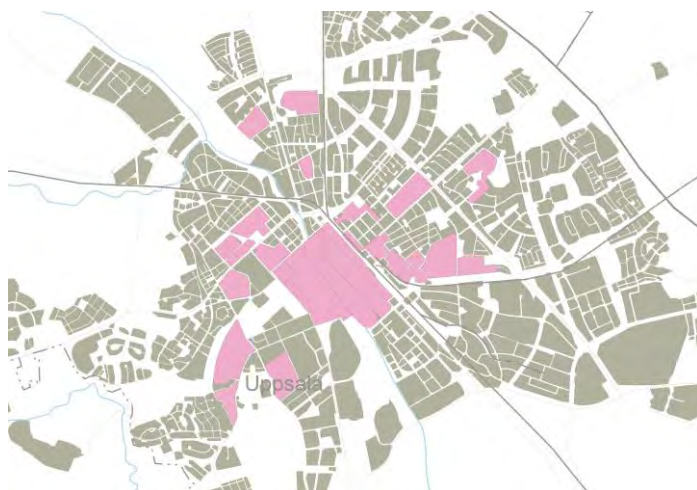
Kommunen har pekat ut vissa områden som särskilt värdefulla kulturmiljöer ur ett lokalt perspektiv. Inom dessa kulturmiljöer finns även så kallade värdekärnor utpekade, som särskilt väl illustrerar områdets kulturhistoriska innehåll. De kommunala kulturmiljöområdena framgår av kartorna nedan. Kommunen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

Klargör i vilken utsträckning kulturhistoriska objekt inom kommunala kulturmiljöer och inom de särskilt värdefulla kulturmiljöer i staden är skyddsvärda. Klargör också i vilken omfattning och utformning ny bebyggelse samt viken typ av verksamheter som är lämplig inom kommunala kulturmiljöer när initiativ till förändringar inom sådana områden prövas.

Riksintressen för kulturmiljöer har särskilda riktlinjer, vilka beskrivs i översiktsplanens Del B. Kommunala kulturmiljöer samt även andra kulturmiljöer och fornlämningar har också ett generellt skydd i nationell lagstiftning, bland annat i Plan- och bygglagen samt Kulturmiljölagen.



Figur 13 Karta kommunala kulturmiljöer: område (gul), kärna (prickigt)



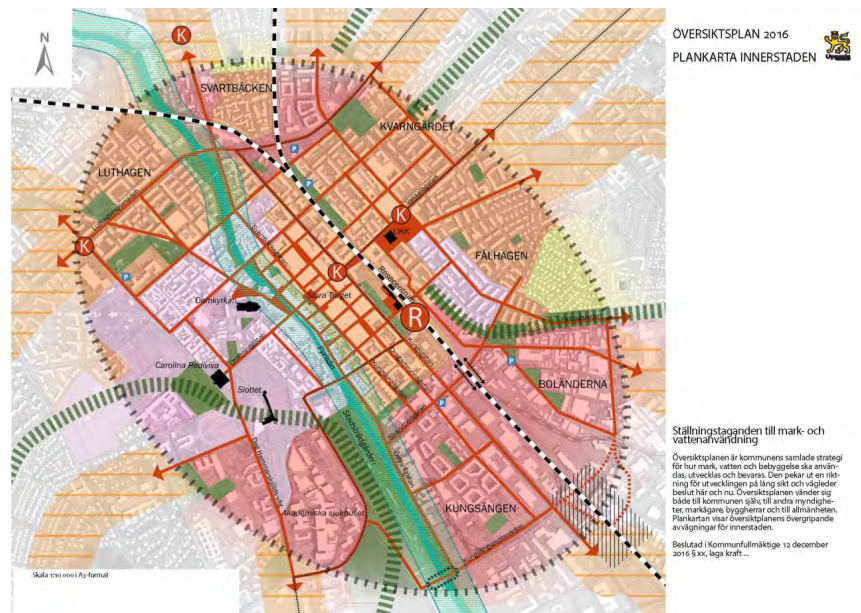
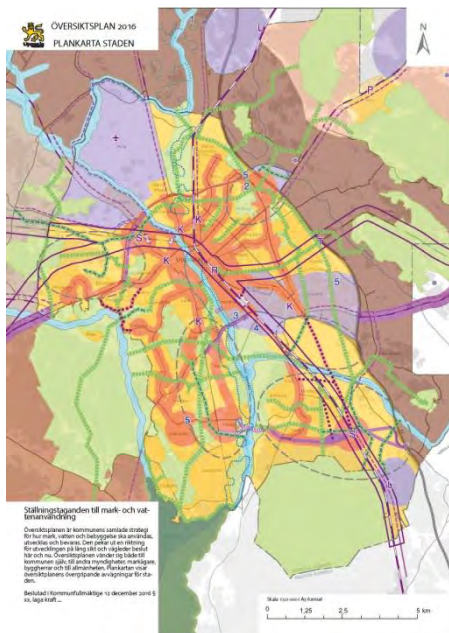
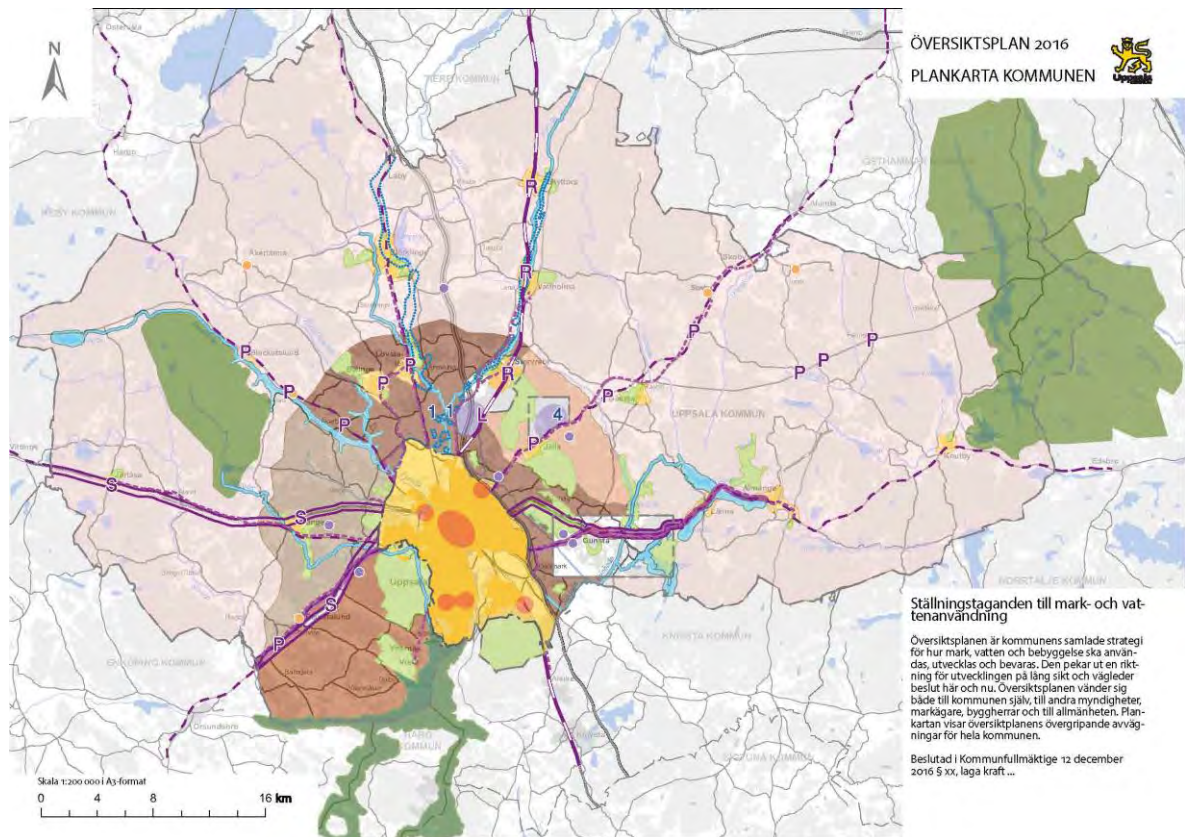
Figur 14 Särskilt värdefulla bebyggelsemiljöer (KF-beslut 1988)

Inriktningar för mark- och vattenområden

Översiktsplanen innehåller avvägningar på övergripande nivå för hur olika områden bör utvecklas i ett långsiktigt perspektiv. Inriktningar för alla mark- och vattenområden på plankartan redovisas i följande ordning:

Staden	Teknisk anläggning	Natur, park och vatten
 Stadens gräns	1 Ny vattentäkt	 Grönområde
 Innerstaden	2 Vattenverk	 Grönt stråk och Dagvattenstråk
 Stadsnod	3 Reningsverk	 Stort naturområde
 Stadsdelsnod	4 Avfallsanläggning	 Å-stråk
 Stadsstråk	5 Återvinningscentral	 Viktigt grundvattenavsnitt
 Stadsstråk, ej detaljstuderat	Transportinfrastruktur	
 Stadsbygd	 Cykelstråk på landsbygden	
 Större utvecklingsområde	P Pendlarparkering	
Tätorter	K Knutpunkt för kollektivtrafik	
 Prioriterad tätort	 Kollektivtrafikstråk väg och järnväg	
 Fördjupad översiktsplan	S Stationsreservat	
Landsbygd	R Befintlig station Resecentrum	
 Landsbygd	 Zon stationsreservat	
 Servicenod	 Järnvägsreservat	
Stadens omland	L Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå	
 Uppsalaslätten	 Broreservat	
 Mälardalslandskapet	 Gatu- och vägreservat	
 Småbrutet landskap	 Gatueservat, ej detaljstuderat	
 Skogslandskapet	 Planskild korsning	
Verksamhetsområde	T Trafikplats	
 Större verksamhetsområde	 Flygplats	
 Mindre verksamhetsområde		

Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden finns längst bak i den här delen av översiktsplanen. Där finns också teckenförklaringar.



Figur 15. Plankartan för hela kommunen, för staden och för innerstaden.

Staden

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

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

Strukturbilden för Uppsala 2050+ visar hur den övergripande fysiska strukturen ska utvecklas för att möta behov och göra kommunen till en fortsatt attraktiv plats för människor och verksamheter. För staden handlar det om att utveckla en funktionsblandad värdetät blandstad. Bebyggelse och funktioner koncentreras till noder och stråk med effektiv kollektivtrafik, och sammanlänkade finmaskiga gång- och cykelnät.

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

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

Inriktningen för mark- och vattenanvändningen inom stadens gräns beskrivs inom följande områden:	
Inom stadens gräns:	Innerstad
	Stadsnod
	Stadsdelsnod
	Stadsstråk
	Stadsbygd
	Större utvecklingsområden
Delvis inom stadens gräns	Verksamhetsområde
	Teknisk anläggning
	Knutpunkt för kollektivtrafik
	Reservat för station, järnväg, vägar med mera
	Grönt stråk och dagvattenstråk
	Grönområde
	Å-stråk



Innerstaden

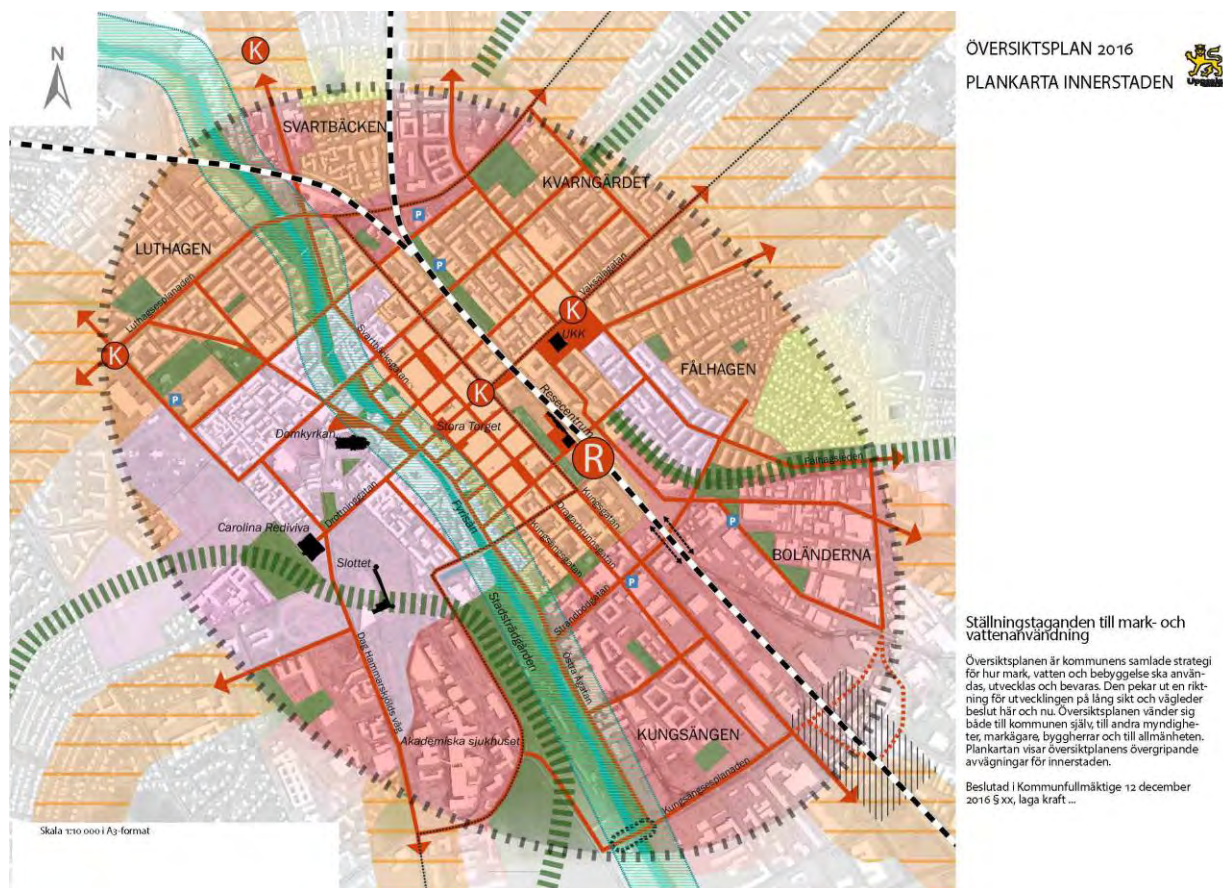


- Regional knutpunkt och mötesplats, identitetsbärande kärna i staden och kommunen
- Stadsliv, tillgänglighet och kontaktintensiva verksamheter i fokus, unika förutsättningar tas tillvara
- Hög koncentration av kvalitativa miljöer, kultur, handel, kontor, service och bostäder

Med innerstaden avses den mest centrala delen av Uppsala stad. I plankartan redovisas den som ett område med en oval, cirka 1–1,5 kilometers radie från Stora Torget och Resecentrum, vilket motsvarar innerstadens potentiella utbredning.

Innerstaden har en speciell och överordnad roll, i kommunen och i regionen. Den är för många människor den mest tillgängliga och aktivitetstäta miljön i kommunen. En stor del av huvudstadsregionen och Arlanda ligger inom nära räckhåll. Förändringstrycket är starkt och det är många som vill etablera sig, bo och anordna aktiviteter i innerstaden. Samtidigt finns många värden och intressen som kräver hänsyn vid förändring. Stora delar av innerstaden är kulturhistoriskt värdefull och erbjuder unika och inspirerande miljöer. I innerstaden finns också några av stadens mest uppskattade och använda stadsrum. Innerstaden bär en viktig del av del av Uppsalas själ.

Övergripande inriktning för innerstaden ges nedan, följt av en kompletterande beskrivning och inriktning för respektive delområde.



Figur 16 Plankarta för innerstaden. Teckenförklaring se nästa sida.

TECKENFÖRKLARING

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

Inriktning för innerstaden

Målbild

Innerstadens unika position för näringslivet, stadslivet och som regional knutpunkt ska fortsätta att utvecklas. Innerstadens roll som bärare av en viktig del Uppsalas identitet ska tas tillvara och utvecklas. Innerstadens utveckling ska bidra till att stärka Uppsalas roll som en välkomnande social, kulturell och demokratisk mötesplats med ett stort och varierat utbud av upplevelserika miljöer av hög kvalitet.

Innerstaden ska rymma och utvecklas med specialiserade kommersiella och offentliga verksamheter av internationell, nationell och regional betydelse. Innerstadens utveckling ska bidra till en mångfald av olika person- och kontaktintensiva verksamheter, regionala och lokala servicefunktioner, bostäder samt mötes- och vistelseplatser för hela staden, kommunen och regionen. Samlat innebär detta att innerstaden behöver växa med mer yta för verksamheter och bostäder genom omvandling av miljöer med låg utnyttjandegrad samt genom förändring och tillägg i den befintliga stadsmiljön. De centrala lägena, särskilt nära Resecentrum, ska tas tillvara för att attrahera ett kontaktintensivt samt specialiserat närings- och arbetsliv. God tillgänglighet, både till och inom innerstaden, är en förutsättning för en sådan utveckling. Till innerstaden ska det vara nära och lätt att ta sig med olika trafikslag.

Förändringar i innerstaden ska ta hänsyn till och berika befintliga kvaliteter samtidigt som nya värden utvecklas. Gatumiljöer, torg och parker ska fortsätta att utvecklas som grundläggande delar av innerstadens attraktivitet. Det historiska arvet, de offentliga rummen och de gröna kvaliteterna ska värnas - men också utvecklas, visas upp och berika stadslivet.

Bebyggelse, funktioner och koncentration

I innerstaden ska det finnas en mycket hög koncentration av bebyggelse, inkluderande offentliga miljöer med höga användarkvaliteter samt olika typer av lokala och regionala funktioner och verksamheter. Exempelvis ska innerstaden kunna rymma kultur, näringsliv, handel, kontor, bostäder, service, utbildning, vård och knutpunkter för kollektivtrafiken. Planering ska beakta det långsiktiga behovet av centrala kontors- och verksamhetslokaler, särskilt i området kring Resecentrum. Vid omvandling av kvarter i Resecentrums närområden är utgångspunkten att dessa ska domineras av verksamhetslokaler. Det gäller särskilt i lägen som har bristande förutsättningar och kvaliteter som bostadsmiljöer (på grund av buller, omgivande barriärer, begränsad möjlighet till friytor, med mera). Längs angivna stråk och platser för stadsliv ska förutsättningar skapas för mycket hög koncentration och kontinuitet av stadslivskvaliteter samt verksamhetslokaler, särskilt i bottenplanet.

Struktur och prioriteringar vid utformning

Kvarters- och gatustrukturer ska, tillsammans med torg, parker och andra friytor, bygga vidare på och utveckla innerstadens befintliga struktur samt bidra till att stärka innerstadens roll som inkluderande plats med ett rikt stadsliv. Inom innerstaden prioriteras i huvudsak rörelser med gång och cykel. Gatunätet för gående ska göras mer sammanhängande för att förbättra tillgängligheten och attraktiviteten. Innerstadens tillgänglighet med kollektivtrafik ska tillgodoses genom prioriterade kollektivtrafikstråk och större knutpunkter. Biltrafiken ska i huvudsak ske i låga hastigheter och på de gåendes villkor. Framkomligheten för utryckningsfordon ska alltid beaktas. Parkeringen på gator och torg ersätts över tid med parkeringshus och garage för att frigöra yta för stadsliv, kultur och handel. Samordning av logistik och leveranser av varor i stadskärnan ska främjas för att minska konflikter och skapa utrymme för stadslivet. Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk.

När bebyggelsen utvecklas ska värdefulla sektorer beaktas och respekteras. Möjligheten att använda taken för fler funktioner tas till vara, samtidigt som de värdefulla taklandskapens estetik värnas. Träd i gaturum och annan stadsgrönska ska användas för att skapa en attraktiv stad med gott lokalklimat samt bidra till rening och fördröjning av dagvatten.

Förändring och utveckling

Förutsättningarna för utveckling genom komplettering och omvandling skiljer sig mellan innerstadens olika delområden. Se vidare under beskrivning och inriktning för respektive delområde. Fördjupning av förutsättningar och inriktningar för innerstadens utveckling ges i ”Uppsalas innerstadsstrategi - Stadsliv i mänsklig skala” som tagits fram i samband med översiktsplanen.

Upplysningar och hänvisningar för innerstaden

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

- > Uppsalas innerstadsstrategi - "Stadsliv i mänsklig skala" som tagits fram i samband med översiktsplanen. (KF 2016)
- > Program för Boländerna (KS 2014), revidering för främre Boländerna (pågående arbete 2016)
- > Program för Kungsängen (KS 2009)
- > Program för Södra Åstråket (PBN 2015)

Inriktning för nya stadskvarter i innerstaden

Angivna områdena utgörs av områden som är under omvandling eller ska genomgå omvandling. Dessa ska bidra till en utvidgning av stadskärnan, så att fler människor kan bo och verka där. Nya platsbildningar och parker behöver skapas. Tillkommande bebyggelse ska bidra till att länka samman och berika innerstaden. För att bli en del av innerstaden behöver kvartersstrukturen bli mer finmaskig och få en tydlig koppling till stadskärnan. Den befintliga äldre bebyggelsens möjlighet att tillföra variation i skala, uttryck och innehåll som komplement till ny bebyggelse ska beaktas. Vid utveckling av bostäder och kommersiella verksamheter behöver utrymme avsättas för offentligservice inom kvarter och delområden, så att de befintliga och kommande behoven kan tillgodoses.

Inriktning för befintlig innerstadsbebyggelse

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

Inriktning för särskilt värdefulla kulturmiljöer i innerstaden

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

Inriktning för egnahemsområden i innerstaden

Almtuna egnahemsområde i Fålhagen är en särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt beslut i kommunfullmäktige (KF) 1988. Området i Svartbäcken angränsar till särskilt värdefull bebyggelsemiljö enligt KF-beslutet. Eventuella förändringar och kompletteringar ska ske inom befintlig struktur och bebyggelsemönster.

Inriktning för parker och grönområden i innerstaden

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

Inriktning för å-stråk i innerstaden

Å-stråk i innerstaden ingår i de områden som markeras som Å-stråk på kommunövergripande nivå i översiktsplanen. Området närmast ån är i den fördjupade innerstadsstrategin benämnt som Årummet. Årummet ska kontinuerligt utvecklas till ett attraktivt vistelserum och rörelsestråk. Tillämpa även inriktningen för Å-stråk som finns i översiktsplanens avsnitt Natur, park och vatten.

Inriktning för stråk och plats för stadsliv i innerstaden

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

Inriktning för ny parkeringsanläggning innerstaden

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

Inriktning för kapacitetsstark kollektivtrafik i innerstaden

Angivna stråk som är särskilt viktiga för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Den kapacitetsstarka kollektivtrafiken ska prioriteras med egna körfält där så är möjligt.



Stadsnod

Regionalt och lokalt centrum



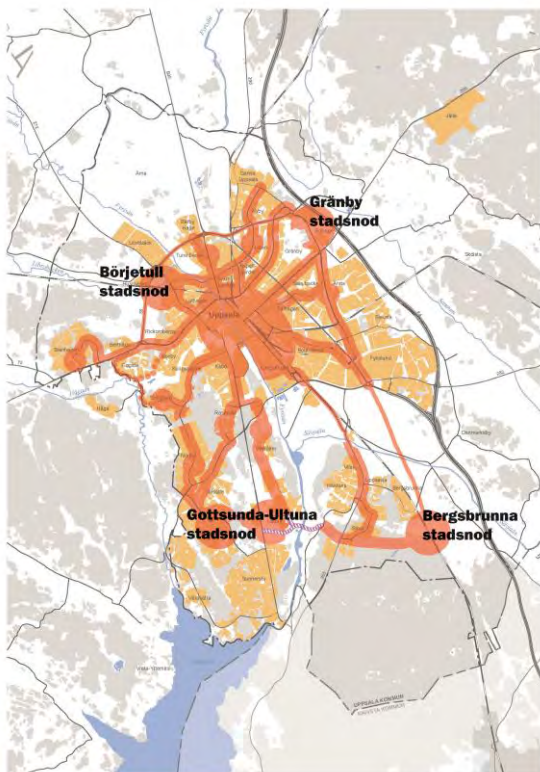
Knutpunkt för kollektivtrafik och stadsliv

Hög koncentration av bebyggelse, personintensiva verksamheter, service samt bostäder

Stadsnoderna är befintliga och tillkommande centrumbildningar som har förutsättningar att på sikt utgöra komplement till innerstaden och till varandra. Stadsnoderna har potential att utvecklas som regionala och lokala centrum med en koncentration av näringsliv, service, bostäder med mera, kring tillkommande knutpunkter för kollektivtrafik. Stadsnodernas koncentration kring knutpunkter i kollektivtrafiken ger dem - tillsammans med innerstaden och stadsstråken - en strukturerande roll för bebyggelseutvecklingen. De blir därmed också viktiga för människors möjlighet att enkelt nå olika funktioner och förflytta sig i staden. Samlat bidrar detta till närhet och tillgänglighet för invånare, verksamma och besökare.

I plankartan anges de fyra stadsnodernas utbredning schematiskt, med en cirkel. Två av de angivna stadsnoderna utgår från befintliga centrumbildningar i Gränby och Gottsunda. Nya stadsnoder utvecklas i Börjetull och Bergsbrunna. För Gottsunda-Ultuna innebär det delvis utveckling av en ny stadsnod.

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



Stadsnoder	
• Gottsunda-Ultuna	• Gränby
• Börjetull	• Bergsbrunna

Figur 17 Stadsnod – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stadsnoder

Målbild

Stadsnoderna ska utvecklas som levande centrumområden med både regionen, kommunen, staden och närområdet som upptagningsområde. Långsiktigt ska stadsnoderna komplettera och avlasta innerstaden och varandra. De ska utgöra starka knutpunkter för kollektivtrafiken och utvecklas mot en koncentrerad mångfald av näringsliv, samhällsservice, bostäder och kvalitativa friytor. Stadsnoderna ska utvecklas som entréer till staden, där platsernas roll och funktion som lättillgänglig regional och lokal målpunkt ska tas tillvara och stärkas.

Bebyggelse, funktioner och koncentration

Stadsnoderna ska ha en mycket hög koncentration av bebyggelse, olika typer av lokala och regionala funktioner och verksamheter samt inkluderande offentliga miljöer med hög användarkvalitet. Exempelvis ska stadsnoderna kunna rymma knutpunkt för kollektivtrafik, lokal och regional service, handel, näringsliv, kontor, större skolor, vårdinrättningar och lokaler för kultur, idrott och fritid. I stadsnoderna ska finnas offentliga platser med stadslivskvaliteter som stimulerar till aktivitet, vistelse och möten mellan människor. Det ska finnas torg, parker och utrymme för kultur, idrott och fritid med möjlighet till organiserade och spontana aktiviteter som till exempel marknader, evenemang, manifestationer och folkfester. Förutsättningar för stadsliv över olika delar av dygnet ska skapas – särskilt kring hållplatser, viktiga rörelsestråk och andra strategiska platser.

Stadsnoderna har en viktig roll för att möta en långsiktig efterfrågan på verksamhetslokaler, särskilt för publika och personintensiva verksamheter. För att främja en hög tillgänglighet ska de mest kollektivtrafikhärlägena i hög grad nyttjas för sådana verksamheter. Vid hållplatser, viktiga rörelsestråk, torg och andra strategiska platser ska förutsättningar skapas för en mycket hög koncentration och kontinuitet av stadslivskvaliteter samt lokaler och verksamheter, särskilt i bottenplanet. Besöksintensiva utrymmeskrävande funktioner (exempelvis idrottsanläggningar) ska kunna utvecklas i stadsnodernas närhet och utkant.

Struktur och utformning

Kvarters- och gatustrukturer ska, tillsammans med torg och andra friytor, stödja funktionen och identiteten som välintegrerat och mångfunktionellt centrumområde. Förändringar ska ta tillvara stadsnodernas potential att ha sammanlänkande funktion i staden, med tydliga entréfunktioner. Kollektivtrafikens framkomlighet till knutpunkter och hållplatslägen ska prioriteras. Gång- och cykelvägnät ska vara finmaskigt och väl sammanlänkat till och inom stadsnoderna, med smidig angoring till kollektivtrafik och viktiga målpunkter. Kvarters- och gatustrukturer ska stärka rumsliga samband och orienterbarheten. Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk. Barriäreffekter inom och kring stadsnoderna ska minskas och det ska vara enkelt att röra sig i olika riktningar – till och från och inom stadsnoderna. Grönska ska utgöra tydliga inslag och bidra till att skapa attraktiva stads- och gaturum, ett gott lokalklimat samt fördröjning och rening av dagvatten.

Där grönstråk korsar stadsnoderna ska kontinuitet i grönstråkens funktioner säkras, så långt som möjligt, på ett sätt som bidrar till kvalitéer i stadsnodens bebyggelse och rörelsestråk. Åtgärder bör också vidtas för att korsande funktioner ska samutnyttja ytor, exempelvis genom grönska i gaturum, friytor eller särskilt utformade gångpassager som bidrar till grönstråkens kontinuitet samt sociala och biologiska värden.

Förändring och utveckling

Möjligheten till större omvandling av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadsnodens lokala och regionala roll ska tas tillvara. Förändringar ska främja både specialisering och ökad breddning med kompletterande verksamheter, funktioner och bostäder inom varje stadsnod som helhet. Alla tillägg och förändringar behöver beakta stadsnodens långsiktiga utveckling.

I stadsnoderna kommer det att byggas mycket nytt och tätt. Samtidigt finns det förhållandevis mycket obebyggd mark. Det är därför viktigt att planering och förändring i stadsnoderna bidrar till utveckling av resurseffektiva, innovativa och hållbara tekniska försörjningssystem. Detta innebär behov av ökad samordning och integration mellan de tekniska försörjningssystemen, med bebyggelsen samt genom att vissa tekniska anläggningar kan lokaliseras och integreras i stadsnodernas utveckling. Exempelvis kan det handla om lokalisering och utbyggnad av bebyggelse och system som ger förutsättningar för utbyte av värme/kyla eller att avsätta ytor för anläggningar som kan behövas för att möjliggöra energiutbyte, energiproduktion, återanvändning. Det kan också handla om planering för utbyggnad av multikulvert för samförläggning av olika ledningar eller andra innovativa lösningar. Frågan bör belysas i samband med programarbeten och liknande planläggning av större tillskott av ny bebyggelse och anläggningar.

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

Preciseringar och avvägningar för stadsnoder

Program eller fördjupad översiktsplan ska upprättas för att närmare vägleda utvecklingen i respektive stadsnod. Större förändringar bör avvakta sådana utredningar.

Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet samt angöringen med gång och cykel till bytespunkter- och hållplatser. Utrymme ska säkras för egna körfält för kollektivtrafiken, med möjlighet för framtida spårtrafik. Det är viktigt att identifiera läge och säkra utrymme för bytespunkt för kollektivtrafik med möjlighet att enkelt byta mellan olika färdmedel. Utvecklingen av bebyggelse ska stödja och samordnas med kollektivtrafik och med hållplatslägen.

Säkerställ att tillfällig användning inte försvårar övergång till den långsiktigt önskvärda användningen när tillräcklig efterfrågan på sådan uppstått.

Upplysningar och hänvisningar för stadsnoder

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.
- > Inriktningar för Större utvecklingsområden.

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

- > Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående arbete 2016)
 - > Program för Gottsunda (pågående arbete, 2016)
 - > Program för Östra Salabacke (KS, 2010)
 - > Strukturprogram för Librobäck (PBN 2006)
-

Gottsunda–Ultuna stadsnod

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

Inriktning för Gottsunda–Ultuna stadsnod

Gottsunda-Ulturna stadsnod ska utvecklas som en sammanlänkad stadsnod med två tyngdpunkter som stärker varandra; Gottsunda som centrum med service, kultur och handel och Ultuna som koncentration av nationella forsknings- och undervisningsverksamheter. Båda tyngdpunkterna ska utvecklas med en koncentration av bebyggelse, bostäder, verksamheter och andra funktioner som kompletterar och stärker respektive tyngdpunkt och stadsnoden som levande centrumområden i staden, samtidigt som specialiserade miljöer kan fortsätta utvecklas kring Ultuna. En särskild utmaning ligger i att knyta ihop nodens båda delar, så att de kan ta stöd i varandra och så att de upplevs höra ihop.

Området ingår i ett Större utvecklingsområde där en fördjupad översiktsplan tas fram (se vidare Större utvecklingsområde Södra Staden). För Gottsunda tas ett särskilt program fram. Båda dessa arbeten kommer att vägleda utvecklingen av stadsnoden.

Börjetull stadsnod

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

Inriktning för Börjetull stadsnod

Börjetull stadsnod ska utvecklas som ett levande centrumområde kring ett nytt stationsläge där kopplingen till den närliggande och expanderande innerstaden är tydlig och stark. Utvecklingen av stadsnoden ska stärka funktionen som service- och knutpunkt för både närområdet och ett regionalt omland.

Stadsnoden ska bland annat rymma en ny station som är väl integrerad i bebyggelsen med goda anslutningar för gång, cykel och övrig kollektivtrafik. Stadsnoden ska även rymma utbyggnad av dubbelspår för Dalabanan och ny anläggning av Arosbanan. Stadsnoden ska utvecklas med en koncentration av verksamheter och bostäder kring det tillkommande stationsläget. Lokalisering av stationsläget bör ske så att de redan befolkningstäta områdena kan nås inom gångavstånd från en östlig uppgång vid Börjegatan. Samtidigt bör de ännu ej bebyggda markområdena längre ut nyttjas för att utveckla stadsnoden. Området söder om Dalabanan, på delar av Stabbyfälten, är lämpligt för såväl bostäder som verksamheter. Norr om Dalabanan och väster om Börjegatan finns utrymme för verksamheter av olika slag. Här kan bostäder och annan störningskänslig verksamhet sannolikt inte ta mer än marginell plats, på grund av flygbuller från Ärna. Öster om Börjegatan ska omvandlingen fortsätta i riktning mot blandad stadsmiljö med tyngdpunkt på bostäder.

Kompletteringar och omvandlingar inom området ska bidra till en successiv utveckling av Börjetull som stadsnod med framtida järnvägsstation. Börjetulls centrala läge i staden, och koppling till det övergripande transportsystemet, är goda – även före etableringen av en station. Utbyggnader bör därför kunna ske närmare i tiden än utbyggnaden av ny station. För det krävs programstudier som klarar ut dels vissa strukturfrågor, dels hur investeringar i ny överordnad transportinfrastruktur ska finansieras. Det handlar om precisering av stationens läge, samt utrymme, väganslutningar och planskild utformning vid en västlig uppgång. Det handlar också om möjliga anslutningar med en ny trafikplats till Bärbyleden och eventuell breddning av leden för att få plats med körfält för kollektivtrafik. Programstudien ska också visa på lämplig anslutning av senare stomlinjer för kollektivtrafik. De ska förbinda Börjetull med såväl Gränby centrum som med Gottsunda–Ultuna inklusive Resecentrum (se även under Stadsstråk). Programstudier behöver också beakta behovet av trafikkopplingar för en senare utbyggnad av det större utvecklingsområdet ”Herrhagsskogen och delar av Stabbygårderna” (se även under Större utvecklingsområden).

Gränby stadsnod

Gränby stadsnod innefattar centrumanläggningen, handelsområdet Gränby köpstad, Gränby sportfält, Gränby gård delar av Gränbyparken, Brillinge och viktiga kopplingar mot bland annat Gränby bostadsområde, Gränbyskolan samt tillkommande verksamhetsområde öster om E4.

Inriktning för Gränby stadsnod

Gränby stadsnod ska utvecklas som levande centrumområde med goda kopplingar och möten med parken, Gränby gård, sportfältet, skolområdet, befintlig bostadsbebyggelse och nytt verksamhetsområde. Fler bostäder, arbetsplatser och funktioner som kompletterar befintlig handel behöver tillkomma samtidigt som viktiga befintliga värden och funktioner värnas och ges möjlighet att utvecklas. Stadsnoden och verksamhetsområdet ingår tillsammans i ett större utvecklingsområde. Särskilda programstudier ska göras för att klargöra strukturen. Planprogram som utreder förutsättningar och utvecklingsinriktning för områdena kring Österleden tas fram. (Se vidare under Större utvecklingsområde Gränby–Österleden)

Bergsbrunna stadsnod (Uppsala södra)

Bergsbrunna stadsnod utgörs av området kring ett framtida stationsläge – Uppsala södra. Ett nytt stationsläge är en förutsättning för utvecklingen av en stadsnod vid Bergsbrunna. Området är i dagsläget till betydande del obebyggt och har en begränsad tillgänglighet. Med en ny station och en koppling till E4 ökar tillgängligheten markant. Idag nås cirka 100 000 arbetsplatser inom 60 minuter från denna del av Uppsala. Med ett stationsläge nås 2050 närmare 1,7 miljoner arbetsplatser inom 60 minuter. Även rekryteringsmöjligheten ökar från knappt 90 000 potentiella arbetstagare inom 60 minuter idag till närmare 1,3 miljoner år 2050.

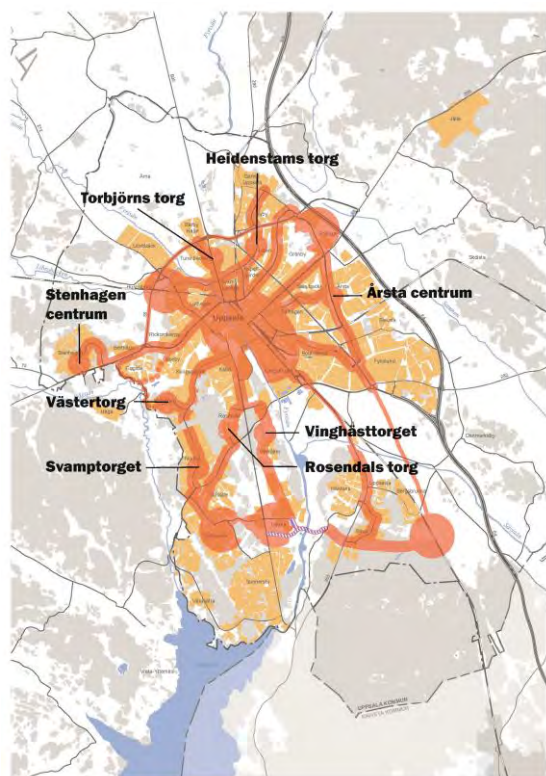
Inriktning Bergsbrunna stadsnod (Uppsala södra)

Bergsbrunna stadsnod ska utvecklas som ett levande centrumområde kring ett nytt stationsläge med snabb och smidig kollektivtrafik till övriga stadsnoder och innerstaden. Stadsnoden ska utvecklas med en koncentration av bostäder, verksamheter och andra funktioner. Förändring och utveckling ska ta tillvara den potential som den nya stationen och stadsnoden kan ge till att förstärka tillgängligheten och sambanden i regionen. Även stadsnodens potential att fungera som omstigningspunkt till tåg för invånare i tätorter och landsbygdsområden, framförallt i norr och öster, ska tas tillvara. Stadsnoden ingår i ett Större utvecklingsområde (se vidare Större utvecklingsområde Sydöstra stadsdelarna). Kommunen ska ta fram en fördjupad översiktsplan för Bergsbrunna stadsnod och de sydöstra stadsdelarna.

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

Stadsdelsnoder är befintliga och tillkommande platser med lokal centrumfunktion för en eller flera angränsande stadsdelar. Stadsdelsnoderna är belägna längs stadsstråk med hög tillgänglighet till kollektivtrafik och har en koncentration av service och mötesplatser för invånare och verksamma. Minst en hållplats för stomlinjebuss finns eller är planerad i respektive stadsdelsnod. Stadsdelsnoderna har en viktig funktion och potential för människors vardagliga närhet till kommersiell och offentlig service och innehåller både bostäder, arbetsplatser och vardagsservice för omgivande stadsdelar. Vissa av stadsdelsnoderna kan också ha någon enskild funktion, exempelvis handel, som riktar sig till ett större omland (exempelvis Stenhagen centrum). Genom att rymma en koncentration av målpunkter kring hållplatser i stomlinjenätet får stadsdelsnoderna – tillsammans med innerstaden, stadsnoderna och stadsstråken – en strukturerande roll i stadsutvecklingen och bidrar till närhet och tillgänglighet till vardagsservice för invånare och besökare.

I översiktsplanen anges åtta stadsdelsnoder i Uppsala stad. I plankartan redovisas stadsdelsnoderna schematiskt med en cirkel. Inriktning för stadsdelsnodernas utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan.



Stadsdelsnoder	
● Vinghästtorget (Ulleråker)	● Stenhagen centrum
● Rosendals torg	● Torbjörns torg
● Svamptorget	● Heidenstams torg
● Västertorg	● Årsta centrum

Figur 18 Stadsdelsnod – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stadsdelsnod

Målbild

Stadsdelsnoderna ska utvecklas som lokala centrum med en koncentration av bostäder, arbetsplatser och service, med omgivande stadsdelar som huvudsakligt upptagningsområde. Stadsdelsnoderna ska utvecklas som väl integrerade och inkluderande platser i sina respektive stadsdelar och långsiktigt bidra till att säkra tillgänglighet till basservice i staden. Stadsdelsnoderna ska utvecklas som platser där människor möts och vardagens ärenden kan skötas.

Koncentration, bebyggelse och funktioner

Stadsdelsnoderna ska ha hög koncentration av bebyggelse med vardagsservice, bostäder, verksamheter, lokaler samt inkluderande offentliga miljöer. Stadsdelsnodernas roll som samlande plats för lokal social infrastruktur (vård, skola, bibliotek, kulturlokaler med mera) ska tas tillvara och utvecklas, så att de långsiktiga behoven för omgivande stadsdelar kan tillgodoses. Utrymme och underlag behöver säkras för långsiktig utveckling av lokal service som dagligvaruhandel, vård, skola samt olika typer av lokaler. Det ska finnas goda förutsättningar för vistelse, organiserade och spontana aktiviteter och för möten mellan olika människor – både i inne- och utemiljöer. Exempelvis genom att utrymme ges för lek, lokal kultur och idrott, lokala evenemang med mera. Förutsättningar för stadsliv under dag- och kvällstid ska stärkas. Vid viktiga rörelsestråk, hållplatser och torg och andra strategiska platser ska förutsättningar skapas för en hög koncentration och kontinuitet av stadslivskvaliteter samt verksamheter och lokaler, särskilt i bottenplanet.

Struktur och utformning

Kvarters- och gatustrukturer ska, tillsammans med torg, parker och andra friytor, stödja funktionen och identiteten som välintegrerat och mångfunktionellt lokalt centrum. Stadsdelsnodernas potential att ha sammanlänkande funktion i närområdet ska tas tillvara. Utveckling av bebyggelse, allmänt tillgängliga, inkluderande och inbjudande offentliga platser samt kommersiella och offentliga servicefunktioner ska tas tillvara och stärka identiteten som lokal mötesplats.

Kvarters- och gatustrukturer ska stärka rumsliga samband och orienterbarheten och göra det enkelt att röra sig i olika riktningar, till och från och inom området. Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk. Därför ska tydliga och sammanlänkande strukturer av kvarter, gator och andra offentliga rum såsom torg och parker eftersträvas. Stadsdelsnoderna, hållplatser och andra målpunkter ska enkelt kunna nås till fots och med cykel.

Där grönstråk korsar stadsdelsnoderna ska kontinuitet i grönstråkens funktioner säkras, så långt som möjligt på sätt som bidrar till kvaliteter i stadsdelsnodens bebyggelse och rörelsestråk. Åtgärder bör också vidtas för att korsande funktioner ska samutnyttja ytor, exempelvis genom högkvalitativ grönska i gaturum, friytor eller särskilt utformade gångpassager.

Förändring och utveckling

Möjligheten till större och mindre kompletteringar av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadsdelsnodens roll som lokalt centrum ska tas tillvara. I vissa fall behöver större omvandlingar övervägas. Förändringar ska bidra till en hög koncentration av vardagsnära servicefunktioner, bostäder och kvalitativa friytor.

Särskilda preciseringar och avvägningar för stadsdelsnoder

Prioritera och säkra utrymme i kollektivtrafikens kapacitet och framkomlighet i rätt lägen samt säkra utrymme för angöring med cykel till stomlinjehållplats.

Upplysningar och hänvisningar för stadsdelsnoder

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

- > Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående arbete, 2016)
 - > Program för Ulleråker (KS, 2016)
 - > Program för Eriksberg (pågående arbete 2016)
 - > Program för Östra Sala backe (KS, 2010)
-

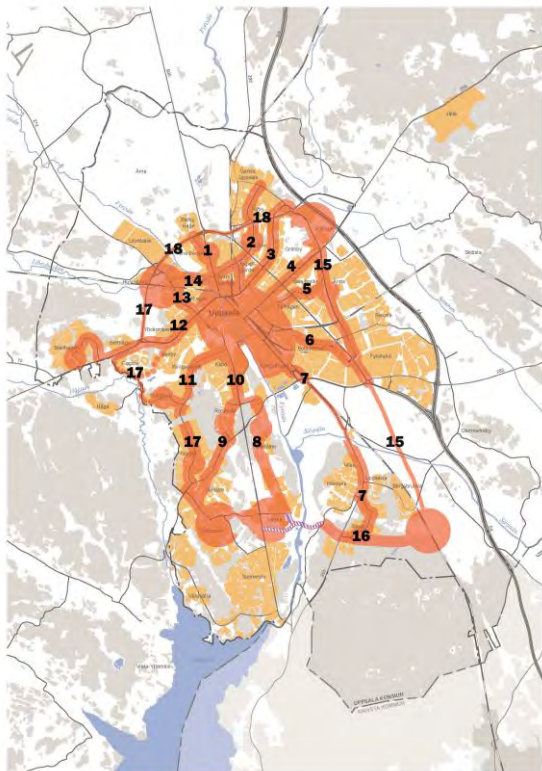
Stadsstråk



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

Stadsstråk utgörs av strategiska gatustråk som binder samman innerstaden, stadsnoder och stadsdelsnoder. De är utpekade huvudstråk för kollektivtrafiken. Stråken och hållplatslägena längs dessa ska - tillsammans med innerstaden, stadsnoderna och stadsdelsnoderna - bidra till att många får hög tillgänglighet och närhet till kollektivtrafik och olika viktiga funktioner i staden. De flesta av stråken har grundläggande potential för att utveckla stadsliv och bebyggelse. I plankartan redovisas dessa som stadsstråk med en bred linje. Några stråk eller delar av stråk saknar i utgångsläget förutsättningar för stadsliv och bebyggelse, men har en viktig sammanlänkande funktion för kollektivtrafik med hög kapacitet. I plankartan redovisas dessa stråk med en tunnare linje. I de flesta fall följer sträckningen av stråk och länkar befintlig gatusträckning, men i vissa fall hänvisar illustrationen till en planerad sträckning. Stråken och deras delsträckor har olika förutsättningar och utveckling av stråken kommer att behöva ske succesivt under perioder fram till år 2050.

Inriktning för stadsstråken beskrivs nedan. Efter det ges motsvarande inriktning för stråken som primärt utgör länkar för kollektivtrafiken.



Figur 19 Stadsstråk – utdrag ur plankartan.
Teckenförklaring se sidan 33.

Stadsstråk
1. Svartbäcksstråket
2. Nybystråket
3. Gränbystråket
4. Vaksalastråket
5. Salabacksstråket
6. Bolandsstråket
7. Sävjastråket
8. Ultunastråket (Kunskapsspåret)
9. Gottsundastråket
10. Gluntenstråket (del av Kunskapsspåret)
11. Eriksbergsstråket
12. Stenhagenstråket
13. Börjestråket
14. Fyrisvallsgatan/Gamla Uppsalagatan
15. Gränby – Bergsbrunna
16. Bergsbrunna – Ultuna –Gottsunda
17. Gottsunda – Börjetull
18. Börjetull – Gränby

Inriktning för stadsstråk (redovisade med bred linje på plankartan)

Målbild

Stadsstråken ska utvecklas till attraktiva rörelsestråk med koncentrationer av bebyggelse, platsbildningar och andra funktioner som bidrar till livfulla gaturum som länkar samman stadens olika delar. Det ska vara lätt och attraktivt att röra sig i stadsstråken och de ska bidra till att öka tillgängligheten och minskade restider med kollektivtrafik inom staden och kommunen. Stadsstråken ska också bidra till en successiv utökning av innerstaden längs stråken.

Koncentration, bebyggelse och funktioner

Stadsstråken ska ha en hög koncentration av bostäder och en kontinuitet av stadslivskvaliteter med återkommande inslag av lokaler, verksamheter och vardagsservice. Hållplatslägen och andra strategiska platser ska ha en strukturerande roll för lokalisering av verksamheter, platsbildningar och bebyggelsekoncentrationer.

Längs delsträckor av vissa stråk kan det finnas begränsningar i lämpligheten eller vara olämpligt för bostäder. Exempel på där det är olämpligt kan vara inom luktzonen för reningsverket söder om Kungsängsesplanaden.

Utveckling av stadsstråken behöver beakta den specifika sträckans roll för olika trafikslag. Tillgängligheten till och framkomligheten för kollektivtrafiken ska prioriteras. Stadsstråken ska rymma stomlinjer för en kapacitetsstark kollektivtrafik. Samtidigt ska stråken ha en kontinuitet av stadslivskvaliteter och gatornas barriäreffekter ska hållas låga. Där barriäreffekter ändå riskerar att uppstå ska åtgärder vidtas som stöder stadsliv samt människors möjligheter att smidigt röra sig tvärs stråken. I stråken ska det finnas inslag av allmänt tillgängliga platsbildningar som inbjuder till aktivitet och vistelse.

Sidorna av stråken ska i de flesta fall utvecklas med bebyggda kvarter där bottenvåningen bidrar till kontinuitet och variation i stadslivskvaliteter längs stråken. Lokaler och verksamheter ska finnas som ett återkommande inslag längs stråken. Strategiska platser, särskilt vid hållplatslägen, ska ges ett särskilt fokus och utvecklas med mötesplatser, bostäder, vardagsservice och en högre koncentration av lokaler och verksamheter än resten av stråket. Det här är särskilt viktigt i de utpekade knutpunkterna för kollektivtrafiken.

Struktur och prioritering vid utformning

Kvarters-, grönstruktur och platsbildningar ska möjliggöra att gatornas båda sidor nyttjas effektivt och bidra till förutsättningar för stadsliv längs och tvärs gatan. Orientering av bebyggelse och entréer ska bidra till stadslivskvaliteter och levande trygga rörelsestråk. Det ska vara lätt att röra sig till och från hållplatslägena, som gående och cyklist som vill parkera sin cykel vid hållplatsen. I gaturummen är framkomligheten för kollektivtrafiken prioriterad. Kollektivtrafiken ska därför så långt som möjligt ha prioriterade körfält.

Grönska längs stråken ska bidra till att skapa attraktiva gaturum, ett gott lokalklimat samt fördröjning och rening av dagvatten. Där stadsstråk korsar gröna stråk ska kollektivtrafikens framkomlighet prioriteras. Kontinuitet i både stadsstråk och grönstråk ska eftersträvas. Så långt möjligt ska de båda stråken stärka varandra och åtgärder vidtas för att de korsande funktionerna ska samutnyttja ytor, exempelvis genom högkvalitativ grönska i gaturummet eller särskilt utformade gångpassager.

Förändring och utveckling

Möjligheten till större och mindre kompletteringar av befintliga stadsmiljöer som stödjer stadsstråkens roll som sammanlänkande attraktiva rörelsestråk ska tas tillvara. Förändringar ska bidra till en ökad koncentration av bostäder (där så är lämpligt) samt kontinuitet av stadslivskvaliteter med återkommande inslag av lokaler och verksamheter. I vissa fall kan mindre kompletteringar prövas separat. I andra fall behöver kompletteringar behandlas i ett större perspektiv och större omvandlingar övervägas. Möjligheten till större omvandlingar ska särskilt beaktas vid hållplatser i stomlinjenätet.

Preciseringar och avvägningar för stadsstråken (bred linje på plankartan)

Strategier för utvecklingen av enskilda stadsstråk eller delsträckor av dessa tas fram vid behov.

Prioritera kollektivtrafik och stadslivskvaliteter. Gatusektionen i stadsstråken ska rymma stomlinje för kapacitetsstark

kollektivtrafik samtidigt som gatans barriäreffekter hålls låga. En prioritering av kollektivtrafik och stadslivskvaliteter kan begränsa kapacitet och framkomligheten för biltrafik längs vissa sträckor. Längs andra sträckor kan prioritering ske utan större inverkan på övrig framkomlighet.

Beakta aktualiteten i hållplatsers placering när utveckling sker på de platser hållplatsen inte är etablerad. Säkra trygga gångvägar till hållplatser samt goda möjligheter angöra hållplatslägena med cykel. Cykelparkering ska finnas i anslutning till hållplatslägena.

Säkra utrymme för angöringsparkering till verksamheterna i stråket. Huvudinriktningen är att angöringsparkering till bostäder och verksamheter längs stadsstråken inte ska påverka framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken. Närhet och tillgänglighet för angöring för personer med funktionsnedsättning ska alltid beaktas. Framkomlighet och angöring för gång och cykeltrafik ska alltid beaktas. Samtidigt ska sektionsbredden för ett stråk i dess helhet inte tillåtas bli omotiverat bred. Exempelvis kan vid behov en kortare sträcka med bredare sektion förordas framför en bredare sektion längs stråken som helhet.

Upplysningar och hänvisningar för stadsstråk

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

- > Kommande Trafikstrategi och Trafikplan
- > Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående arbete 2016)
- > Program för Ulleråker (KS, 2016)
- > Program för Eriksberg (pågående arbete 2016)
- > Program för Boländerna (KS, 2014), revidering för främre Boländerna (pågående arbete 2016)
- > Program för Östra Salabacke (KS, 2010)

Inriktning för stadsstråk, övriga (redovisade med tunn linje på plankartan)

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

Inriktning för stadsstråk, ej detaljstuderade (redovisade med streckad linje på plankartan)

Inriktning och lokalisering klargörs i särskild utredning. Tillsvidare ska handlingsfrihet hållas för stadsstråksutveckling i båda redovisade alternativa sträckningarna.



Stadsbygd

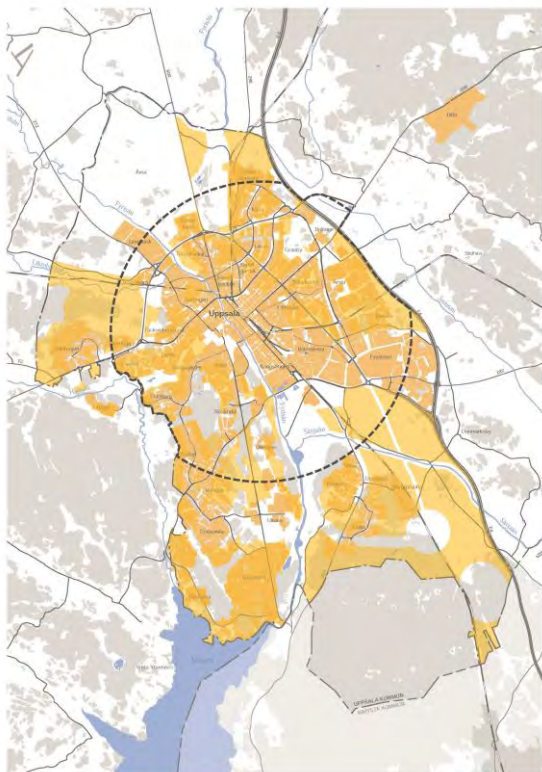


- Blandstad med tyngdpunkt på bostadsutveckling, förändringar kompletterar och länkar samman
- Plats för bostadsnära funktioner och rekreationsområden som skapar närhet och livskvalitet
- Ökad koncentration av bebyggelse främst inom nära cykelavstånd från Resecentrum

Stadsbygden utgörs av de delar av staden som inte omfattas av innerstad, stadsnoder, stadsdelsnoder, stadsstråk, grönområden eller verksamhetsområden. Större delen av utgörs av bebyggelse från olika tidperioder i stadens utveckling, men relativt stora delar utgörs av lokala rekreations- och naturområden. Vissa andra obebyggda områden i stadsbygden kommer att behöva tas i anspråk, med bland annat bebyggelse, inom översiktsplanens tidshorisont till år 2050.

Områdena inom 4 kilometer från Resecentrum har en särskilt potential för bebyggelseutveckling som bidrar till att skapa närhet med cykelavstånd mellan stort antal av stadens målpunkter. Stadsbygdens utbredning sträcker sig på plankartan till den yttre gränsen för stadens utbredning år 2050.

Inriktning för stadsbygdens utveckling med tillhörande preciseringar ges nedan.



Figur 20 Stadsbygd – utdrag ur plankartan. Den streckade cirkeln visar ett avstånd på fyra km från Uppsala resecentrum. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stadsbygd

Målbild

Stadsbygden ska utvecklas med en tydlig tyngdpunkt på fler bostäder och inslag av lokaler och verksamheter. I stadsbygden ska också vardagsfunktioner och friytor, som kompletterar utbudet i stadens tätare delar, rymmas och utvecklas. Samspel och variation i bebyggelsestäthet, bebyggelse typer och kompletterande funktioner som ger närhet i vardagslivet ska eftersträvas.

Bebyggelse, funktioner och koncentration

Stadsbygden ska ha en hög koncentration av framför allt bostäder med inslag av lokaler och verksamheter, viss vardagsservice, platser för föreningsliv samt ytor för vardagsrekreation som är svåra att rymma i de tätare delarna av staden. Vardagsfunktioner, så som grundskolans lägre årskurser och förskolor, behöver ges utrymme i stadsbygden med god närhet och tillgänglighet till bostäder, grönområden och kollektivtrafik. Friytor ska avsättas för att säkerställa närhet till funktioner som ger livskvalitet i vardagslivet. Det kan till exempel handla om områden med natur, fotbollsplaner, gräsplaner allaktivitetsplatser, större platser för odling, med mera. Stadsbygden inom nära cykelavstånd från Resecentrum ska utvecklas mot en högre koncentration av bebyggelse, jämfört med övriga delar av stadsbygden. Fler bostäder inom detta område bidrar till att fler invånare kan nå Resecentrum inom nära cykelavstånd (cirka 4 kilometer) och stora delar av stadens målpunkter inom medelångt cykelavstånd (cirka 8 kilometer).

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

Struktur och prioritering vid utformning

Kvarters- och gatustrukturer ska bidra till att länka samman närområdet och olika områden i staden. Kontinuitet och finmaskighet i gång- och cykelvägnätet ska säkras med gena anslutningar till huvudcykelstråk, hållplatser och målpunkter. Förändringar bör ta sin utgångspunkt i den befintliga bebyggelsens och platsens identitet.

Förändring och utveckling

Möjligheten till kompletteringar i befintliga stadsmiljöer ska tas tillvara. Förändringar ska stödja en intensivare markanvändning. Utöver att fler bostäder tillkommer ska samtidigt förändringar bidra till att säkra närhet till rekreations- och friytor samt andra vardagsnära funktioner. Mindre kompletteringar kan behöva behandlas i ett större perspektiv. Inom nära cykelavstånd (4 kilometer) från Resecentrum ska särskilt beaktas möjligheten till större omvandlingar för tillägg av bebyggelse. Den befintliga bebyggelsens förutsättningar ska tas tillvara att tillsammans med ny bebyggelse bidra till en bredd och mångfald i stadsbygden och bostadsutbudet.

Preciseringar och avvägningar för stadsbygd

Eftersträva att bebyggelse tillägg får en god integrering i befintliga bebyggelsemiljöer, även där nytillskott bidrar till variation i området.

Säkerställ att förändringar bidrar till att skapa förutsättningar för väl sammanlänkade områden och delområden.

Säkerställ att ytor och funktioner som ger närhet i vardagen (särskilt för barn, unga och äldre) värnas och tillkommer vid komplettering och omvandling.

Beakta det lokala och det övergripande behovet av friytor. Beakta även stadens övergripande kort- och lång siktiga behov av vissa mer utrymmeskrävande rekreationsytor.

Ta tillvara de värdeskapande funktionerna i stadsgrönskan, lokala grönområden och lokala grönstråk. Värna viktiga lokala parker och närmatur samtidigt som bebyggelse tillskott kan möjliggöras där så är lämpligt. Skapa tydliga länkar mellan lokala stråk och friytor med de övergripande gröna och blå stråk som anges i översiktsplanen.

Uppllysningar och hänvisningar för stadsbygd

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

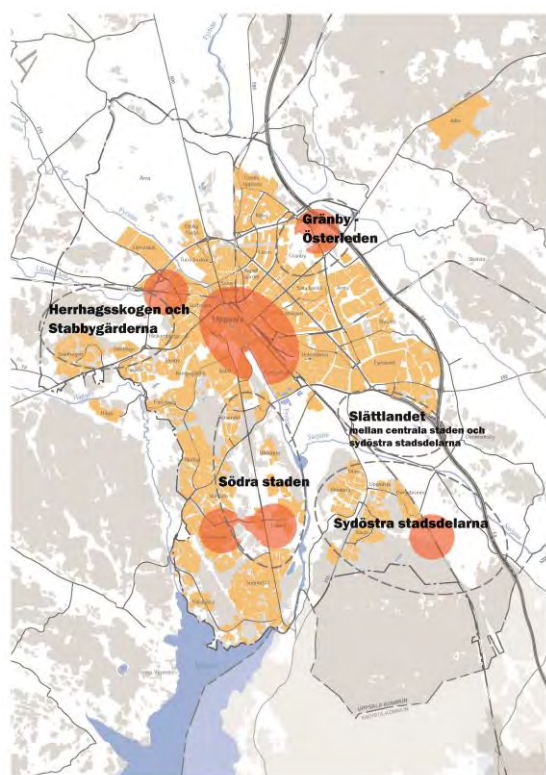
- > Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående arbete 2016)
 - > Program för Ulleråker (KS, 2016)
 - > Program för Gottsunda (pågående arbete 2016)
 - > Program för Eriksberg (pågående arbete 2016)
 - > Program för Boländerna (KS 2014), revidering för främre Boländerna (pågående arbete 2016)
 - > Program för Östra Salabacke (KS, 2010)
 - > Strukturprogram för Librobäck (PBN, 2006)
-

Större utvecklingsområde

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

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

Beskrivningar och inriktning för respektive större utvecklingsområde ges nedan.



Större utvecklingsområde

- Södra staden
- Sydöstra stadsdelarna
- Herrhagsskogen och Stabbygårderna
- Gränby-Österleden
- Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

Figur 21 Större utvecklingsområde - utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Södra staden

Området ligger i södra Uppsala som innefattar bland annat Ulleråker, Rosendal och Ultuna. Södra staden innefattar också en stor del av blivande stadsnoden Gottsunda/Ultuna.

Inriktning för Södra staden

Hur området ska utvecklas hanteras i den fördjupade översiktsplanen för Södra staden. Den fördjupade översiktsplanen möjliggör cirka 25 000 nya bostäder, samt flera tusen nya arbetsplatser.

Sydöstra stadsdelarna

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

Inriktning för sydöstra stadsdelarna

Kommunen ska upprätta en fördjupad översiktsplan för att förbereda inför en omfattande stadsexpansion under planperioden. Stadsexpansionen bedöms kunna innehålla minst 10 000 nya bostäder, stora utrymmen för flera verksamhetsmiljöer, etablering av en ny tågstation (Uppsala Södra) strax söder om Bergsbrunna. Utvecklingen ska också innehålla flera nya lokala och regionala transportkopplingar, inklusive två nya stadsstråk (se Stadsstråk). Sammantaget bäddar detta för utveckling av området som stadsnod (se Stadsnod).

Stadsstråket benämnt som Sävjastråket (Se Stadsstråk) kan på sikt behöva få delvis annan sträckning.

Utöver ovan nämnda aspekter ska den fördjupade översiktsplanen bevaka möjligheten att på lång sikt foga samman utvecklingsområdet med Uppsala stad via slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna (se utvecklingsområde Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna). Även möjligheterna till kopplingar söderut mot Alsike ska bevakas.

Det är aktuellt med stadsutveckling ut på slättlandet öster om järnvägen endast efter det att statsmakterna tagit beslut om att etablera en ny tågstation. Området söder om de befintliga stadsdelarna Sävja och Bergsbrunna bör inte byggas ut annat än marginellt innan det finns en stabil tidplan för när ny tågstation ska anläggas. Det är nödvändigt för att säkerställa möjligheten till utveckling av en tät stadsbygd i lämpliga lägen. På Nántuna-sidan av väg 255 i partierna söder om reservatet för ny kollektivtrafiklänk samt i reservatets närområde norrut bör inte ny bebyggelse tillkomma innan fördjupad översiktsplan upprättats. Fram till dess att kommunen upprättat en fördjupad översiktsplan ska stadsbyggande och andra åtgärder i området också ta hänsyn till de grova strukturer för nya trafikkopplingar som syns i översiktsplanens plankarta.

Recipient för dagvatten i Bergsbrunna är Sävjaån ett Natura-2000-område. Höga krav på fördröjning och rening alternativt bortledning av dagvatten kommer att krävas för att skydda Uppsalaåsen som dricksvattentäkt och uppnå MKN i åsen, sjöar och vattendrag, främst Fyrisån.

Herrhagsskogen och Stabbygårderna

Området ligger väster om Bärbyleden och innefattar bland annat Herrhagsskogen, Stabbygårderna och västra delarna av Börjetull stadsnod. Området genomskärs av ett reservat för ny järnväg mot Enköping (Aroslänken).

Inriktning för Herrhagsskogen och Stabbygårderna

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

Områdets utveckling kan belysas i successiva delgeografiska programarbeten, men de större sammanhangen måste finnas med redan från början

Gränby-Österleden

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

Inriktning Gränby-Österleden

De inriktningar som finns för bland annat Verksamhetsområde och Stadsnoder gäller. Därutöver gäller följande; Kopplingarna och fördelning av funktioner mellan det nya verksamhetsområdet öster om E4 och stadsnoden Gränby behöver studeras, liksom hur sammanlänkning kan ske över Österleden. Området ska fortsatt utvecklas med idrotts- och rekreationsfunktioner och handel, men näringslivsprofilen bör successivt breddas.

Bebyggelseutvecklingen ska stödja Gränbyparkens funktion som regionalt parkområde, inklusive inslagen av natur- och odlingspedagogik (4H-gården). Nyttillskott av bostäder är viktigt och ska stödja sammanlänkningen av områdets olika delar. Det befintliga vattenverket behöver ges expansionsutrymme och utrymme för nya större trycksatta ledningar, vilket ska tillgodo ses i samklang med ny stadsbebyggelse i övrigt. Utvecklingen av Gränby ställer stora krav på fördröjning- och rening av dagvatten. Delar av dagvattnet rinner mot Fyrisån och ska ner i ledningssystem och det är långt till recipient. Andra delar ska mot Samnan (markavvattningsföretag) som idag har stora problem med översvämningar.

Slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

Området ligger i östra Uppsala mellan Boländerna, järnvägen, Sävjaån och E4:an. Området utgörs av värdefull jordbruksmark och värdefullt landskap som formerar karaktären av stad på slätten och dessutom en viktig inflygningsskil för sträckfåglar mot Årike Fyris.

Inriktning slättlandet mellan centrala staden och sydöstra stadsdelarna

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

Upplysningar och hänvisningar för större utvecklingsområde

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen i större utvecklingsområden se även;

- > Fördjupad översiktsplan för Södra staden (pågående arbete 2016)
 - > Program för Ulleråker (KS, 2016)
 - > Strukturprogram för Librobäck (PBN, 2006)



Prioriterad tätort

Plats för basservice för tätorten och omgivande landsbygd



Stöd för befolkningstillväxt och bebyggelseutveckling i balanserad takt och omfattning

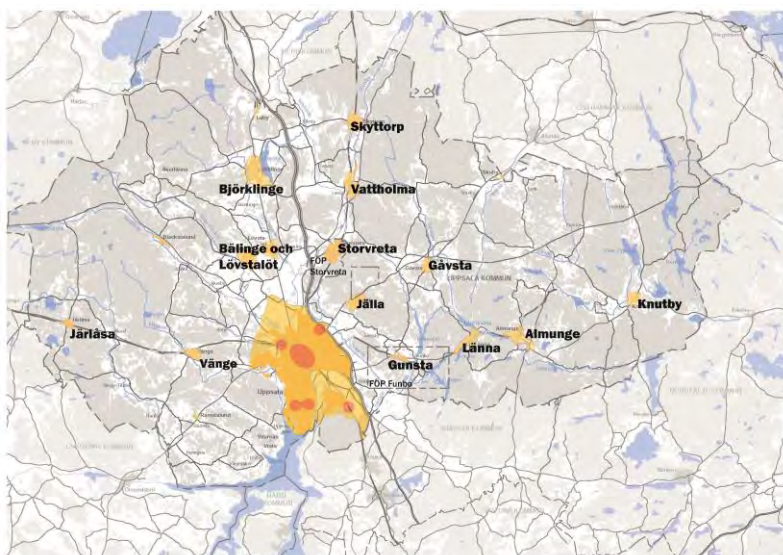
Koncentration av bebyggelse, service samt bostäder i kollektivtrafiknära lägen

De prioriterade tätorterna utgörs av kommunens större tätorter som ligger bra geografiskt i det regionala kollektivtrafiksystemet, med god turtäthet. De prioriterade tätorterna är också stöddepunkter för basservice för de egna invånarna och för omgivande landsbygder och ibland andra orter. Tillsammans med landsbygden och staden erbjuder tätorterna ett varierat utbud av boende- och verksamhetsmiljöer.

Tätorternas attraktionskraft och potential består i överblickbara sociala sammanhang, en förhållandevis småskalig bebyggelse, tillgång till basservice, inre små avstånd, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. Här finns ett visst utbud av lokala arbetstillfällen och möjligheter till etablering av verksamheter. Lokala arbetstillfällen bidrar även med underlag till service och är viktigt för sammanhållningen och det lokala civilsamhället. Flertalet av tätorterna är starkt beroende av goda pendlingsmöjligheter till Uppsala stad eller till stora koncentrationer av arbetsplatser i andra kommuner.

Tätorterna har sammantaget haft en positiv befolkningsutveckling sedan mitten på 00-talet. Det underlättar möjligheten att upprätthålla service. Även om landsbygdsbefolkningen också ökat måste basservicen i allt högre grad förlita sig till befolkningsunderlaget inne i själva tätorten. Tätorternas funktioner som besöksmål för kommuninvånare och andra mer långväga besökare är sammantaget svagt utvecklade, men undantag finns – exempelvis Storrjetas skidanläggning med konstsnö. Tätorterna har olika karaktärer och skilda förutsättningar att utvecklas.

I plankartan redovisas orterna med befintlig bebyggelse utbredning samt en schematiskt avgränsad yttre zon. Inriktningen för de prioriterade tätorterna med tillhörande preciseringar ges nedan, följt av kompletterande beskrivning och inriktning för respektive tätort.



De prioriterade tätorterna:

- Vänge
- Järlåsa
- Bälänge och Lövestalöt
- Björklinge
- Storvreta
- Vattholma
- Skyttorp
- Jälla
- Gävsta
- Gunsta
- Länna
- Almunge
- Knutby

Figur 22 Prioriterad tätort – utdrag ur plankartan.
Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för prioriterad tätort

Målbild

De prioriterade tätorterna ska utvecklas som inbjudande och levande lokalsamhällen som erbjuder tillgång till basservice för orten och omgivande landsbygd, ett varierat bostadsutbud, korta avstånd inom orten, närhet till omgivande natur och landsbygd samt goda pendlingsmöjligheter. Förutsättningar för en fortsatt befolkningsökning i en takt och till nivåer som går hand i hand med god kommunal ekonomi ska stödjas. Vid expansion av tätorterna är det viktigt att åstadkomma så pass hög koncentration av bebyggelse att kvaliteten med tätorternas närhet och överblick behålls och att nya områden kopplas samman med befintliga. Basservice och andra grundläggande funktioner ska finnas och utvecklas i och i anslutning till orten, i möjligaste mån i centrala lägen. Förutsättningar för utveckling av verksamheter och arbetsplatser i lämpliga lägen ska tas tillvara. Kulturmiljöer och lokala byggnadstraditioner är viktiga utgångspunkter för orternas bebyggelseutveckling.

Bebyggelse, funktioner och koncentration

Tätorternas utveckling ska ske i riktning mot ökad funktionsblandning och genom komplettering med hustyper, upplåtelseformer och lägenhetstyper som är underrepresenterade i tätorten. Bostäder med särskild service ska så långt möjligt integreras i ordinarie bostadsproduktion. I tätorternas centrala delar, invid tågstationer och andra kollektivtrafikhallplatser, ska utvecklas som levande centrumområden och mötesplatser för ort och omland med koncentration av bostäder och service - här prioriteras bebyggelsetillskott och ökad funktionsblandning. I dessa delområden finns också oftast de bästa förutsättningarna för tillkomsten av andra bostäder än småhus med äganderätt.

Allmänt tillgängliga och inkluderande mötesplatser, offentliga platser och friytor behöver utvecklas i takt med bebyggelsen – i huvudsak i centrala lägen kring station, hållplatser eller andra viktiga målpunkter. Ytor och lokaler för lokal kultur, idrott och fritid behöver tillkomma i lägen med god tillgänglighet i takt med tätorternas utveckling.

Tätorterna och deras närområden ligger väl till i kollektivtrafiksystemet och är därför också lämpliga platser för lokalisering av vissa besöksfunktioner av betydelse för andra delar av kommunen och regionen. Det kan exempelvis handla om portfunktioner till rekreativa natur- och kulturmiljöer eller om ytkrävande specialanläggningar för sport- och idrott eller andra evenemang.

Struktur och utformning

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

Förändring och utveckling

Möjligheten till större och mindre kompletteringar som stärker att tätorterna successivt kan utvecklas som inbjudande levande lokalsamhällen med starkt underlag för basservice samt ett varierat bostadsutbud ska tas tillvara. Plan- och tomtberedskap för bostäder bör alltid finnas i varje prioriterad tätort om inte kapacitetstaket är nått för teknisk- eller social infrastruktur. Utrymme för verksamhetsetableringar bör också finnas.

Preciseringar och avvägningar för prioriterade tätorter

Större expansion av de prioriterade tätorterna ska i första hand ske genom planläggning i direkt anslutning till tätorten. Inom tätortsgränsen i övrigt bör ny bebyggelse planläggas om det inte är uppenbart onödigt.

Klargör i vilken utsträckning kulturhistoriska objekt är skyddsvärda i samband med initiativ till förändringar inom kommunala kulturmiljöer.

Viktiga siktlinjer ska inte skymmas. Det gäller till exempel siktlinjer från vägar till kyrkor, och andra större karaktärsbyggnader. Värdefulla landskapsrum och utblickar mot dalgångar, sjöar och vattendrag ska värnas.

Vänge

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

Inriktning för Vänge

Utveckling av ny bostadsbebyggelse bör begränsas till max 50 nya bostäder till dess förutsättningarna för tillkomsten av en hållplats för Upptåget klargjorts. En större bebyggelseexpansion bedöms inte ske under planperioden. Sannolikt krävs kapacitetshöjande investeringar för att åstadkomma tillräcklig turtäthet för att tågtrafiken ska kunna ta över stora andelar resande mot Uppsala stad. När förutsättningarna för en sådan trafikering klargjorts och det finns en stabil tidplan kan det bli aktuellt att förbereda Vänge för en större utbyggnad med över 800 nya bostäder. När en större utbyggnad blir aktuell blir inriktningen att åstadkomma tätare bebyggelsemiljö nära pendeltågstationen. Utbyggnadsinriktning, grönstruktur, trafikering inklusive planskilda korsningar med järnvägen samt lämplig plats för tågstopp med kringfunktioner behöver då studeras. Det finns delvis kommunal mark att använda för ändamålet. Planläggning för upp till 50 bostäder totalt kan ske i lägen som inte äventyrar en sådan framtida expansion. Ett område öster om Vänge mellan järnvägen och väg 72 kan vara lämpligt för etablering med verksamheter som påverkar omgivningen (se vidare under ”verksamhetsområden”).

Upplysningar och hänvisningar för Vänge

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

Järlåsa

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

Inriktning för Järlåsa

Utveckling av ny bostadsbebyggelse bör begränsas till max 20 nya bostäder inom planperioden. En större utbyggnad av Järlåsa bedöms inte vara möjlig under planperioden. Med investeringar i Dalabanan kan tätare pendeltågstrafik på sikt bli möjlig. Handlingsfrihet bör därför hållas för ett tågstopp centralt i samhället. Inom tätorten ska bevakas att mark vid det gamla stationsläget inte varaktigt tas i anspråk på ett sätt som hindrar att en ny pendeltågsstation med kringfunktioner tillkommer efter planperioden. Mindre bebyggelsestillskott på icke planlagd mark inom och i anslutning till tätorten kan prövas utan planläggning, om så bedöms rimligt. Det motiveras av det låga exploateringsstrycket. Ny bebyggelse utanför tätorten kan i rätt lägen ge värdefulla tillskott till ortens serviceunderlag. Utveckling av verksamheter kan vara möjligt i anslutning till befintliga verksamheter vid väg 72.

Upplysningar och hänvisningar för Järlåsa

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

Bälinge och Lövstalöt

De båda tätorterna ligger på Uppsalaslätten, cirka 12 kilometer norr om Uppsala. Bälinge och Lövstalöt ligger mellan sparade åkerholmar och bebyggelsen utgörs främst av småhus. Bälinge utvecklades som villaförort till Uppsala på 1960- och 1970-talen. Lövstalöt är ett utpräglat villasamhälle där huvuddelen av bebyggelsen tillkom under 1960-talet. Båda orterna har haft en förhållandevis omfattande bostadsutbyggnad de senaste tio åren. Både Bälinge och Lövstalöt är orter på slätten med begränsad tillgång till närbelägen skog, vilket innebär att Högstaåsen, Lövstahagarna, Björklingeåns omgivning, motionsspåren och skogsmarkerna upp mot Kiplingeberg är viktiga för närrecreation. Bälinge har ett medelgott serviceutbud medan Lövstalöt har väldigt få servicefunktioner. Goda förbindelser med kollektivtrafik till Uppsala finns med buss. Vid Fansta pågår planläggning för cirka 130 bostäder och vid Nyvla pågår planläggning för cirka 55 bostäder. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för ytterligare cirka 500 bostäder. Det finns inga självklara expansionsriktningar eller förtättningsmöjligheter i orterna som kan ta emot cirka 500 nya bostäder. Kommunen äger mark som kan vara lämplig för ny bebyggelse. Bälinge och Lövstalöt ligger i stadens omland.

Inriktning för Bälinge och Lövstalöt

Endast en mindre utveckling av ny bostadsbebyggelse bedöms vara möjlig under planperioden. Tätorternas läge i det öppna slättlandskapet och karaktären på befintlig bebyggelse sätter gränser för hur de kan utvecklas enligt de principer som gällt hittills. För att kunna bedöma möjligheten till större expansion behövs programstudier som tar ett helhetsgrepp för båda tätorterna och inkluderar utvecklingsmöjligheterna av både bostäder, service och verksamheter

Upplysningar och hänvisningar för Bälinge och Lövstalöt

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Strandskydd råder inom delar av närområdet.
 - > Skydd för landskapsbilden råder inom delar av närområdet.
-

Björklinge

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

Inriktning för Björklinge

Björklinge bör kunna utvecklas med cirka 300 bostäder under planperioden. Det finns potential för bebyggelseutveckling genom förtätningar på central mark. De höga kulturmiljövärdena i norr ska beaktas och hänsyn måste tas till Långsjön. Åkermiljön söder om kyrkan bör särskilt värnas med hänsyn till kulturmiljövärden och siktlinjer. Utveckling av verksamheter bör kunna ske vid befintliga verksamhetsmiljöer.

Upplysningar och hänvisningar för Björklinge

Tillämpa även;

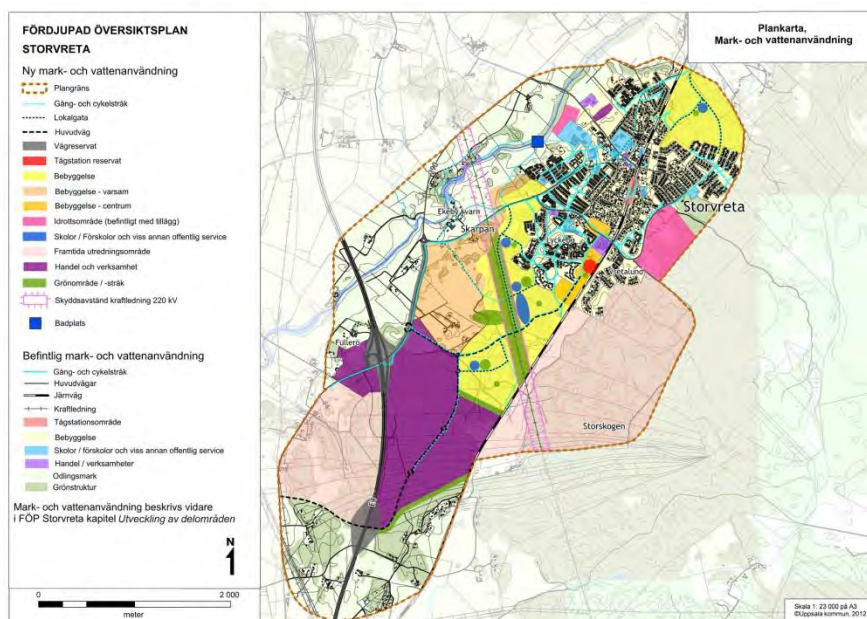
- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

Storvreta

Tätorten ligger längs Ostkustbanan cirka 1,5 mil nord-nordost om Uppsala där slätten runt Fyrisåns dalgång möter skogslandskapet. För Storvreta finns en särskild fördjupning av översiktsplanen (FÖP Storvreta, 2012). Genomförandestrategin i denna behöver förnyas. Bland annat är det inte aktuellt att flytta stationsläget på kommunens initiativ under planperioden. Markreservatet för en sådan flytt bör dock behållas och långsiktig låsning av annan användning undvikas för en eventuellt senare flytt. Det finns en utvecklingspotential för 1600 bostäder eller mer samt ett omfattande område för verksamheter, bland annat yrkrävande och miljöstörande anläggningar. Genomförandet bedöms pågå under längre tid. Kommunen äger en del av marken som är tänkt för ny bebyggelse.



Figur 23. Plankarta från fördjupad översiktsplan för Storvreta.

Inriktning för Storvreta

Inriktningar som anges i fördjupad översiktsplan för Storvreta gäller.

Upplysningar och hänvisningar för Storvreta

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Fördjupad översiktsplan för Storvreta (KF, 2012)

Vattholma

Tätorten ligger längs ostkustbanan, cirka 2 mil norr om Uppsala. Tätorten ligger i ett gammalt kulturlandskap med Fyrisån centralt belägen i tätorten. Vattholma har en lång och intressant historia med kyrkomiljö från medeltiden, en järnbruksmiljö med anor från 1500-talet och en slottsmiljö med bevarad huvudbyggnad från 1600-talet. Vattholmas långa och varierade byggnadshistoria har skapat en mångfald av byggnader och miljöer som tillsammans ger unika förutsättningar att bygga vidare på. Serviceutbudet är förhållandevis svagt och bör därför stärkas. Goda kollektivtrafikförbindelser erbjuds genom Upptåget. Stationsläget har tidigare flyttats till ett läge som idag inte har så tät bebyggelse. Det finns gott om närnatur inom och kring tätorten. Skogen öster om landsvägen och park- och naturmiljöerna kring ån och åsen är viktiga tillgångar för tätorten och har potential för utveckling av rekreativa kvaliteter. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för ytterligare cirka 300 bostäder. För större expansion behövs ett nytt avloppsreningsverk och minst 500 nya bostäder utöver de 300 som dagens kapacitet räcker till. Kommunen äger en del mark som eventuell kan vara möjlig för bebyggelseutveckling.

Inriktning

Vattholma bör utvecklas med tät bebyggelse i stationsnära lägen. Potentiell utbyggnadsmark finns i direkt anslutning till stationsområdet, men också i andra lägen. Om expansionsmöjligheterna i de stationsnära lägena är goda bör det på längre sikt övervägas om investeringar i VA-kapaciteten ska göras för att möjliggöra minst 800 bostäder under planperioden. Utrymme för verksamheter bör kunna utvecklas integrerat inom befintlig tätort och eventuellt i nytt läge vid infart från väg 290.

Upplysningar och hänvisningar för Vattholma

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
 - > Skydd för landskapsbilden råder inom delar av tätorten och närområdet.
 - > Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 290.
-

Skyttorp

Tätorten ligger längs med ostkustbanan och längs väg, cirka tre mil norr om Uppsala. Skyttorp tillkom som en följd av att järnvägen drogs fram mellan Uppsala och Gävle på 1870-talet. Under 1900-talet utvecklades snickerirörelse som kom att sätta en stark prägel på orten. Bostäder byggdes i takt med industriernas utveckling i tre delområden, norr om Vikstavägen, på Åsby backar österut till Fyrisån samt söder om snickerifabrikens mark närmast öster om järnvägen. Sedan industrin la ner har ytterligare en del villabebyggelse tillkommit. Ortens eget serviceutbud är svagt, men tillgången till upptåget innebär pendlingsmöjligheter och goda tidsavstånd till orter med mer service. Stationen ligger centralt och god kollektivförbindelse till Uppsala finns med Upptåget. Dessutom ger angränsande skogsområden god tillgång till närmatur. Det finns teknisk kapacitet i VA-systemet för 150 nya bostäder. För att kunna finansiera en överledning av vatten och avlopp från Uppsala krävs en utbyggnad med minst 2700 bostäder. Kommunen äger en mindre del mark i gott läge för ny bebyggelse.

Inriktning för Skyttorp

Skyttorp kan under planperioden utvecklas med ny bebyggelse upp till kapacitetsgränsen för VA, vilket innebär cirka 150 nya bostäder. Tätare bebyggelse nära pendeltågsstationen bör möjliggöras. Det stora industriområdet invid stationen utgör på sikt potential för omvandling till en helt ny tätortsmiljö. Utveckling av verksamheter bör kunna ske i delar av befintliga verksamhetsmiljöer, men behöver beakta en framtida utveckling och omvandling av stationsnära bostadsmiljöer.

Upplysningar och hänvisningar för Skyttorp

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

Jälla

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

Inriktning för Jälla

Jällas läge nära staden i kombination med närheten till rekreationsområden gör att området på sikt kan ha förutsättningar att expandera mera. En utveckling av ny bostadsbebyggelse behöver medföra minst 500 ytterligare bostäder, utöver pågående och planerad utbyggnad, för att möjliggöra förstärkningar i VA-kapaciteten. En sådan expansion ska föregås av ett programarbete som bör innefatta ett större område på båda sidor om väg 288. Programmet bör formulera en samlad strategi för hur skilda bebyggelsegrupper ska knytas ihop och hur en utvecklad basservice ska åstadkommas i strategiska lägen. Programmet behöver också klarlägga skyddsavstånd till bostäder från expanderande miljöstörande verksamheter i Hovgården, Rörken och Grän. Programutredningen bör också klargöra gränsen mellan bebyggelse och grönområdet i öster (Örlösan).

Upplysningar och hänvisningar för Jälla

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Fördjupad översiktsplan (FÖP) för Hovgården – Rörken (KF, 1993) berör utredningsområdet.
 - > Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 288.
-

Gåvsta

Tätorten ligger strax söder om väg 288, cirka 1,5 mil nordost om Uppsala. Gåvsta är ett gammalt sockencentrum i Rasbo. En större bostadsexpansion skedde i början av 1970-talet då det tillkom två större villaområden. Under 1990- och 2000-talet tillkom ytterligare småhusområden. Orten är till stora delar omgiven av slättlandskap, varför hagmarks- och skogsområdet från kyrkan och västerut är en viktig tillgång för rekreation. Gåvsta har svagt till medelgott serviceutbud som är viktigt för hela Rasbobygden. God kollektivtrafikförbindelse finns till Uppsala med buss, Tätorten har egen VA-försörjning som klarar en utbyggnad med ytterligare cirka 150 bostäder. För att Gåvsta ska kunna expandera med mer än 150 bostäder krävs förstärkning av VA-kapaciteten genom överledning från Uppsala. Minst 2000 ytterligare bostäder behövs för att finansiera detta. Kommunen äger mark som lämpar sig för ny bebyggelse. Sydost om Gåvsta pågår planläggning för cirka 25 bostäder.

Inriktning för Gåvsta

Orten kan utvecklas med upp till 150 nya bostäder under planperioden. Verksamheter bör kunna utvecklas i anslutning till infarten till vid väg 288.

Upplysningar och hänvisningar för Gåvsta

Tillämpa även;

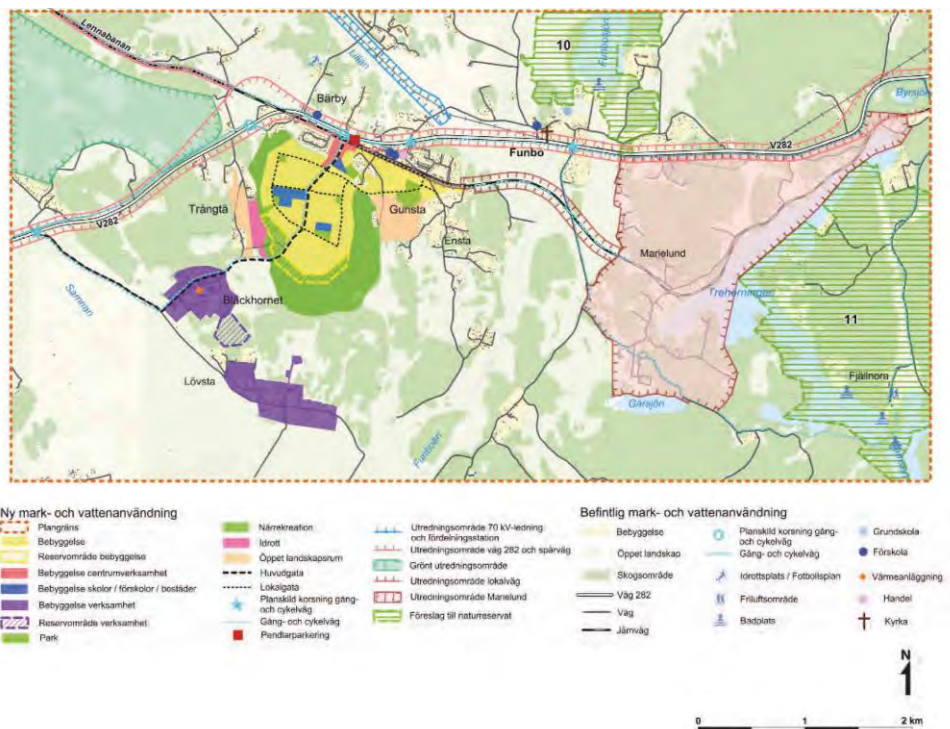
- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 288.
-

Gunsta

Tätorten ligger längs väg 282 cirka 1,5 mil öster om Uppsala. God förbindelse med kollektivtrafik till Uppsala finns med buss. Hållplatser är lokaliserade utmed väg 282. Strategin för den fysiska utvecklingen av orten finns i en fördjupad översiktsplan för Funboområdet (FÖP Funbo, 2011) Utvecklingspotential med cirka 1500 bostäder finns i FÖP Funbo och utbyggnad bedöms pågå under minst ett decennium. Detaljplaneläggning och genomförande pågår i Gunsta. Marken som är tänkt för utbyggnad ägs av kommunen och ett flertal privata aktörer. Utöver det finns pågående programarbete för ett område kring Marielund. Uppsala kommuns pågående utbyggnad av vatten och avlopp längs 282 kommer att möjliggöra en utbyggnad med cirka 2500 nya bostäder i hela stråket fram till Almunge.



Figur 24. Plankarta från fördjupad översiktsplan för Funbo (Gunsta)

Inriktning för Gunsta

Inriktningar som anges i fördjupad översiktsplan för Funbo gäller.

Upplysningar och hänvisningar för Gunsta

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Fördjupad översiktsplan för Funbo (KF, 2011)
- > Program för Marielund (pågående arbete 2016-)

Länna

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

Inriktning för Länna

Tätorten kan på sikt utvecklas med max cirka 500 nya bostäder under planperioden. Främst i form av småhus men också med inslag av flerfamiljshus närmast väg 282. Länna bör expandera västerut, norr om väg 282, eftersom det området utgör en naturlig fortsättning på orten. Verksamheter bör kunna utvecklas i anslutning till befintliga verksamhetsmiljöer.

Uppllysningar och hänvisningar för Länna

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

Almunge

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

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

Inriktning för Almunge

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

Upplysningar och hänvisningar för Almunge

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Strandskydd råder inom delar av tätorten och närområdet.
 - > Skydd för landskapsbilden råder inom delar av tätorten och närområdet.
 - > Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282 och väg 273.
-

Knutby

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

Inriktning för Knutby

Tätorten kan utvecklas med upp till 150 nya bostäder under planperioden. Knutby har goda fysiska förutsättningar för en utbyggnad, men avståndet till Uppsala bidrar till att efterfrågan på nya bostäder är låg. Mindre bebyggelsetillskott inom och i anslutning till tätorten på mark som inte är planlagd kan med hänsyn till det låga exploateringsstrycket i området prövas utan planläggning, om så bedöms rimligt. Ny bebyggelse utanför tätorten kan i rätt lägen ge värdefullt tillskott till ortens serviceunderlag. Förutsättningar för utveckling av verksamheter i strategiska lägen bör tas tillvara.

Upplysningar och hänvisningar för Knutby

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > Strandskydd råder inom delar av närområdet.
 - > Skydd för landskapsbilden råder inom delar av tätorten och närområdet.
 - > Områdesbestämmelser för Knutby kyrkomiljö.
 - > Utökad byggnadsförbud på 30 meter gäller för väg 282.
-

Landsbygd



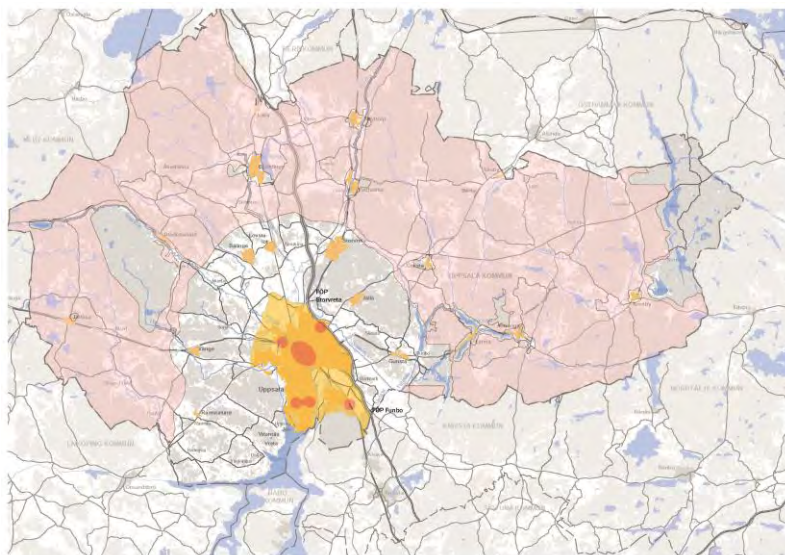
- Goda utvecklingsmöjligheter för landsbygdnäringar
- Utveckling med hänsyn till platsens värde och naturgivna förutsättningar
- Tillskott av bebyggelse som ger långsiktiga mervärden

Landsbygden utgör merparten av kommunens yta och består till största delen av produktionsmark för skogs- och jordbruksnäringarna. Dessa marker rymmer också stora biologiska värden – i många fall beroende av ett aktivt lantbruk. Olika bygder och trakter med särpräglade karaktärer har utvecklats kring byar, kyrkor och herrgårdar eller utifrån naturgivna förutsättningar som sjöar och dalgångar. Landsbygdens roll har förändrats under de senaste decennierna. Strukturomvandlingen av de areella näringarna, teknisk utveckling och den relativa närheten till Uppsala stad och Stockholm-Mälardalen har förändrat villkoren för både människor och företag på landsbygden. Sammantaget har förutsättningarna för bosättning och försörjning på landsbygderna stärkts. Att bo och leva i landsbygdsmiljö är möjligt även för den som arbetar på en annan plats. Landsbygderna har potential att öka sin betydelse såväl för kommunens och regionens egenförsörjning som för att vidareutveckla och skapa nya exportvaror, tjänster och bostäder.

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

Begreppsdefinition

I följande inriktningar och preciseringar förekommer begreppet *Landsbygdsnäring*: Landsbygdsnärings är areella näringar som jord- och skogsbruk samt verksamheter som är ytkrävande och/eller kräver speciella anläggningar/lokaler och/eller innebär brukande av mark/vatten och som svårigen kan lokaliseras i staden, tätorterna eller i särskilda verksamhetsområden.



Figur 25 Landsbygd – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för landsbygden

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

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

Preciseringar och avvägningar för landsbygd

Ny bostadsbebyggelse som innebär att planläggning krävs bör i normalfallet inte medges. Planläggning kan dock användas för expansion av prioriterad tätort eller för att lösa särskilda problem inom befintliga bebyggelsegrupper. Överväg också planläggning om det kan möjliggöra större bebyggelsetillskott i anslutning till servicenod. Bygglövsprövning i den nära omgivningen till prioriterad tätort ska ta hänsyn till möjligheten att senare kunna expandera tätorten.

Utvidgning av prioriterad tätort prövas med planläggning, om det inte är uppenbart onödigt, exempelvis med hänsyn till rådande bebyggelsestryck.

Ny bebyggelse ska, placeras och grupperas så att den ansluter till rådande bebyggelsemönster, med inslag av naturliga gröna stråk mellan bebyggelsegrupper.

Ny bebyggelse ska anpassas till landskap och kulturmiljöer genom val av plats, skala, form, färgsättning och material.

För lov och förhandsbesked till ny bebyggelse utanför kommunalt VA-område krävs att förutsättningar för VA-försörjningen är säkerställd i förväg.

Bygglövsbefrielse för vissa åtgärder utanför planlagt område enligt PBL 9 kapitlet 6 § gäller i Uppsala kommun för områden med maximalt 7 bebyggda tomter som angränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg eller mindre grönområde. För bebyggelsegrupper med 8 eller fler tomter gäller bestämmelserna för sammanhållen bebyggelse i PBL 9 kapitlet 7 §.

Upplysningar och hänvisningar för landsbygd

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Prövning av ansökningar om förhandsbesked och bygglov

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

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

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

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

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

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



Serviceod

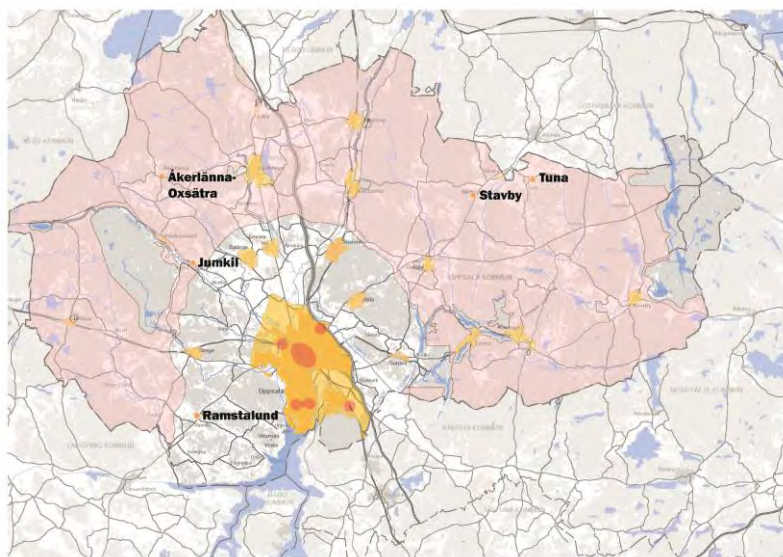


De särskilda preciseringarna och avvägningarna för Landsbygd ska tillämpas.

Markområden lämpliga för bebyggelse i anslutning till befintlig service bör i första hand reserveras för ytterligare servicefunktioner.

Serviceoderna är platser med viss samhällsservice och andra funktioner som har betydelse för en omliggande landsbygd som generellt sett saknar god tillgänglighet till en prioriterad tätort eller staden. Serviceoderna har förutsättningar för funktioner som exempelvis förskola, skola, kyrka, idrottsplats, bygdegård, dagligvaruhandel. Den kommunalt finansierade servicen (förskola och skola) är för sin fortlevnad beroende av att tillräckligt många föräldrar väljer att söka dessa skolor för sina barn. På platserna kan det vara lämpligt med ytterligare servicefunktioner/målpunkter.

I plankartan är serviceoderna schematiskt markerade.



Serviceoderna

- Ramstalund
- Jumkil
- Åkerlänna-Oxsätra
- Stavby
- Tuna

Figur 26 Serviceod – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för serviceod

Inriktning för den fysiska utvecklingen för serviceoderna med tillhörande preciseringar är samma som för Landsbygd.

Särskilda preciseringar och avvägningar för serviceoderna

De särskilda preciseringarna och avvägningarna för *Landsbygd* ska tillämpas.

Markområden lämpliga för bebyggelse i anslutning till befintlig service bör i första hand reserveras för ytterligare servicefunktioner.

Upplysningar och hänvisningar för serviceod

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

1	3
2	4

Stadens omland

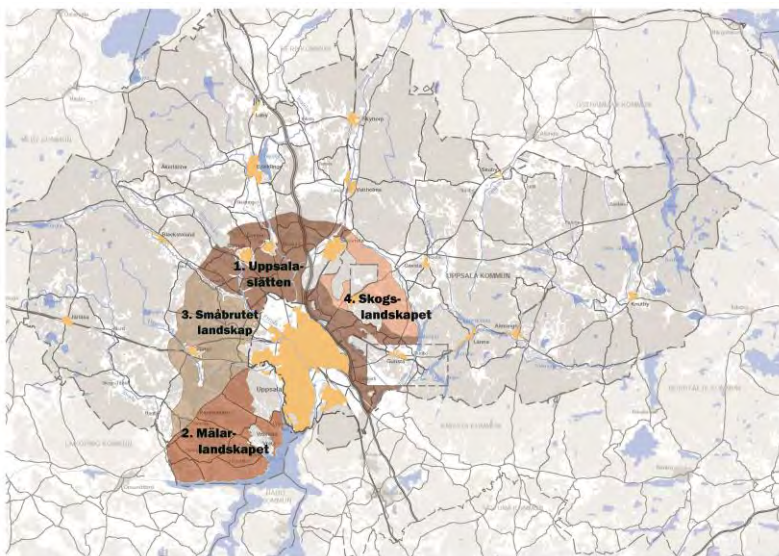
Goda utvecklingsmöjligheter för landsbygdsnärings, värna landskapsvärden

Bibehålla möjligheten till en framtida miljö- och resurseffektiv stadsexpansion

Få nya bostäder tillkommer här

Stadens omland omfattar den del av landsbygden som närmast omger staden. Här bor närmare hälften av kommunens landsbygdsbefolkning. Området utgörs av stora landskap och produktionsvärden kopplat till landsbygdsnärings. Närheten till staden innebär att bebyggelsestrycket generellt sett är särskilt starkt. Inom stadens omland återfinns fyra karaktäristiska landskapstyper; slätt, mälarskaps, småbrutet landskap och skogslandskap. Dessa karaktärer bjuder på olika förutsättningar och behöver behandlas på delvis olika sätt. Stadens omland är därför indelat i fyra delar – Uppsalaslätten, Mälarskaps, Småbrutet landskap och Skogslandskapet. I plankartan anges utbredningen av de fyra olika delarna av stadens omland.

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



Stadens omland

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

Figur 27. Stadens omland – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stadens omland

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

Upplysningar och hänvisningar för stadens omland

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

Uppsalaslätten

Storskaligt slättlandskap norr och öster om Uppsala stad. Uppsalaslättens karaktäriseras av vidsträckta vyer åt flera väderstreck och stora obrutna arealer högproduktiv åkermark. Uppsalaslätten har stor betydelse för jordbruksproduktion, upplevelsevärden och för att behålla Uppsalas karaktär av ”staden på slätten”, där gränsen mellan staden och landsbygden är tydlig, inklusive viktiga siktlinjer. Slätten avgränsas med en tydlig övergång mot mer kuperade bryn- och skogsområden i öster och övergår successivt till ett uppbrutet och mer kuperat odlingslandskap i väster.

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

Preciseringar och avvägningar uppsalaslätten

Slättlandskapet ska bevaras öppet och berg- och moränhöjderna bör inte få ytterligare bostadsbebyggelse.

Mötet mellan staden och slätten ska vara tydlig och viktiga siktlinjer ska inte brytas.

Nya byggnader och anläggningar får tillkomma för areella näringar och landsbygdsnäring. Inom befintlig detaljplan kan planändring prövas.

Ny bostadsbebyggelse får endast tillkomma som kompletterande boenden med koppling till jordbruksverksamhet. Verksamheten ska vara av sådan omfattning att den motiverar ytterligare bostadshus för jordbrukets fortsatta drift. Tillkommande bostadsbebyggelse ska lokaliseras i direkt anslutning till brukningscentrum och ha en direkt koppling till driften av jordbruket.

Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i slättlandskapet.

Åtgärder som försvårar brukande av jordbruksmark och annan jordbruksverksamhet tillåts inte

De särskilda preciseringarna och avvägningarna för ”landsbygd” ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

Mäljarlandskapet

Landskapet sydväst om staden, ner mot Mälaren. Området är en mycket gammal kulturbygd. Det utgörs av ett flackt, småbrutet och mycket öppet odlingslandskap, som genomkorsas av flera dalgångar med vattendrag som mynnar i Mälaren. Landskapet är varierat med stort inslag av betesmarker och lövträd. Gränsen mot Mälaren är till stora delar kuperad och med släta hållar som stupar direkt ned i vattnet. Bebyggelsen utgörs av enstaka gårdar och mindre byar i gårdslägen från järnåldern.

Äldre kyrkor är placerade på strategiska platser i närheten av Mälaren. Landskapet har, utöver stor betydelse för jordbruket och kulturmiljövården, stora upplevelsevärden och betydelse för friluftsliv. Nyare bebyggelse finns främst i dalstråken längs det allmänna vägnätet och vid de äldre bybildningarna. Läget är förhållandevis ogynnsamt vad gäller tillgänglighet till större målpunkter i staden och kapaciteten i stadens biltrafiksystem. I Vreta, Ytternäs och Bodarna finns tätare bebyggelse som nått sådan omfattning att kapaciteterna i transportnät och möjligheten till utvidgning av lokala vatten- och avloppslösningar sammantaget ligger nära sin gräns.

Preciseringar och avvägningar för mäljarlandskapet

Ny bostadsbebyggelse får tillkomma som komplement till landsbygdsnäring om det behövs för att utveckla eller fortsatt driva näringen

Ny bostadsbebyggelse kan därutöver endast tillkomma i form av kompletteringar men inte som utvidgningar av befintlig

Sammanhållen bebyggelse¹. I de tätbebyggda delarna av Mälarkusten som Vreta, Ytternäs och Bodarna kan inga nya bostadstomter tillkomma, på grund av avloppsförhållandena och gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

Tillskott tillåts inte ges en utbredning som påverkar områdets karaktär negativt.

Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i landskapet.

Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet

De särskilda preciseringarna och avvägningarna för ”landsbygd” ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.



Småbrutet landskap

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

Preciseringar och avvägningar för småbrutet landskap

Ny bostadsbebyggelse får tillkomma som komplement till landsbygdsnäring om det behövs för att utveckla eller fortsatt driva näringen

I anslutning till servicenod kan planläggning för ny bostadsbebyggelse övervägas.

Ny bostadsbebyggelse kan därutöver endast tillkomma som kompletteringar eller enstaka mindre utvidgningar av befintlig sammanhållen bebyggelse².

Tillskott tillåts inte ges en utbredning som påverkar områdets småbrutna karaktär negativt.

Bebyggelse och anläggningar som tillkommer ska anpassas i skala och utformning för att inte påtagligt framträda i landskapet.

Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet.

De särskilda preciseringarna och avvägningarna för ”landsbygd” ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.



Skogslandskapet

Skogslandskap öster om staden mellan Storvreta och Funbo. Området är en storskog gränsande till Uppsalasläätten. Det finns små odlingar insprängda i skogsområdet, men större delen av marken används för skogsbruk. I norr finns höga naturvärden. Det långa skogsbrynet mot Uppsalasläätten präglas av ett stort antal gårdar och herrgårdar. Bebyggelse finns i övrigt främst i skogens brynzoner och längs Östhammarsvägen. Skogslandskapet har utöver stora produktionsvärden för lantbruket även stora naturvärden och upplevelsevärden med betydelse för friluftsliv och närrecreation.

¹ Sammanhållen bebyggelse består av minst åtta bebyggda tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg eller mindre friyta. (se även ”landsbygd”)

² Sammanhållen bebyggelse består av minst åtta bebyggda tomter som gränsar till varandra eller skiljs åt endast av en väg eller mindre friyta. (se även ”landsbygd”)

Preciseringar och avvägningar för skogslandskapet

Nya tillskott av bebyggelse ska i första hand tillåtas där det finns förutsättningar att skapa bebyggelsegrupper.

Ny bostadsbebyggelse kan också tillkomma som kompletteringar eller utvidgningar av befintliga bebyggelsegrupper.

I brynen mot slättlandskapet, i synnerhet mot Uppsalaslätten, tillåts inte ny bebyggelse

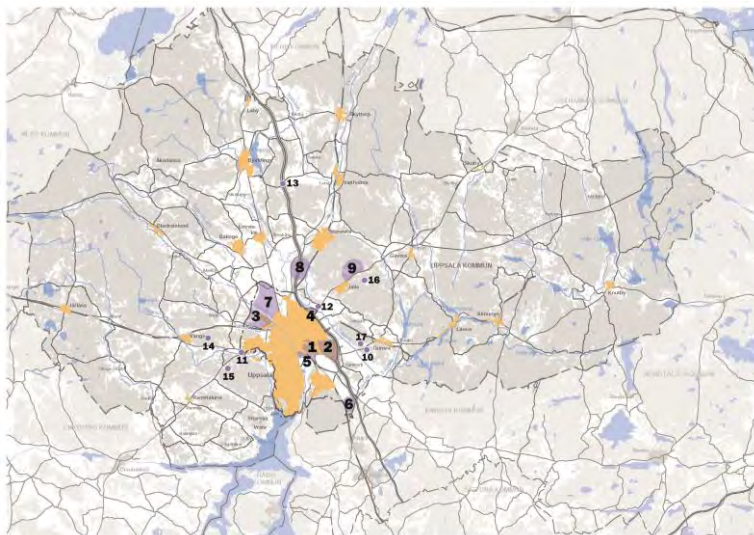
Vid prövning av bebyggelse för annat ändamål än bostäder ska särskild hänsyn tas till förutsättningarna i trafiksystemet.

De särskilda preciseringarna och avvägningarna för ”landsbygd” ska också tillämpas, bortsett från första punktsatsen.

Verksamhetsområde

Verksamhetsområden utgörs av större sammanhängande (på plankartan definierade områden) samt mindre omfattande områden (på kartan markerade på med ungefärligt läge) som är avsedda dels för verksamheter som medför störningar eller risker, dels för verksamheter som är risk- och störningståliga. Angivna områden är platser som har eller har goda förutsättningar att utvecklas med en dominans av ytor för näringsliv och andra verksamheter, utan påtaglig risk för konflikter med annan störningskänslig markanvändning. De angivna verksamhetsområdena kan i utgångsläget innehålla koncentrationer av många olika verksamheter, någon enstaka verksamhet eller inga verksamheter alls. Samtliga områden har dock potential att i olika grad utvecklas med nya verksamheter. Verksamhetsområdena har en viktig roll för stadens och kommunens långsiktiga utveckling, särskilt för att ge goda möjligheter för exempelvis verksamheter som har särskilda behov av utrymme, godslogistik eller skyddsavstånd.

Inriktning för alla verksamhetsområden beskrivs nedan. Detta följs av kompletterande inriktning för utvecklingen av större respektive mindre omfattande verksamhetsområden med tillhörande preciseringar. Detta kompletteras med inriktningar för respektive geografiskt verksamhetsområde.



Figur 28. Verksamhetsområden – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Större verksamhetsområden	Mindre verksamhetsområden (med ungefärligt läge)
1. Boländerna	10. Funbo Bläckhornet
2. Fyrislund	11. Västra stadsgränsen
3. Librobäck–Husbyborg	12. Vaksala–Eke
4. Nordöstra stadsgränsen	13. Forsamotet
5. Kungsängens gård	14. Öster om Vänge
6. Uppsala södra	15. Läby Österby
7. Ärna	16. Grän
8. Fullerö	17. Vedyxa
9. Hovgården	

Inriktning för verksamhetsområden

Verksamhetsområdena ska utvecklas för att tillsammans kunna rymma och erbjuda en mångfald av verksamhetsmiljöer som sammantaget matchar den efterfrågan fram till 2050. Det ska finnas en bredd avseende tillgänglighet för personal, besökare och gods, samt vad gäller skyltlägen, verksamhetsinnehåll, storlek, förväntat tomtpris och utbud av stödverksamheter med mera. Det betyder att det ska finnas både nya attraktiva lägen och ett utbud av enklare lokaler i nya och befintliga miljöer.

De olika verksamhetsområdena erbjuder skilda förutsättningar och lägesegenskaper (exempelvis närhet till väginfrastruktur, kollektivtrafik, innerstaden, med mera) som ska beaktas vid lokalisering verksamheter och utveckling av områdena.



Större verksamhetsområde



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

Större verksamhetsområden utgörs dels av större områden som redan domineras av olika typer av verksamheter och som har förutsättningar att fortsätta utvecklas som verksamhetsområden. Dels av områden som har särskilt goda förutsättningar att utvecklas som nya verksamhetsområden.

Inriktning för utveckling inom större verksamhetsområden beskrivs nedan. Detta följs av en kompletterande beskrivning av inriktning för respektive större verksamhetsområde. Dessa ska tillämpas tillsammans med övergripande inriktningen för alla verksamhetsområden.

Inriktning för större verksamhetsområde

Målbild

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

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

Struktur och utformning

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

Kvarters- och gatustrukturer ska medföra lättorienterad och säker angöring för både godstransporter samt gång- och Cykeltrafik. Det gäller både till området i stort och till olika målpunkter inom området. Barriäreffekter ska hållas så låga som möjligt och en god sammanlänkning med omgivande områden och strukturer ska eftersträvas.

Hög koncentration i byggd miljö och flexibla strukturer bör eftersträvas. Detta på ett sätt som beaktar möjligheten att på längre sikt utveckla området med en ett större inslag av och blandning med andra stadsfunktioner. Framtida potential för förtätning av bebyggelsen bör beaktas vid utveckling av strukturer. Detta gäller särskilt i staden. Det innebär att kvartersstorlekar och disposition av kvarter bör bestämmas med tanke på framtida möjligheter att omvandla delar av ett område till bostadskvarter. Det innebär också att gatustrukturer ska ha hög konektivitet med få återvändsgränder. Möjligheten att ha ett bibehållet kommunalt ägande av markområden, som kan utgöra framtida passager genom stora verksamhetskvarter, kan också behöva övervägas.

Möten med de öppna landskapen och områdenas roll som entréer till stad och tätorter ska beaktas och ges omsorg vid utformning av byggnader och verksamhetsmiljöer.

Där grönstråk korsar verksamhetsområden ska kontinuitet i grönstråkens funktioner säkras, så långt som möjligt på

sätt som bidrar till kvaliteter i verksamhetsområdets bebyggelse och rörelsestråk. Åtgärder bör också vidtas för att korsande funktioner ska samutnyttja ytor, exempelvis grönska i gaturum, friytor eller särskilt utformade gångpassager som bidrar till grönstråkens kontinuitet samt sociala och biologiska värden.

Preciseringar och avvägningar för större verksamhetsområden

Säkerställ inslag av grönt på allmän platsmark och på fastigheter där stora delar av fastigheten hårdgörs. Träd i gaturum och annan stadsgrönska ska användas för att skapa en attraktiv stad med gott lokalklimat samt bidra till rening och fördröjning av dagvatten. Eftersträva hantering av dagvatten lokalt i kombination med grönska.

Säkerställ att tillkommande verksamheter endast tillåts i lägen som innebär så att skyddsavstånd kan rymmas inom verksamhetsområdets avgränsning eller på ett sådant sätt att det inte hämmar långsiktig utveckling- och markanvändning utanför verksamhetsområdet.

Upplysningar och hänvisningar för större verksamhetsområde

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen se även;

- > Program för Boländerna (KS, 2014) samt revidering för främre Boländerna (pågående arbete 2016)
- > Program för Östra Fyrislund (KS, 2007)
- > Strukturprogram för Librobäck (PBN, 2006)

Inriktning för verksamhetsområde Boländerna

Verksamhetsområdet Boländerna omfattar i plankartan befintligt verksamhetsområde och handelsområde i Boländerna samt en expansionsyta i området mellan Kungsängsleden, järnvägen och väg 255.

Det planprogram som finns för Boländerna är i huvudsak aktuellt. Översyn av främre Boländerna pågår i form av ett nytt programarbete. Bolandsgatan-Bergsbrunnagatan behandlas under avsnittet stadsstråk.

De centrala delarna av Boländerna kommer fortsatt att innehålla industriverksamhet med långa skyddsavstånd. Denna del bör givet sitt centrala läge i staden utvecklas med en högre bebyggelsetäthet med förhållandevis personintensiva verksamheter.

Handelsområdet i Boländerna utgörs huvudsakligen av delen mellan Stålgatan och Gnistarondellen. Detta externhandelsområde är av regional betydelse och viktigt för staden som handelscentrum. Handelsområdet ska kunna utvecklas som specialiserat på handel, men ska också kompletteras med andra branscher inom de förutsättningar som handeln sätter. En stärkt koppling till innerstaden via stadsstråk längs Bolandsgatan är viktigt. Det är viktigt att Boländerna som handelsområde utvecklas med hög täthet, besöksintensiva funktioner och hög tillgänglighet till och från närområdet. En bytespunkt inom kollektivtraffiksystemet ska utvecklas. Handelsområdet och området kring bytespunkten, ska utvecklas mot en större tydlighet och kvalitet i de offentliga rummen samt bättre sammanlänkning till omgivande områden. En utveckling mot mer stadsgrönska och grönyta i området ska eftersträvas. (Se även Bolandsprogrammet, KS 2014.)

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

Inriktning för verksamhetsområde Fyrislund

Utgörs av ett av Uppsalas större verksamhetsområden beläget i stadens östra del. För större delen av området finns ett gällande planprogram. Området är i huvudsak redan detaljplanlagt för verksamheter (utbyggnad pågår, 2016-). Planläggning av det nya området ska föregås av ett planprogram.

Inriktning för verksamhetsområde Librobäck-Husbyborg

Verksamhetsområde Librobäck-Husbyborg ligger i bullerzonen från Uppsala flygplats och skjutfält vid Ärna. Utgörs av befintligt verksamhetsområde, med tyngdpunkt mellan Fyrisån och väg 272. Mötet mellan staden och det öppna landskapet kräver väl gestaltad stadsbrynzon. Planläggning för utvidgningar av området kan ske efter programstudier där bland annat trafikstrukturen klarläggs.

Inriktning för verksamhetsområde Nordöstra stadsgränsen

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

Inriktning för verksamhetsområde Kungsängens gård

Verksamhetsområdet utgörs av ytorna kring Kungsängens gård och rymmer bland annat biogasanläggning och funktioner för vattenrening. Pågående användning av markområdet bör fortsätta. Delar av området kan eventuellt också användas för båtuppläggningsplats. Hänsyn till det närbelägna Kungsängens naturreservat säkras i den fortsatta planeringen. Ny markanvändning ska anpassas efter siktlinjerna mot åsen och från åsen och ån mot staden. Kungsängens gård omfattas av skydd för landskapsbilden (NVL 19§).

Inriktning för verksamhetsområde Uppsala södra

Verksamhetsområde Södra Uppsala utgörs av ett markområde söder om den tillkommande stationen i Bergsbrunna och i anslutning till E4 och består av skogs- och jordbruksmark med åkerholmar. Markområdet kan vara lämpligt som verksamhetsmiljö med en möjlig koppling till E4 och till ostkustbanan för godshantering. Precisering av läge och omfattning bör göras i fördjupat översiktsplanearbete för de sydöstra stadsdelarna.

Inriktning för verksamhetsområde Ärna

Verksamhetsområde Ärna ligger mellan Fyrisån, Ulvavägen, väg 600 och Bärby-Hage och utgörs av försvarsmaktens inhägnade arealer vid Ärna. Här finns Uppsala Garnison med Uppsala flygplats, som är av riksintresse för såväl försvarsflyg som civilflyg. Med hänvisning till områdets centrala läge är det önskvärt att öka intensiteten i markanvändningen med ytterligare verksamheter som inte är störningskänsliga. För civil verksamhet av större omfattning krävs sannolikt planläggning.

Inriktning för verksamhetsområde Fullerö

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

Inriktning för verksamhetsområde Hovgården

Verksamhetsområde Hovgården ligger mellan Gåvsta och Jälla på norrsidan om väg 288. Här finns avfallshantering och Rörkens motorsportanläggning. Expansion kan ske med annan störande verksamhet och/eller störningstålig verksamhet. Fördjupning av översiktsplanen finns som omfattar Hovgården.

Mindre verksamhetsområde



Potential för kompletterande etableringar eller långsiktig utveckling som verksamhetsområden

Mindre omfattande verksamhetsområden som utgörs av två typer av platser. Dels platser med enstaka verksamhetsetableringar, där viss komplettering med fler verksamheter kan vara lämplig. Dels platser som inte har några verksamhetsetableringar men som har potential att utvecklas med viss ny verksamhetsetablering. På plankartan anges de mindre omfattande verksamhetsområdena med ungefärligt läge.

Inriktning för utveckling inom mindre omfattande verksamhetsområden beskrivs nedan. Detta följs av en kompletterande beskrivning av inriktning för respektive verksamhetsområde. Dessa ska tillämpas tillsammans med övergripande inriktningen för alla verksamhetsområden.

Inriktning för mindre verksamhetsområden

De mindre omfattande verksamhetsområden rymmer enskilda eller flera verksamhetsetableringar. Möjligheten till ytterligare etableringar i begränsad omfattning ska tas tillvara. Inom några av dessa markområden finns i utgångsläget inte några verksamheter, men läget i det övergripande transportsystemet gör dem lämpliga att utveckla mot verksamhetsområden.

Funbo/Bläckhornet

Mindre område med blandade verksamheter där det finns vissa expansionsmöjligheter.

Se FÖP Funbo.

Västra stadsgränsen

Befintlig verksamhetstomt. Begränsad expansion för ytterligare verksamheter kan vara möjlig. Hög kvalitet i gestaltningen krävs här vid stadsbrynet, där också landskapet utanför är känsligt. Beakta mötet med det öppna landskapet och områdets roll som entré till staden.

Vaksala-Eke

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

Forsamotet

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

Öster om Vänge

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

Läby Österby, Grän, Vedyxa

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

Upplysningar och hänvisningar för mindre verksamhetsområde

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
 - > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
 - > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.
-

Teknisk anläggning



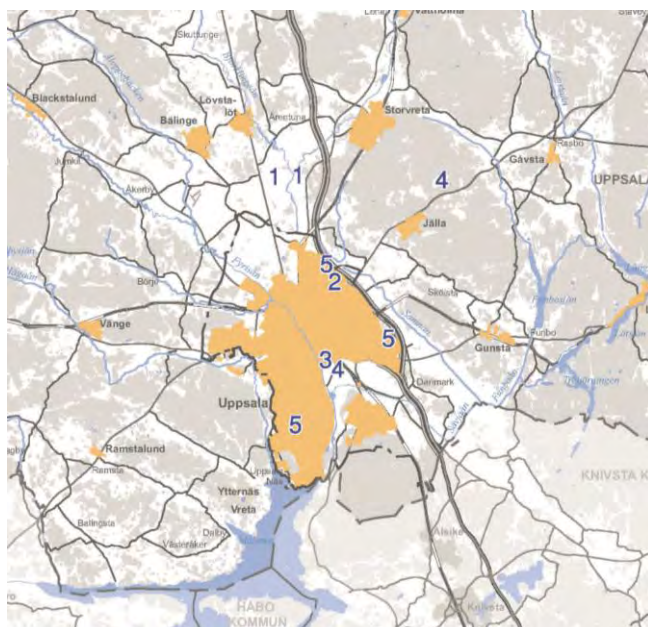
Plats och utrymme för viktiga anläggningar för långsiktig teknisk försörjning
Samordning, samlokalisering och synergi mellan systemen och med bebyggelseutvecklingen

Tekniska anläggningar kan vara flera olika typer av anläggningar. Det kan handla om kraftledningar, transformatorstationer, vatten- och energiledningsnät, reningsanläggningar och pumpstationer, värmeanläggningar, anläggningar för återvinning, ledningar för telekommunikation, radiomaster, anläggningar för lokal förnyelsebar energiomvandling med mera. Befolkningsökningen och de stora bebyggelsetillskotten ger ekonomiska möjligheter att utveckla nya systemlösningar för energi, värme, kyla och annan teknisk försörjning.

Kommunen rustar med både fler tekniska anläggningar och ombyggnad av de befintliga, för att möta behoven hos en växande befolkning. De tekniska anläggningar som redovisas i översiktsplanen avgränsas till anläggningar för dricksvattenförsörjning, avfalls- och spillvattenhantering, där det kan behövas ny etablering eller viss expansion.

I kommunen finns fem vattenskyddsområden. Det i särklass största är Uppsala- och Vattholmaåsarna och vatten härifrån försörjer cirka 85 procent av kommunens befolkning. Där åsen löper genom Uppsala stad finns fyra brunnsområden som försörjer stadens två vattenverk med råvatten. I vattenverken behandlas vatten, som distribueras inom Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens dricksvattensystem. Spillvatten från Uppsala stad och kransorter kopplade till stadens spillvattensystem behandlas i reningsverk.

På plankartan anges de tekniska anläggningarnas lokalisering schematiskt. Inriktning samt tillhörande preciseringar för den fysiska utvecklingen av de tekniska anläggningarna ges nedan.



Teknisk anläggning (i plankartan)

1. Ny vattentäkt
2. Vattenverk (Gränby)
3. Reningsverk (Kungsängen)
4. Avfallsanläggning (Kungsängens gård, Hovgården)
5. Återvinningscentral (Gränby, Fyrislund, Gottsunda)

Figur 29. Teknisk anläggning – utdrag ur plankartan.
Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för teknisk anläggning

Samordning och samlokalisering mellan de olika tekniska systemen, ledningar och anläggningar samt med bebyggelseutveckling ska eftersträvas. Det gäller exempelvis att ta tillvara spillvärme och näringsämnen, kapacitetförstärkningar och lokal förnyelsebar energiförsörjning. I det kretsloppsbaseade samhället är även samspelet mellan stad och landsbygd centralt.

Preciseringar och avvägningar för tekniska anläggningar

Beakta förutsättningar och utrymme för tekniska anläggningar vid bebyggelseutveckling.

Beakta och verka för möjligheten till samordning, samlokalisering och synergier mellan tekniska anläggningar och bebyggelsemiljöer.

Inriktning för ny vattentäkt

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

Nya vattentäkter i Svista och Fullerö ska säkras och beaktas.

Inriktning för vattenverk

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

Inriktning för reningsverk

Avloppsreningsverket i Kungsängen bedöms ha så gott som tillräcklig kapacitet för att möta kommunens utveckling fram till 2050. En begränsad expansion kan bli aktuell. Reningsverket är placerat i stadens lågpunkt, dit alla stadens spillvattenledningar leder. Vid en ny lokalisering av reningsverket är det därför oundvikligt att omfattande anläggningar i form av pumpstationer, bassänger och högflödesrening måste ligga kvar inom nuvarande fastighet. Om bostäder tillåts alltför nära reningsverket med tillhörande skyddsavstånd, finns stor risk att det uppstår svårlösta konflikter. Bostäder bör inte tillåtas så att det förhindrar reningsverkets funktion. Vad gäller de mindre reningsverken i kommunens tätorter kan det behövas nya metoder för rening av bland annat läkemedelsrester, vilket kan kräva viss expansionsyta. Här är bedömningen att inga särskilda reservat behövs.

Inriktning för avfallsanläggning: Hovgården och Kungsängens gård

Hovgården är den centrala punkten i kommunens avfallshantering. Placeringen är strategisk och sannolikt saknas andra likvärdiga alternativ inom kommunen. På Kungsängens gård finns Uppsala biogasanläggning.

Anläggningen beräknas expandera i framtiden. Om bostäder tillåts alltför nära avfallsanläggningen finns en stor risk att det uppstår mycket svårlösta konflikter. Bostäder eller annan störningskänslig verksamhet bör därför inte tillåtas så att funktionen som plats för avfallshantering respektive biogasverksamhet försvåras.

Inriktning för återvinningscentral

Det finns åtta återvinningscentraler i kommunen. För att möta behoven hos en växande befolkning krävs både fler återvinningscentraler och ombyggnad av de befintliga. Tre nya återvinningscentraler säkras i staden; i Gränby, Fyrislund och Gottsunda. Återvinningscentralen i Gränby utvecklas till en kretsloppspark, det vill säga en återvinningscentral med särskilt fokus på återanvändning.

Upplysningar och hänvisningar för teknisk anläggning

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
 - > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
 - > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.
-

Transportinfrastruktur

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

Transportinfrastruktur som översiktsplanen tar ställning till:
Cykelstråk på landsbygden
Pendlarparkering
Knutpunkt kollektivtrafik
Kollektivtrafikstråk (väg och järnväg)
Stationsreservat och befintlig station
Järnvägsreservat
Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå
Reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats
Flygplats

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

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

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

Huvudcykelstråk i stad och tätorter

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

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

Stadens väl utbyggda cykelvägnät ska fortsätta att utvecklas för att underlätta en ökande andel resor med cykel. Cykelvägnätet ska vara tydligt, sammanhängande och finmaskigt med en god tillgänglighet och framkomlighet. Huvudcykelstråk och snabbcykelvägar ska tillsammans med kollektivtrafiken ha en strukturerande roll vid mark- och bebyggelseutveckling i staden och i de prioriterade tätorterna.

Befintliga och framtida sträckningar för ett sammanhängande nät av huvudcykelstråk och snabbcykelvägar med hög framkomlighet ska beaktas vid mark- och bebyggelseutveckling i staden. Bland annat ska förbättringar av tvärgående kopplingar som binder samman stadsdelar och viktiga målpunkter beaktas och skapas. Huvudcykelstråk ska succesivt kunna uppgraderas till snabbcykelvägar. För att underlätta en ökande andel cykelresande måste tillräckligt utrymme för cykelparkering i nära anslutning till viktiga målpunkter och entréer, bytespunkter och hållplatslägen reserveras i samband med förändringar. Aktuell "Handlingsplan för arbete med cykeltrafik" ska utgöra grunden för utveckling av cykelvägnätet och tillhörande funktioner.



Figur 30. Illustration: Huvudcykelstråk och andra viktiga länkar i huvudcykelnätet. Kommande trafikstrategi kan leda till förändringar i cykelstråken.

Stadens huvudgatunät

Stadens huvudgatunät består av trafikleder, kollektivtrafikgator och huvudgator. Huvudgatunätet gör det möjligt att snabbt röra sig i staden mellan olika stadsdelar, att röra sig in till eller ut från staden samt förbi staden.

En god framkomlighet via trafiklederna är viktig för att kunna möjliggöra prioritering av kollektivtrafik längs andra gator i staden. Längs trafikleder prioriteras bilens framkomlighet. Kollektivtrafikgator och huvudgator bildar tillsammans ett sammanhängande gatunät i staden. Skillnaden mellan dem är att längs kollektivtrafikgator prioriteras kollektivtrafik, längs huvudgator prioriteras biltrafik. För de gator, som är markerade som både kollektivtrafikgator och trafikleder respektive huvudgator på kartan nedan, har kollektivtrafikens framkomlighet alltid prioritet. Prioriteringarna ska konkretiseras i arbetet med kommande trafikstrategi. Trafikstrategin och stadens utveckling kommer att leda till succesiva förändringar i huvudgatunätet.

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

Stadens huvudgatunät *illustreras* i nedanstående karta men pekas *inte* ut i plankartan.



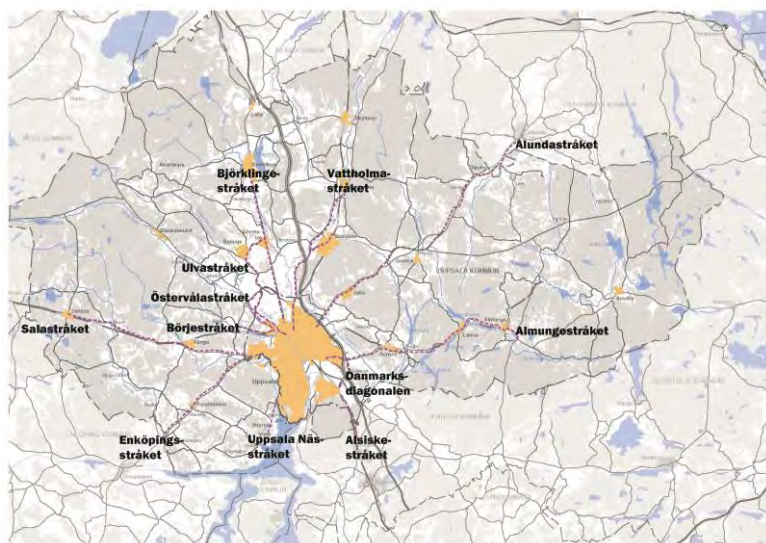
Figur 31. Illustration: Kartan visar dagens huvudgatunät. Kommande trafikstrategi och stadens utveckling kan leda till förändringar i huvudgatunätet.

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

Cykelstråk på landsbygden följer de statliga vägarna till och från staden. Cykelstråken har potential att sammanbinda tätorter och landsbygd med varandra och staden. Cykelstråken ska beaktas som en av flera strukturerande faktorer vid utveckling.

Vissa av stråken är befintliga, andra behöver tillkomma. I plankartan redovisas viktiga cykelstråk på landsbygden schematiskt.

Inriktning för cykelstråk på landsbygden beskrivs nedan.



Cykelstråk på landsbygden

- Uppsala Näs-stråket
- Enköpingsstråket
- Salastråket
- Börjestråket
- Östervålastråket
- Ulvastråket
- Björklingsstråket
- Vattholmastråket
- Alundastråket
- Almungestråket
- Dansmarksdiagonalen
- Alsikestråket

Figur 32. Cykelstråk på landsbygden – utdrag ur plankartan.
Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för cykelstråk på landsbygden

Cykelstråk på landsbygden ska utvecklas som ett led i att möjliggöra för arbets- och skolpendling. Cykelstråken ska länka samman busshållplatser med tätorter och andra målpunkter längs med cykelstråken genom att planeras utifrån ett dörr-till-dörrperspektiv. Gång- och cykelvägar längs det radiella statliga vägnätet ska vara skilda från motorfordonstrafik. Om det är en rimlig och trafiksäker lösning kan delar av en statlig väg, till exempel en vägren eller en breddad vägbana, avskiljas för gång- och cykel. Om en väg byggs om till mötesseparerad landsväg ska kommunen arbeta för en lösning med separerad gång- och cykelväg. Cykelstråken på landsbygden ska ansluta till tätorternas och stadens huvudcykelstråk.

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

Upplysningar och hänvisningar för cykelstråk på landsbygden

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

- > Kommande Trafikstrategi och Trafikplan

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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

P *Pendlarparkering*



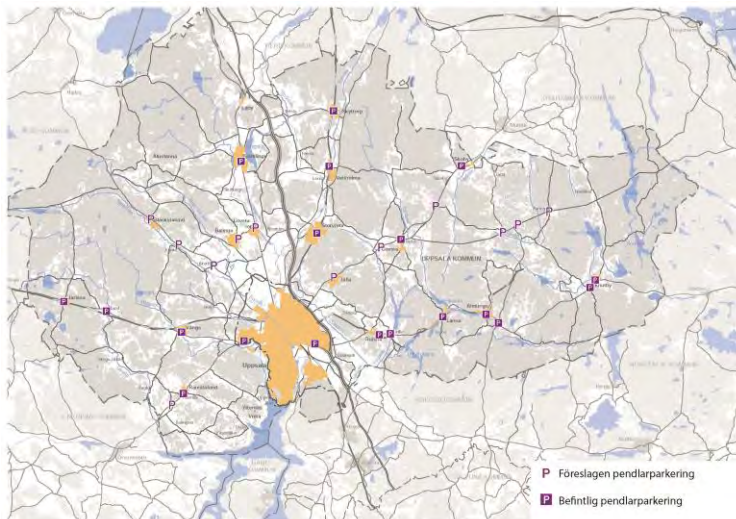
En del av kollektivtrafiksystemet

Ökar tillgängligheten till kollektivtrafik på landsbygden

Dörr-till-dörr perspektiv, samlokalisering med andra funktioner

Pendlarparkering är en plats för samåkning och plats för byte av färdmedel. Parkeringarna utgör tillsammans med en hållplats en omstigningsplats. Hur de är placerade, utformade och utrustade, är viktiga för utvecklingen av miljövänliga resor. Pendlarparkeringar fyller främst en funktion för byte mellan cykel, bil, regional kollektivtrafik och samåkning. Pendlarparkeringar ökar möjligheterna för människor som bor utanför de stora vägstråken att använda kollektivtrafiken. I stadens utkant pekar planen ut ytterligare några pendlarparkeringar. De fyller främst en funktion för människor, som bor i staden och jobbar på andra platser, att resa med kollektivtrafiken eller att samåka. I plankartan anges pendlarparkeringarnas placering schematiskt.

Inriktning med utvecklingspotential för pendlarparkeringar ges nedan.



Figur 33. Ungefärlig plats för framtida pendlarparkeringar– utdrag ur plankartan. Kartan visar även befintliga pendlarparkeringar. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för pendlarparkering

Pendlarparkeringar ska bidra till att skapa ett heltäckande system som medger för boende utanför de radiella vägstråken att lättare kunna använda kollektivtrafiken, särskilt för resor till Uppsala stad. Pendlarparkeringar ska ses som en länk i ett ”dörr-till-dörr”-perspektiv och därmed en del i kollektivtrafiksystemet.

I dagsläget finns ett antal planerade och spontana pendlarparkeringar på landsbygden. I översiktsplanen pekas önskvärda platser för ytterligare parkeringar ut. De har valts utifrån belägenhet i relation till hållplatser med tät regiontrafik och anslutande vägar, antal boende längs med dessa vägar samt utifrån dialog med intresseföreningar på landsbygden. Närmare studier måste avgöra mer exakt placering. Parkeringsplatserna ska vara trygga och säkra, bekväma, tillgängliga, och minimera avståndet mellan parkering och hållplats. Samlokalisering med andra funktioner, parkeringsplats för affär, transformatorstation eller liknande ska eftersträvas. Förutsättningarna varierar dock stort från plats till plats när det gäller till exempel behov an antal platser. Olika lösningar måste hittas beroende på detta.

Upplysningar och hänvisningar för pendlarparkering

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen av pendlarparkeringar se även;

- > Kommande Trafikstrategi och Trafikplan

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- > En genomförandestrategi behöver arbetas fram mellan berörda parter och som mer i detalj lägger fast ramar, ansvarsfördelning och genomförande mellan kommunen, kollektivtrafikmyndigheten, Trafikverket och Regionförbundet Uppsala län. Den tas fram som en del i kommande arbete med trafikstrategi och trafikplan.
-

K *Knutpunkt kollektivtrafik*

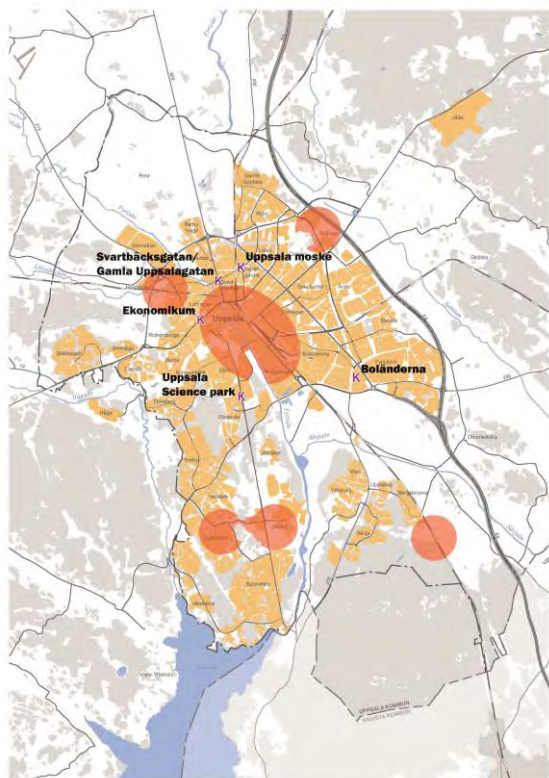


- Attraktiva och effektiva platser för att byta färdmedel
- Väl integrerade med omgivning, säkra korta promenadavstånd och väntetider
- Nya resvägar avlastar resecentrum

Knutpunkter för kollektivtrafiken i staden är strategiska platser för byten mellan region-, närorts- och stadstrafiken, men också för möjligheten att byta mellan buss och cykel.

Knutpunkter för kollektivtrafik ska avlasta resecentrum och säkerställa effektiva byten mellan busslinjer för att skapa ett mer robust kollektivtrafiksystem med hög kapacitet och fler snabba resvägar. Möjligheten att byta buss under resan från start till mål är idag begränsad till Uppsala resecentrum. Utvecklingen av andra knutpunkter är således ett nytt inslag. En knutpunkt kan också bidra till att stärka förutsättningarna för olika typer av servicefunktioner. I plankartan anges knutpunkt kollektivtrafik schematiskt.

Inriktning med utvecklingspotential för knutpunkt kollektivtrafik ges nedan.



Knutpunkter för kollektivtrafik

- Uppsala science park
- Ekonomikum
- Svartbäcksgatan/Gamla Uppsalagatan
- Uppsala moské
- Boländerna

Figur 34. Knutpunkt kollektivtrafik – utdrag ur plankartan. Kartan visar även Innerstaden och Stadsnoderna. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för knutpunkt kollektivtrafik

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

Upplysningar och hänvisningar för knutpunkt kollektivtrafik

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen av knutpunkter för kollektivtrafik se även;

- > Kommande Trafikstrategi och Trafikplan.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

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



Kollektivtrafikstråk (väg och järnväg)

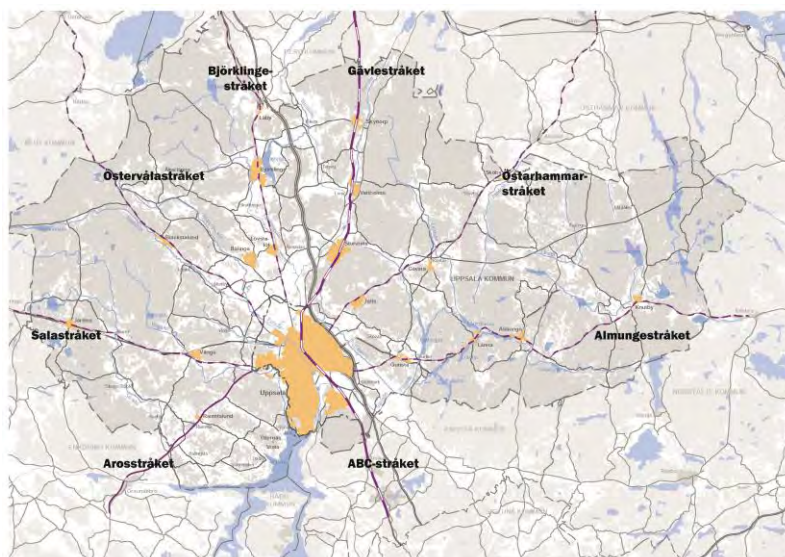
Tät trafik upprätthålls

Prioritering av framkomlighet för buss längs statliga vägar

Attraktiva miljöer, fler pendlarparkeringar och möjlighet att angöra med cykel till större hållplaster

Kollektivtrafikstråk utgörs av strategiska och prioriterade stråk för kollektivtrafiken utanför staden. I kollektivtrafikstråken går en tät och snabb kollektivtrafik. I plankartan är dessa markerade schematiskt.

Inriktning med utvecklingspotential för kollektivtrafikstråk ges nedan.



Kollektivtrafikstråk

- Arosstråket
- Salastråket
- Östervålastråket
- Björklingsstråket
- Gävlestråket
- Östhammarstråket
- Almungestråket
- ABC-stråket

Figur 35. Kollektivtrafikstråk – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning kollektivtrafikstråk

I kollektivtrafikstråken ska en tät trafik upprätthållas.

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

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

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

Upplysningar och hänvisningar för kollektivtrafikstråk

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen i kollektivtrafikstråken se även;
>Kommande Trafikstrategi och Trafikplan.

S R

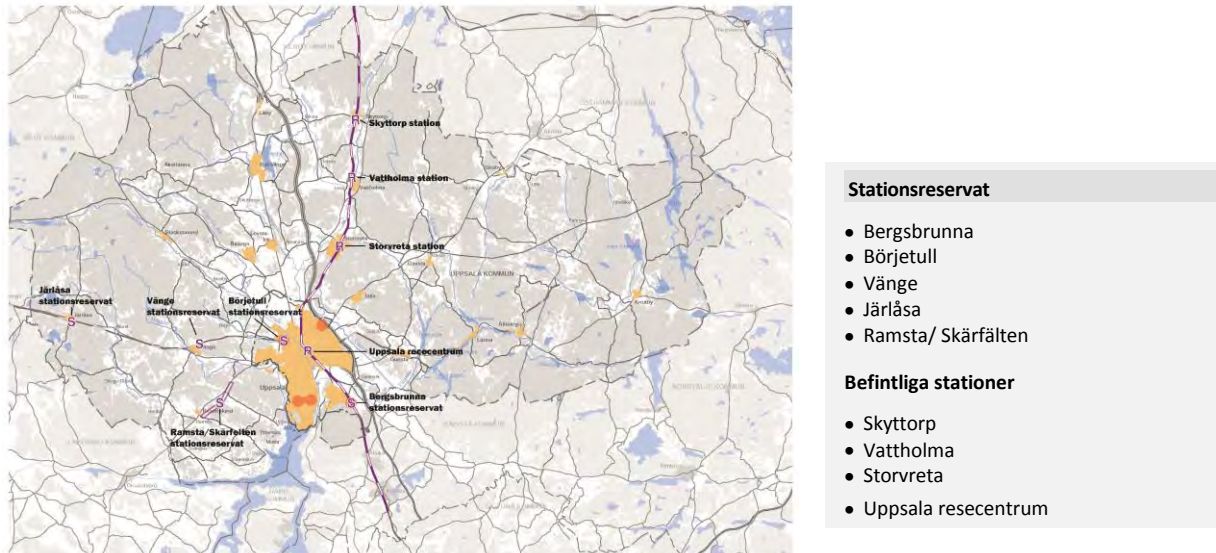
Stationsreservat och befintlig station



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

Stationsreservat är lägen som reserveras för befintliga och tillkommande järnvägsstationer i och utanför staden. De olika stationslägena ska underlätta för byten mellan region-, närorts- och stadstrafiken. Stationslägena har potential att avlasta resecentrum och är i vissa fall förutsättningar för stadens respektive berörda tätorters fortsatta expansion. I plankartan anges stationsreservatens lägen schematiskt.

Inriktning för utvecklingen inom stationsreservat samt för befintliga stationer ges nedan.



Figur 36 Stationsreservat och befintliga stationer– utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stationsreservat och befintlig station

Handlingsfrihet ska behållas för att etablera stationer med tåguppehåll vid Bergsbrunna, Börjetull, Vänge, Järlåsa och Skärfälten/Ramsta. Vid en utbyggnad av järnväg mot Enköping bör närmare utredningar precisera stationsläge i stråket Skärfälten /Ramsta. Vid befintliga stationer ska deras funktion och kapacitet säkerställas.

Upplysningar och hänvisningar för stationsreservat och befintlig station

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

- >Kommande Trafikstrategi och Trafikplan.
-



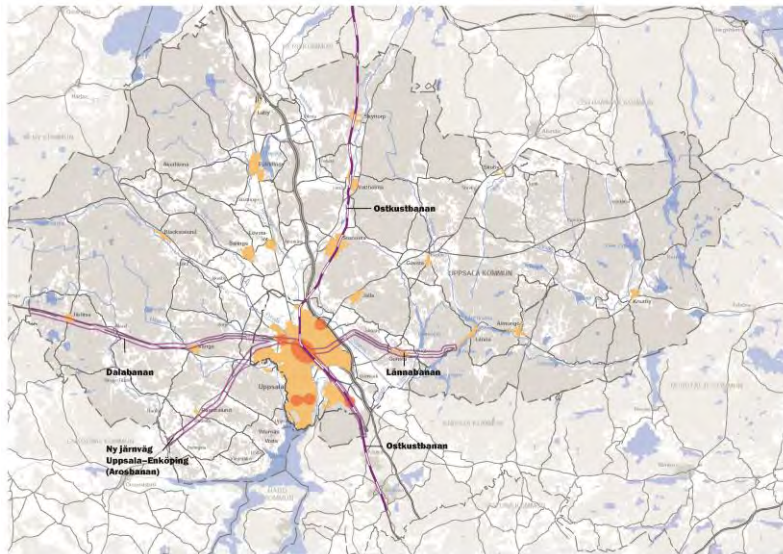
Järnvägsreservat



Handlingsfrihet för kommande järnvägsträckningar och järnvägsåtgärder

Järnvägsreservat markerar ett område som ska kunna användas för ny järnväg eller nya spår. Översiktsplanen pekar ut reservat för Ostkustbanan, Dalabanan, ny järnväg Uppsala-Enköping (Arosbanan) samt Lennabanan. I plankartan anges järnvägsreservatens utbredning.

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



Järnvägsreservat

- Ostkustbanan
- Dalabanan
- Ny järnväg Uppsala-Enköping (Arosbanan)
- Lennabanan (museijärnväg)

Figur 37. Järnvägsreservat – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för järnvägsreservat

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

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

Ostkustbanan

Ostkustbanan går i nord-sydlig riktning genom Uppsala kommun och kopplar ihop Uppsala med Stockholm och övriga Mälardalen samt norra och södra Sverige. En utökad trafikering på Ostkustbanan krävs för kommunens och regionens utveckling och har även betydelse för hela landets utveckling.

Inriktning för Ostkustbanan

Järnvägsreservatet ska möjliggöra en tillräcklig kapacitet på banan för en trafikering som möter kommande resandebehov samt integrerar Uppsala med Stockholmsregionen. Ett ianspråktaget reservat skapar förutsättningar för Uppsala stad att fortsätta utvecklas som en nordlig nod i huvudstadsregionen samtidigt som det säkrar tågtrafiken norrut i landet. Reservatet ska möjliggöra en utbyggnad av Ostkustbanan söderut från Uppsala C till fyra spår, samt en station i Uppsala södra (Bergsbrunna). Inom Uppsala kommun möjliggör reservatet två ytterligare spår i huvudsak öster om nuvarande spår. För norra infarten, Uppsala C till där Dalabanan viker av, kvarstår reservat för ett tredje spår samt planfri koppling till Dalabanan.

Dalabanan

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

Inriktning för Dalabanan

Reservatet ska säkerställa utrymme för kapacitets- och hastighetshöjande åtgärder på Dalabanan. Sådana åtgärder ska möjliggöra dels en utvecklad pendeltågstrafik mellan Uppsala och Sala med nya uppehåll och en konkurrenskraftig tidtabell och dels en utvecklad fjärrtågstrafik. Det innebär dubbelspår eller partiella dubbelspår.

Ny järnväg Uppsala-Enköping

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

Inriktning för ny järnväg mellan Uppsala-Enköping

Reservatet ska säkerställa utrymme för en ny järnväg mellan Uppsala och Enköping. Reservatet ska möjliggöra effektivare förbindelser i öst-västlig riktning norr om Mälaren för såväl gods- som persontransporter. Ur ett storregionalt Stockholm–Mälardalenregionperspektiv finns ett flertal möjliga sträckningar för detta ändamål och där Uppsala-Enköping är en. Reservatet ska också möjliggöra stationsläge i Ramsta/Skärfälten. Reservatet ska ge handlingsfrihet för utveckling på lång sikt. För utveckling i ett närmare tidsperspektiv, se också Vägreservat/Väg 55.

Lennabanan

Lennabanan är en museijärnväg som sträcker sig i östlig riktning ut från Uppsala. Banan har idag ingen reguljär trafik. Kommunens utveckling efter 2050 kan innebära behov av kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik längs Lennabanan.

Inriktning för Lennabanan

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

Upplysningar och hänvisningar för järnvägsreservat

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

>Kommande Trafikstrategi och Trafikplan.

Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

> Ostkustbanan

Inom Trafikverket pågår under 2015–2016 uppdatering av det arbete med precisering av riksintresset som påbörjades under 2010. De två kvarvarande enkelspårssträckorna mellan Uppsala och Gävle, i Gamla Uppsala och Skutskär, byggs nu ut till dubbelspår. Utbyggnaden möjliggör ett stationsläge i Gamla Uppsala. Därmed bedöms kapaciteten på denna sträcka vara tillgodosedd.

>Dalabanan

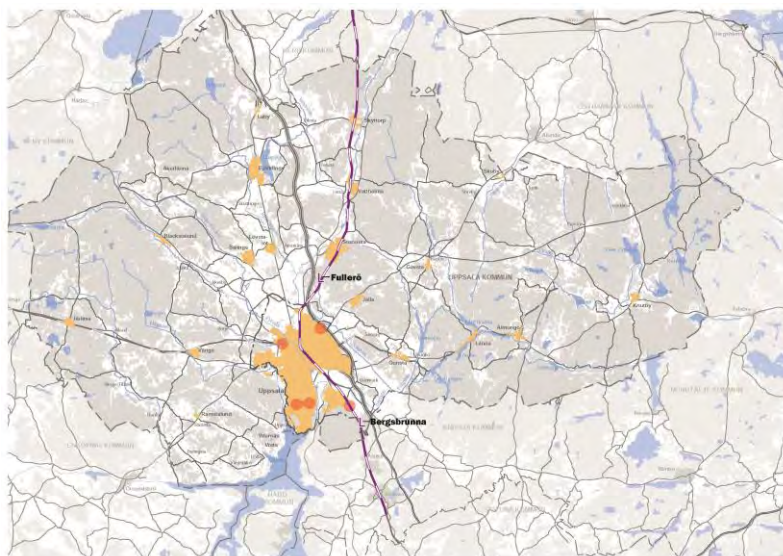
En åtgärdsvalsstudie för tillgängligheten mellan Vänge och Uppsala pågår under 2015 och ska klargöra förutsättningarna och anspråken på en konkurrenskraftig kollektivtrafik försträckan Vänge–Uppsala med hänsyn till hela stråket Uppsala–Sala.

L **Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå**



Handlingsfrihet för järnvägslogistik

Logistikpunkter är lägen som reserveras för kommande behov av ytor för logistik för järnvägstrafiken. Storregionala behov och kommunens utveckling kan leda till att det behövs en ny logistikpunkt och järnvägsdepå för underhåll av till exempel höghastighetståg och även storregionala tåg. Det kommer också att behövas mark för en omlastningsterminal för gods till och från järnväg. Logistikpunkterna är möjliga platser även för järnvägsdepåer. Plats för omlastning och för uppställning av järnvägsfordon finns också vid existerande bangård i Boländerna..



Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå

- Fullerö
- Bergsbrunna

Figur 38. Logistikpunkt tåg och järnvägsdepå - utdrag ur plankartan Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för logistikpunkt tåg och järnvägsdepå

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

Upplysningar och hänvisningar för logistikpunkt tåg och järnvägsdepå

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

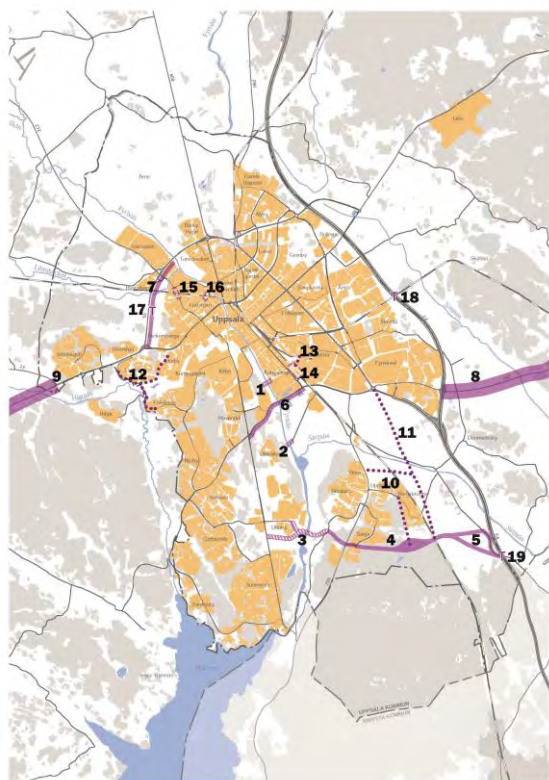
Reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats



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

Reservat för bro gata, väg, planskild korsning och trafikplats markerar ett område som ska kunna användas för trafikändamål. Reservatens utbredning anges schematiskt i plankartan.

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



Figur 39 Samlingskarta reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Broreservat

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

Gatu- och vägreservat

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

Gatureservat, ej detaljstuderat

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

Planskild korsning

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

Trafikplats

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

Inriktning för reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats

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

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

Upplysningar och hänvisningar för reservat för bro, gata, väg, planskild korsning och trafikplats

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

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

>Kommande Trafikstrategi och Trafikplan.

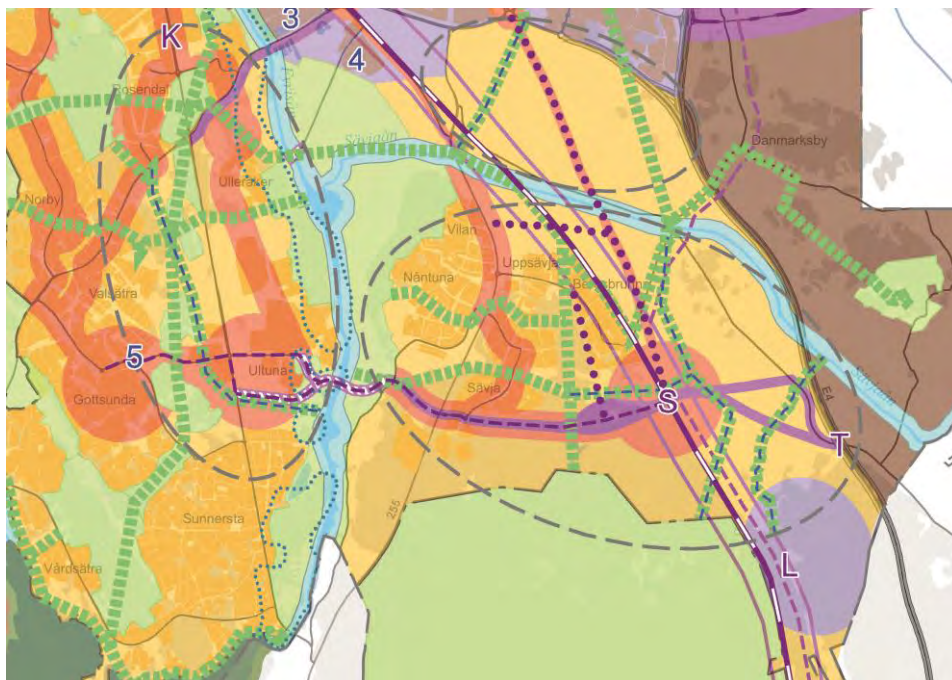
Övrigt att beakta vid den fysiska utvecklingen;

- >Vissa reservat omfattar infrastruktur där Trafikverket är huvudman. Utveckling av transportinfrastruktur på dessa anläggningar måste ske i samverkan med bland annat Trafikverket och Regionförbundet i Uppsala län.
-



Broreservat

Namn och beskrivning	Inriktning
<p>Stadsbro i Kungsängsesplanadens förlängning. En ny förbindelse i detta läge länkar samman Kungsängsesplanaden med Ulleråkersvägen och Sjukhusvägen.</p>	En bro ska bidra till att säkra en god framkomlighet för kollektivtrafiken genom avlastning av Islandsbron samt öka tillgängligheten mellan olika delar av innerstaden samt till södra staden för samtliga trafikslag. Utformningen av bron ska säkerställa möjligheter för stadsliv, samt att den inte uppfattas som en gen länk i det övergripande gatunätet för staden.
<p>Vindbron Broreservatet möjliggör en gång- och cykelbro i samma läge som tidigare Vindbron.</p>	En gång- och cykelbro i detta läge ska bidra till skapa gena länkar mellan inte minst Ulleråker och de östra delarna av staden, men ska också ge ökad tillgänglighet till grönområden längs Fyrisån.
<p>Ultunalänk Broreservatet består dels av en bro över Fyrisån dels de möjliga anslutningar på båda sidor av Fyrisån som lagts fram i tidigare fördjupad översiktsplan.</p>	Länken är till för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Den ska bidra till att koppla ihop stadens södra och sydöstra delar med varandra och med ett framtida stationsläge vid Bergsbrunna (Uppsala södra). På så sätt utgör den också en länk mellan stadsnoden i Ultuna och det stadsstråk som tar vid på den östra sidan av Fyrisån. Med den omfattande stadsomvandling som föreslås i arbetet med fördjupad översiktsplan för Södra staden är länken en förutsättning för tillgängligheten i de södra delarna av staden, för tillgängligheten regionalt och särskilt till och från Stockholmsregionen. Länken går genom ett mycket känsligt område med höga natur- och kulturvärden som omfattar mer än själva passagen över Fyrisån. Länken ska utformas på ett sätt som minimerar intrånget i natur- och kulturmiljöer. Den är förenlig med ambitionerna att få det nominerade världsarvet för uppkomsten av vetenskapen systematisk biologi klassat som världsarv, liksom det planerade naturreservatet Årike Fyris som länken passerar. Utvecklad kollektivtrafik såsom till exempel spårtaxi gör det möjligt att använda förhållandevis lätta brokonstruktioner som kan bidra till att minska intrånget. Fungerande dagvattenrening och haveriskydd behöver säkerställas med hänsyn till miljökvalitetsnormer för ytvatten.



Figur 40. Kollektivtrafikförbindelse mellan sydvästra stadsdelarna och stationsläge i Bergsbrunna. Streckad lila linje illustrerar en spårburen, snabb och lätt kollektivtrafikförbindelse med hög kapacitet och turtäthet som knyter ihop de sydvästra stadsdelarna med Bergsbrunna station. För det behövs ny infrastruktur mellan Ultuna och stationsläget vid Bergsbrunna. På partiet över Fyrisån mellan Ultuna och Hemslöjdsvägen anger översiktsplanen kollektivtrafik-, gång och cykel (se "Ultunalänken"). På resterande delar följer kollektivtrafikförbindelsen en kommande stadsgata, som integreras med kommande stadsbebyggelse när de sydöstra stadsdelarna byggs ut (se "Hemslöjdsvägen – väg 255 – Bergsbrunna station"). Teckenförklaring se sidan 33.

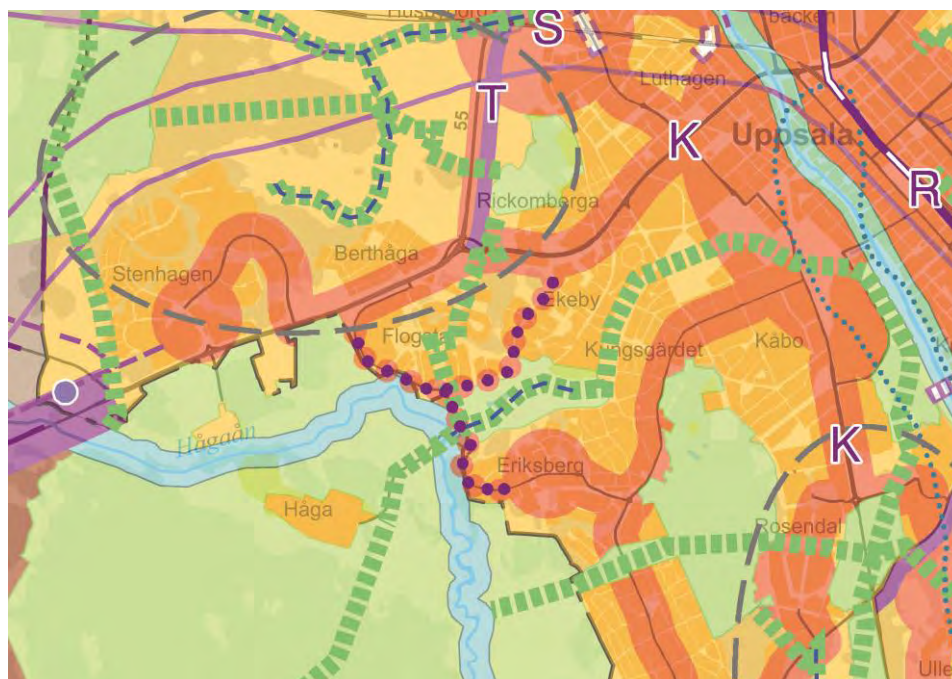
Gatu- och vägreservat

Namn och beskrivning	Inriktning
<p>Hemslöjdsvägen–väg 255–Bergsbrunna Ett reservat för stadsgata markerar den transportinfrastruktur som krävs för utveckling av stadsstråket som binder samman Bergsbrunna stadsnod med Södra staden inklusive stadsnoden Gottsunda–Ultuna med kollektivtrafik. Stadsstråket har också en lokal funktion. Reservatet inkluderar en planskild korsning med järnvägen. Den bredare delen av reservatet närmare Bergsbrunna ger möjlighet att gå norr eller söder om elnätsanläggningen vid Asphagen. En nordlig dragning ger flackare profil och lämpar sig bättre för spårväg.</p>	<p>Stadsstråket ska knyta ihop flera befintliga och tillkommande delar av de sydöstra stadsdelarna med kommande stationsläge i Bergsbrunna och stödja stadsnodsutvecklingen där. Gatan ska integreras med och stödja tillkomsten av ny stadsbebyggelse och utformas för att hålla nere barriäreffekter. Gatan utformas för blandtrafik. Kollektivtrafikens framkomlighet ska ges högsta prioritet och är av avgörande betydelse för att Bergsbrunna station ska fylla en funktion för Södra staden.</p>
<p>Bergsbrunna–E4 Två reservat säkrar möjligheten till en gatulänk mellan E4 och stadsnoden Bergsbrunna (Uppsala södra). De baseras på genomförd terrängstudie som är ett underlag till förslaget till översiktsplan.</p>	<p>Utvecklingen av ett verksamhetsområde söder om Bergsbrunna station förutsätter en gen koppling till E4. Kopplingen till E4 ger verksamhetsområdet en storregional funktion för till exempel logistikverksamhet. Koppling av stadsnoden till E4 ska också stärka funktionen som stadsnod. Gatan ska integreras med och stödja ny stadsbebyggelse på den västra delen av sträckan. Gatans utformas för blandtrafik. Preciserade åtgärder tas fram i en åtgärdsvalsstudie.</p>
<p>Kungsängsleden Den omfattande utbyggnaden av södra staden ger behov av ett reservat som säkrar möjligheten att bredda Kungsängsleden samt bygga ytterligare en bro på partiet över Fyrisån.</p>	<p>Utbyggnaden i södra staden planeras så att andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik ska öka kraftigt och samtidigt minimera en ökning av biltrafiken. Icke desto mindre betyder en så stor utbyggnad att handlingsfrihet behöver säkras för en utbyggnad av Kungsängsleden. En utbyggd led ska också möjliggöra att god framkomlighet för biltrafik kan säkerställas och möjliggöra en överflyttning av trafik hit från mer centrala brolänkar som Islandsbron och en kommande stadsbro i Kungsängsesplanadens förlängning. En ringlinje för kollektivtrafiken är planerad att gå längs leden och dess framkomlighet behöver också säkras.</p>
<p>Bärbyleden Berthåga–Librobäck En utveckling av nordvästra staden runt ett stationsläge vid Börje Tull kan innebära behov att bredda leden i detta avsnitt.</p>	<p>Bärbyleden ska kunna byggas ut med ett körfält i vardera riktning. Det ger utrymme för egna körfält för kollektivtrafiken i ett kommande stadsstråk mellan Börje Tull och Gottsunda–Ultuna. Se också under trafikplats Bärbyleden.</p>
<p>Väg 282 Planerade utbyggnader av stråket fram till Almunge ökar behovet av framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik och övrig fordonstrafik. Preciserade åtgärder tas fram i en åtgärdsvalsstudie.</p>	<p>Befintliga förstudier bör uppdateras efter nytillkomna förutsättningar såsom till exempel pågående och kommande program- och detaljplanearbeten. För att säkerställa en framkomlig och konkurrenskraftig kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik bör kommande uppdatering av förstudier tydligt visa hur infrastruktur, trafikering och övrigt byggande bör samspela. Mellan Länna och Funbo/Länna ska möjlighet till spårbunden kollektivtrafik beaktas.</p>
<p>Väg 55 Väg 55 mellan Uppsala och Enköping utgör det starkaste kollektivtrafikstråket i kommunen utan spårbunden trafik. Vägen är viktig ur såväl ett lokalt som regionalt och nationellt perspektiv. Många människor bor, och verksamheter är lokaliserade, längs vägen. Vägen är hårt trafikerad och det finns ett behov att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet. Förstudier finns men dessa är inaktuella och behöver uppdateras i en åtgärdsvalsstudie. Se också under Järnvägsreservat/Ny järnväg Uppsala–Enköping.</p>	<p>Vid ombyggnad ska åtgärder göras som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft. Det innebär bland annat väl belägna hållplatser med hög standard, pendelparkeringar för såväl bil som cykel vid strategiska platser samt gång- och cykellänkar för oskyddade trafikanter till och från hållplats. En ombyggd väg ska också säkerställa tillgängligheten till andra målpunkter längs vägen för oskyddade trafikanter.</p>



Gatureservat ej detaljstuderat

Namn och beskrivning	Inriktning
<p>Inom sydöstra staden Översiktsplanen innehåller två reservat som säkrar kopplingar inom sydöstra stadsdelarna. Reservaten säkrar utrymme för planskild korsning med järnvägen och möjliggör framtida koppling med reservat för Fyrislundstråket samt för Hemslöjdsvägen–väg 255–Bergsbrunna. I plankartan markeras dessa schablonmässigt.</p>	Behovet av och mer preciserat läge för väglänkarna utreds i en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden. Länkarna ska säkra gena lokala kopplingar inom sydöstra stadsdelarna till och från ett kommande stationsläge i Bergsbrunna samt till och från övriga Uppsala stad.
<p>Fyrislundstråket delen Bergsbrunna–Gnistarondellen Transportinfrastruktur i kommande länk inom Fyrislundstråket säkras genom ett reservat där transportinfrastruktur idag saknas. Reservatet inkluderar ny bro över Sävjaån.</p>	Behovet av och mer preciserat läge för väglänkarna utreds i en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden.
<p>Börjetull–Gottsundastråket delen Luthagsplanaden–Eriksberg För att säkra ett kommande stadsstråk mellan stadsnoderna i Börjetull och Gottsunda markeras alternativa reservat för stadsstråk med snabb kollektivtrafik på delen genom Flogsta och Ekebydalen där läget måste utredas närmare. Reservaten ligger i Flogstavägen och löper sedan i Ekebydalsvägen innan de når Eriksbergsvägen/Granitvägen.</p>	Alternativa sträckningar ska belysas och preciseras i en utredning som ger underlag för val av entydigt reservat.
<p>Vimpelgatan, Sofielundsgatan och Kungsängsvägen Reservat för ny- eller omläggning av gator för att få en koppling till ny planskild korsning med järnvägen som ersätter plankorsningen vid Vimpelgatan.</p>	Gatukopplingen ska bidra till att stadsdelarna Kungsängen och Boländerna knyts närmare varandra. Den kan också underlätta prioritering av framkomligheten för kollektivtrafik i andra delar av innerstaden. Alternativa sträckningar ska belysas och preciseras i en utredning som ger underlag för val av entydigt reservat.



Figur 41. Ej detaljstuderat gatureservat respektive ej detaljstuderat stadsstråk. Prickade linjer är reservat för att möjliggöra stadsstråk med gen kollektivtrafik mellan Börjetull och Gottsunda-Ultuna på delen genom Flogsta. De är alternativa sträckningar. Teckenförklaring se sidan 33.



Planskild korsning

Namn och beskrivning	Inriktning
<p>Planskild korsning – ersätter dagens korsning vid Vimpelgatan Fyra spår längs Ostkustbanan möjliggörs i ett järnvägsreservat. Fyra spår omöjliggör den plankorsning som idag finns vid Vimpelgatan. Utvecklingen i Kungsängen och inre Boländerna i riktning mot tät innerstad gör att dessa stadsdelar behöver kopplas till varandra. Därför behöver ett läge reserveras för planskild gatukorsning med järnvägen. Reservatet får en utbredning som möjliggör en planskild korsning i närheten av nuvarande plankorsning eller vid Kungsängsesplanaden.</p>	Reservatet möjliggör en passage under järnvägen med anslutande gator som kopplar ihop stadens delar. Passagen kan också underlätta prioritering av framkomligheten för kollektivtrafik i andra delar av innerstaden. Reservatets läge preciseras i senare utredning.
<p>Planskild korsning Börjegatan – Dalabanan Utvecklingen i Börjetull och Librobäck–Husbyborg med bostäder och verksamheter ökar passagerna vid befintlig plankorsning. På sikt ökar även trafikeringen på Dalabanan, med fler bomfällningar. Det leder till köbildning långt upp i systemet och medför ökade olycksrisker.</p>	Reservatet möjliggör en passage under järnvägen som kopplar ihop stadens delar.
<p>Planskild korsning Ringgatan – Dalabanan Utvecklingen i stadens nordvästra delar ökar passagerna vid befintlig plankorsning. En utbyggd trafikering på Dalabanan ger fler bomfällningar. Sammantaget höjer det olycksrisken och ökar väntetiderna.</p>	Reservatet möjliggör en passage under järnvägen som kopplar ihop stadens delar.

Faktaruta: Järnvägs korsningar som ska ersättas med planskilda korsningar

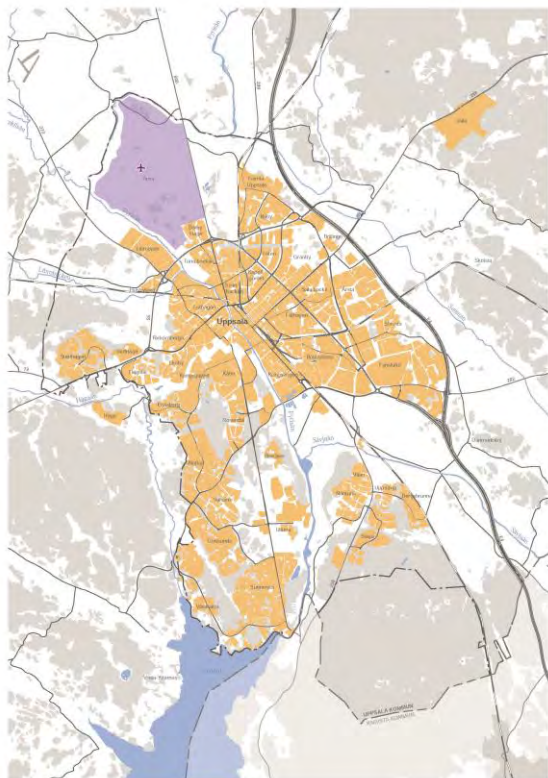
Börjegatan
Ringgatan
St Olofsgatan
St Persgatan
Vimpelgatan (nytt läge, längre norrut)
Bergsbrunna (nytt läge söderut vid tillkommande tågstation)

T Trafikplats

Namn och beskrivning	Inriktning
<p>Trafikplatser E4 Översiktsplanen reserverar plats för två nya trafikplatser vid E4. De nya trafikplatserna skapar möjlighet att möta den ökande trafikmängden som är ett resultat av kommunens starka utveckling och översiktsplanens inriktning. Trafikplatsernas placering vid Årsta respektive vid väg 1060, Östunavägen, anges schematiskt i plankartan.</p>	De nya trafikplatserna avlastar befintliga trafikplatser samt möjliggör nya kopplingar från E4 till olika delar av staden. I kommande planering ska behov och omfattning av trafikplatsen vid Årsta tydliggöras.
<p>Trafikplats Bärbyleden En utveckling av nordvästra staden runt ett kommande stationsläge i Börjetull kan leda till behov av ny trafikplats på Bärbyleden. Trafikplatsen möjliggör en överflyttning av biltrafik från andra delar av gatan där kollektivtrafik prioriteras, såsom stadsstråket längs Börjegatan.</p>	I kommande planering ska behov och omfattning av trafikplatsen tydliggöras. Se även Bärbyleden Berthåga–Librobäck.



Ärna flygplats ligger i stadens nordvästra hörn och utgör riksintresse för totalförsvaret och för civil flygverksamhet. Tillstånd finns sedan 2014 att bedriva civil luftfart vid flygplatsen.



Flygplats

- Ärna

Figur 42. Flygplats – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för flygplats

Kommunen ska i sin planering säkerställa att riksintresset kan bestå.

Upplysningar och hänvisningar för flygplats

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
 - > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
-

Natur, park och vatten

Översiktsplanen tar ställning till och redovisar den gröna och blå huvudstrukturen med sikte på 2050. Här ingår naturområden och större parker inom staden och i dess närhet, sammanbundna av gröna stråk. I huvudstrukturen ingår även tätortsnära natur för planens prioriterade tätorter, stråk längs vissa åar och sjöar samt viktiga, grundvattenavsnitt i Uppsala-Vattholmaåsen. Planen redovisar även tre stora, förhållandevis opåverkade områden som utgör resurser för naturvård och friluftsliv i ett nationellt och regionalt perspektiv.

Parker, naturområden, vattendrag och sjöar tillhör, liksom åsen, kommunens mest uppskattade kvaliteter. Det är områden som har stor betydelse för människors välbefinnande och hälsa, för biologisk mångfald, för vattenförsörjningen och för Uppsalas identitet. Närhet till grönområden och vatten höjer även det ekonomiska värdet på befintliga och kommande bebyggelsemiljöer.

Det behöver finnas stor variation av gröna kvaliteter både i staden och i tätorter, alltifrån skog och annan mark med naturlig vegetation till anlagda parker med varierat innehåll. Även idrottsytor kan ingå i grönområden. Den gröna och blå strukturen erbjuder en mångfald av miljöer för rörelse och möten mellan människor, men också för avskildhet och vila. Natur i urbana miljöer kan särskilt erbjuda bra lekrområden för barn. Det finns också värden och landskapssamband för växter och djur att värna som är utmärkande för Uppsala stad, men ovanliga i det omgivande landskapet.

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

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



Natur, park och vatten som översiktsplanen tar ställning till

- Grönområde
- Grönt stråk och dagvattenstråk
- Stort naturområde
- Å-stråk
- Viktigt grundvattenavsnitt

Figur 43 Natur, park och vatten – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.



Figur 44 Sociotopsnurran i parkriktlinjerna. Kartan visar vilka de största avstånden bör vara från bostaden till de olika sociotopvärdena.

Faktaruta: Ekosystem och ekosystemtjänster

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

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

Faktaruta: Vattenprogram för Uppsala kommun

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



Grönområde



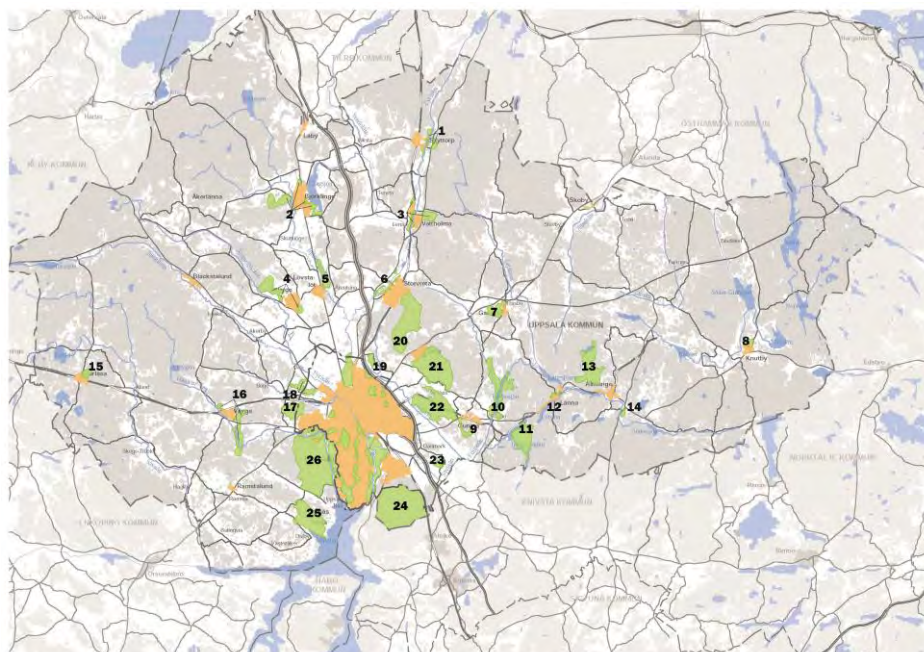
Områden för rekreation – rörelse, vistelse, idrott

Biologisk mångfald

Ekosystemtjänster

Grönområden är stora parker och naturområden i eller kring staden och tätorterna, som har betydelse för rekreation för flera stadsdelar eller för en hel tätort. Populära gångstråk, bland annat Linnéstigar och Gula stigen, passerar igenom flera av områdena. Grönområdena har i planen delats in i olika kategorier. Några av de områden som på kartan redovisas som grönområde har (N) eller kommer att få (S) formella skydd som Natura 2000 eller naturreservat. Några områden utgör, helt eller delvis, kommunalt förvaldade friluftsområden, stora parker eller närnatur (F). Övriga områden (Ö) är tätortsnära skogs- och jordbruksmarker som har eller förväntas att få betydelse för rekreation för kommunens växande befolkning. Några av områdena utgör en blandning av flera kategorier, där till exempel någon del är skyddad, en annan är kommunalt friluftsområde eller närnatur och övriga delar är övrig mark. I plankartan ska gränser för grönområden betraktas som ungefärliga för de områden som inte är formellt skyddade.

Inriktning för utvecklingen inom plankartans Grönområde ges nedan. Därefter följer utvecklingsinriktning för enskilda grönområden.



Figur 45 Grönområden i kommunen – utdrag ur plankartan.. Teckenförklaring se sidan 33. Numreringen på kartan hänvisar till tabellen på följande sidor.

GRÖNOMRÅDEN

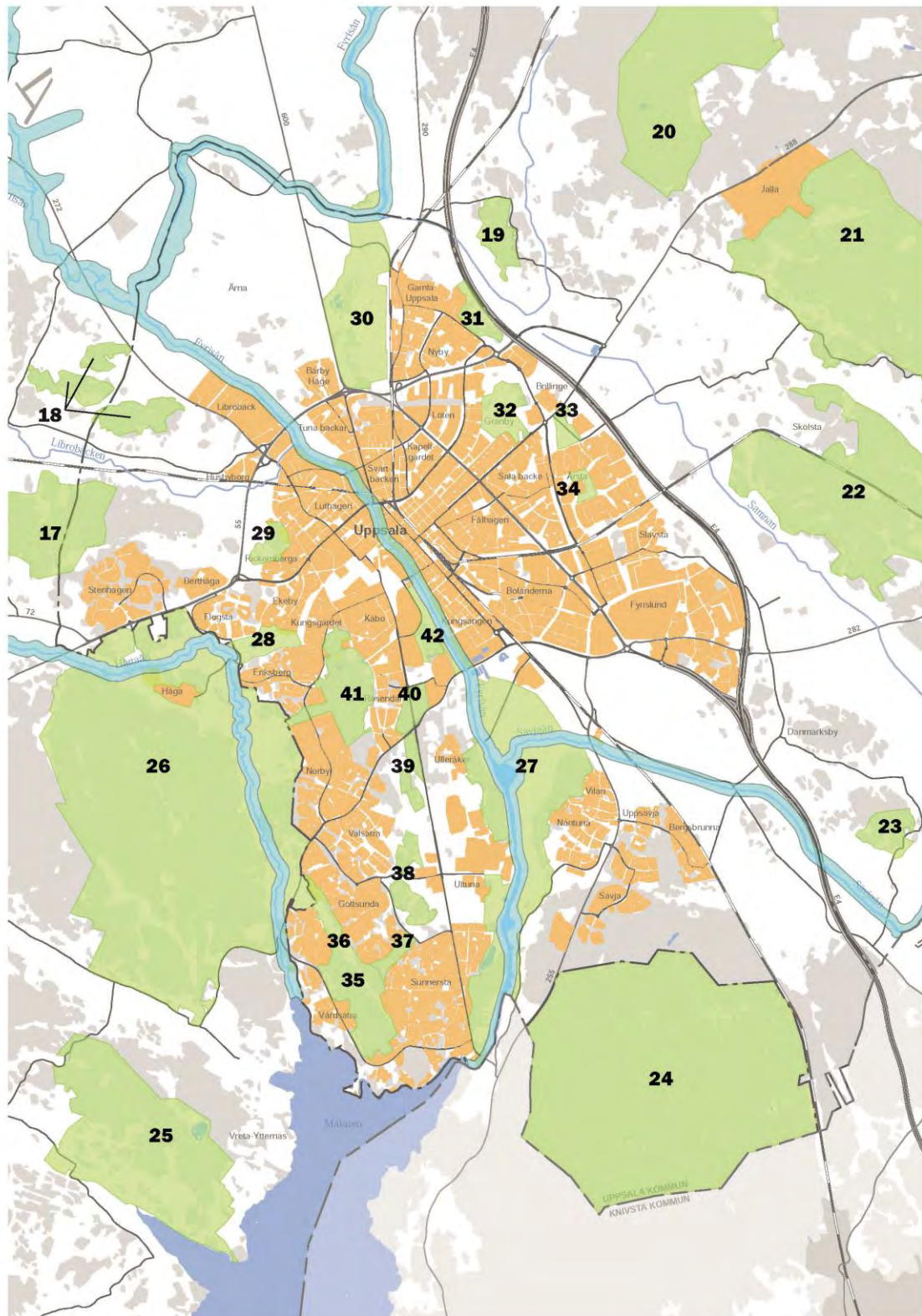
- vid tätorter
- i stadens närområde
- inom staden

Se tabell för utvecklingsinriktning

Nr 1-16

Nr 17-26

Nr 27-42 (se efterföljande karta för staden, figur 46)



Figur 46 Grönområden i och kring staden – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33. Numreringen på kartan hänvisar till tabellen på följande sidor.

Inriktning för grönområde

Grönområden reserveras som befintliga eller framtida rekreationsresurser för stadens och tätorternas växande befolkningar. De ska utvecklas och nyttjas långsiktigt för att kunna upprätthålla ekosystemtjänster och i många fall även fungera som viktiga livsmiljöer och spridningssamband för växter och djur.

Områdena ska utvecklas i enlighet med följande fyra utvecklingsinriktningar. Se även tabellen på nästa sida.

- N =** Skyddade grönområden sköts eller utvecklas i enlighet med gällande skötsel- eller bevarandeplaner.
- S =** Områden där naturreservatsbildning pågår eller planeras har preliminära gränser men skyddas från intrång i avvaktan på att gränser fastställs i reservatsutredningar och beslut.
- F =** De grönområden som är kommunalt förvaltade friluftsområden, park eller närmatur utvecklas i enlighet med skötsel- eller utvecklingsplaner. Gränsen är ofta flytande mellan park, närmatur och friluftsområde. Områdesgränser preciseras vid behov och aktuella planer tas fram där sådana saknas. Dessa områden utvecklas med olika typer av vistelsekvaliteter, inklusive ytor och anläggningar för idrott/motion där så är lämpligt och det finns behov för det.
- Ö =** Övriga naturområden reserveras för allemansrättsligt tillgängligt friluftsliv under planperioden. Det innebär att dessa områden nyttjas inom ramen för pågående markanvändning, det vill säga främst jord- och skogsbruk. Kommunen bör, om behov uppstår, ta en aktiv roll för att mer eller mindre långsiktigt säkerställa eller utveckla sociala och ekologiska naturvärden i sådana områden. Det ska ske i samarbete med markägare genom avtal eller markförvärv. Sådant aktivt arbete ska aktualiseras i närtid för områdena Råby park och Herrhagsskogen.

Preciseringar och avvägningar för grönområde

I friluftsområden, närmatur och parker (F) ska bostäder eller andra privatiserande byggnader, anläggningar eller verksamheter inte tillkomma. Allmänt tillgänglig byggnad, anläggning eller verksamhet som tillför vistelsevärden till området kan tillkomma. Beakta även behov av idrottsytor och avväg mot sociala och ekologiska värden.

I områden där skydd planeras (S) ska byggnader, anläggningar eller verksamheter inte tillkomma förrän närmare utredning kring reservatens gränser och syfte ger vägledning.

Inom övriga grönområden (Ö) kan enstaka bebyggelsestillskott i anslutning till befintlig bebyggelse tillkomma förutsatt att det inte försämrar eller försvårar framtida utveckling av tillgänglighet och kvaliteter för friluftslivet.

Kategorier grönområde visas i tabellen med följande förkortningar

N = Naturskyddat område.

S = Naturskydd planeras.

F = Kommunalt förvaltad friluftsområde, närmatur eller park.

Ö = Övrigt – tillhör idag ingen av ovanstående kategorier.

GRÖNOMRÅDEN vid tätorter (Se kartan, figur 45)			
Nr	Områdesnamn	Inriktning för grönområde	Upplysningar
1	Skyttorp (2 objekt)	Ö	
2	Björklinge (4 objekt)	FÖ	Delvis friluftsområde/ kommunal närmatur.
3	Vattholma (3 objekt)	FÖ	Delvis kommunal närmatur.
4	Bälinge (3 objekt)	FÖ	Delvis kommunal närmatur.
5	Lövstalöt	NFÖ	Delvis naturreservat, delvis friluftsområde.
6	Storvreta årum	FÖ	Delvis kommunal närmatur.

7	Gävsta	FÖ	Delvis kommunal närmatur.
8	Knutby motionsspår	Ö	
9	Gunsta närrekreationsmark	Ö	Ingår i gällande fördjupad översiktsplan för Funbo.
10	Funbosjön	S	Devis Natura 2000 och Riksintresse. Förslaget statligt naturreservat.
11	Fjällnora	SF Reservatsutredning initieras i närtid av kommunen.	Friluftsområde.
12	Länna närrekreationsskog (2 objekt)	Ö Gräns grönområde/bebyggelse fastställs vid planläggning.	Större delen av objekten ingår som naturmark i pågående planläggning.
13	Tjäderleksmossen	N	Natura 2000. Statligt naturreservat.
14	Almunge motionsspår	Ö	
15	Järlåsa	Ö	
16	Vänge (3 objekt)	FÖ Utveckla Ekeby sjö till målpunkt för friluftsliv. (se <i>Åstråk</i>)	Delvis kommunal närmatur.
GRÖNOMRÅDEN i stadens närområde (Se kartan, figur 45)			
Nr	Områdesnamn	Inriktning för grönområde	Upplysningar
17	Herrhagsskogen	Ö Aktivt arbete prioriteras i närtid	
18	Hässelby hage med mera	Ö	
19	Råby park	Ö Aktivt arbete prioriteras i närtid	
20	Storskogen	NFÖ	Delvis naturreservat och Natura 2000. Delvis friluftsområde.
21	Del av Örlösan	Ö Gräns grönområde/bebyggelse fastställs vid planläggning.	
22	Vedyxaskogen	FÖ	Delvis friluftsområde.
23	Linnés Hammarby	NÖ	Större delen av området utgör statligt kulturresevat.
24	Norra Lunsen	NF	Natura 2000 och Riksintresse. Kommunalt naturreservat och friluftsområde.
25	Hamarskog	SF Planerat naturreservat	Friluftsområde. Reservatsutredning pågår.
26	Hågadalen-Nåsten	NF	Delvis Natura 2000 och Riksintresse. Kommunalt naturreservat och friluftsområde.
GRÖNOMRÅDEN inom staden (Se kartan, figur 46)			
Nr	Områdesnamn	Inriktning för grönområde	Upplysningar
27	Årike Fyris	NSF Planerat naturreservat	Skydd för landskapsbilden i större delen av området. Mindre delar är statligt naturreservat, Natura 2000 och Riksintresse. Friluftsområde. Reservatsutredning pågår.

28	Ekebydalen	F	Park/närnatur/idrottsområde.
29	Stabby backe och Stabbyskogen	F	Friluftsområde.
30	Röbo–Storvad–Faxan	FÖ	Delvis Riksintresse. Delvis friluftsområde.
31	Lerdammsparken	F	Park/närnatur.
32	Gränbyparken	F Gränby gårdsmiljö med pedagogisk verksamhet kopplat djurhållning och bete behöver ges förutsättningar att vara integrerad del i Gränby park och stadsnod. Friluftsbad ska kunna utvecklas i del av parken.	Hänsynsområde för salamander. Park/närnatur. Parkutveckling pågår.
33	Vaksala prästgårdsgårde	F	Park/närnatur.
34	Årstaparken	F	Park.
35	Vårdsätra skog	F	Friluftsområde.
36	Gottsundagipen	F	Park/närnatur.
37	Sunnerstaskogen	F	Närnatur längs Gula stigen.
38	Bäcklösa	N Bör utvecklas till F framöver, se översiktsplanens del B.	Natura 2000.
39	Södra Kronparken	Ö	Skog längs gula stigen.
40	Kronparken	SF Planerat naturreservat	Friluftsområde. Reservatsutredning pågår.
41	Stadsskogen	NF	Kommunalt naturreservat och friluftsområde.
42	Stadsträdgården–Studenternas–Kap och Kronåsen	F	Stadspark, idrottsarena och parkstråk i Årummet och närnatur.

Upplysningar och hänvisningar för grönområde

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen se även;

- > Parkriktlinjer för Uppsala
- > Vattenprogram
- > Dagvattenprogram
- > Naturvårdsprogram
- > Ekosystemtjänster i Uppsala kommun, underlagsrapport
- > Ekologiska landskapssamband för fem habitat i och kring Uppsala stad, underlagsrapport
- > Skolors och förskolors användning av närnatur, underlagsrapport

För naturreservat gäller särskilda bestämmelser.. Även åtgärder som sker utanför gränsen för Natura 2000-objekt kan behöva prövas av Länsstyrelsen. För övriga natur- och rekreationsvärden inom kommunen hänvisas till kommunens och andra aktörers planeringsunderlag, till exempel parkplaner och naturdatabas.

Grönt stråk och dagvattenstråk



- Sammanlänkande rörelsestråk
- Ekologiska spridningssamband
- Dagvattenstråk med översvämningsbuffert

Gröna stråk byggs upp främst av befintliga och framtida parker och natur samt rörelsestråk mellan dessa. Några av stråken är även huvudavrinningsstråk för dagvatten, det vill säga lågstråk i park- eller naturmark som avleder markvatten och dagvatten från större bebyggelseområden.

Stråken är viktiga, nuvarande eller framtida, grön-blå samband i staden och dess närmaste omgivningar. De knyter samman stadens olika delar med grönområden och åar – samt grönområden med varandra och med det omgivande landskapet. Stråkens läge på kartan anges i grova drag. I synnerhet gäller detta för framtida stråk, där läget i mer detaljerad skala fastläggs i framtida planeringsprocesser och i samarbete med markägare i de fall kommunen inte äger marken.

Inriktning för utvecklingen inom plankartans *Grönt stråk och dagvattenstråk* ges nedan. Därefter följer utvecklingsinriktning för enskilda stråk i en tabell.



Figur 47 Grönt stråk och dagvattenstråk – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33
Numreringen på kartan hänvisar till tabellen på följande sidor.

Inriktning för grönt stråk och dagvattenstråk

Längs gröna stråk ska parker, natur och andra gröna kvaliteter tas tillvara, utvecklas och kopplas samman till trygga och tillgängliga rörelsestråk. Flera av stråken följer befintliga rörelsestråk, bland annat Gula stigen och Linnéstigar medan andra stråk behöver utvecklas när staden växer och ny bebyggelse tillkommer. I de fall park eller natur längs stråken tas i anspråk för bebyggelse ska det kompenseras med att gröna kvaliteter på andra friytor stärks. Där det finns behov och förutsättningar för det ska ekologiska samband stärkas och ekosystemtjänster utvecklas och nyttjas med ett långsiktigt perspektiv. Stråken har särskilt stor betydelse i de delar av staden där det råder brist på gröna kvaliteter eller rörelsestråk.

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

Längs stråk som utgör huvudavrinningsstråk ska hantering av dagvatten prioriteras. Stråken ska öka säkerheten mot översvämningar, sänka hastigheten på vattnet och bidra till att dagvatten renas så att sjöar och vattendrag uppnår god ekologisk och kemisk status. I dessa avrinningsstråk ska ekosystemtjänster nyttjas och förstärkas genom att dagvatten tas om hand i öppna diken och dammar, vilket också ger möjlighet att skapa rekreativa och ekologiska kvaliteter.

Preciseringar och avvägningar för grönt stråk och dagvattenstråk

Ta tillvara, utveckla, stärk och koppla samman sociala och ekologiska gröna kvaliteter, ekosystemtjänster och samband vid planläggning. I samband med detaljplaneläggning bör viktiga grönytor längs stråken planläggas som park eller natur.

Förändringar i markanvändningen som berör grönt stråk får inte förstöra eller fragmentera viktiga sociala eller ekologiska samband.

Uppmärksamma *särskilt* korsningspunkter med *Stadsstråk*. Här krävs noggrann avvägning utifrån förutsättningarna i det enskilda fallet för att hitta lösningar som tillgodoser båda strukturerna. Se även *Stadsstråk*.

Beakta behov av idrottsytor längs stråken och avväg mot stråkens sociala och ekologiska värden.

Längs huvudavrinningsstråk ska dagvattenhantering, främst i öppna diken och dammar, prioriteras framför andra parkkvaliteter i den mån man inte kan uppfylla båda syftena.

Grönt stråk och dagvattenstråk (Se kartan, figur 47)		
Nr	Namn	Inriktning för respektive grönt stråk och dagvattenstråk
1	Hammarskogsstråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk från Håga till Hammarskog.
2	Hågastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk via centrala parker och grönområden, Arosparken och Ekebydalen till Hågadalen. Utveckla Ekebydalen med dagvattenhantering, parkkvaliteter och idrottsytor.
3	Flogstastråket	Utveckla ett grönt stråk mellan Hågadalen och Stabby backe via Flogsta, som också utgör en länk i tallnätverket mellan Eriksberg och Herrhagsskogen.
4	Gula stigen-stråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk genom park och natur från stadens centrum till Mälaren som bidrar med många olika ekosystemtjänster. Stråket knyter ihop Bäcklösa Natura 2000-område med närliggande värdefulla skogsmiljöer och kan fungera som spridningsväg för bland annat cinnoberbagge.
5	Mälärstråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk med vattenkontakt och bad längs mälärstranden från Flottsund till Vårdsätra-Lurbo, med fortsättning mot Hammarskog. Värna och utveckla möjligheter till bad och andra vattennära vistelsevärden liksom strandmiljöernas ekologiska värden. Stråket sammanlänkar Årike Fyris med Hågadalen och mälärstranden i Vårdsätra med Vårdsätra skog.

6	Lunsen-Hågadalen-stråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk via Stordammen, Sävjaån, Åriket, Kronparken och Stadsskogen. Mellan Ultunaåsen (i Årike Fyris) och Hågadalen binder stråket ihop tallnätverket och kan fungera som spridningsväg för bland annat cinnoberbagge.
7	Malmastråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk och förstärk ekologiska samband mellan Ultunaåsen (i Årike Fyris) och Norbyskogen (i Hågadalen-Nåsten).
8	Bäcklösabäcken	Utveckla ett dagvatten- och parkstråk som i sitt möte med Fyrisån även berikar naturupplevelser i Årike Fyris, genom livsmiljöer och spridningsvägar för bland annat groddjur och fåglar.
9	Västra stadsrandstråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk mellan Hågadalen och Fyrisån längs västra stadsranden i stadens nordvästra delar.
10	Stabby-Herrhagen-stråket	Utveckla ett rörelsestråk mellan Stabby och Herrhagsskogen genom Stabbyfältet och östra Herrhagsskogen, där den västra delen av stråket också utgör en länk i tallnätverket.
11	Berthågastråket	Utveckla ett dagvatten- och rörelsestråk som knyter ihop Stabby-Herrhagen-stråket med Librobäcken.
12	Librobäcken	Utveckla ett sammanhängande rörelsestråk längs vattendraget, som också utgör huvudavrinningsstråk för dagvatten. Stråket inkluderar även ny gång- och cykelbro över Fyrisån i Börjetull.
13	Gamla Uppsala-stråket	Knyt ihop Linnés Gamla Uppsalavandring med ett grönt rörelsestråk mot Librobäcken i söder och i norr med ett rörelsestråk från Gamla Uppsala mot Storvad och över Fyrisån mot Faxan.
14	Von Bahrskastråket	Bibehåll ett grönt rörelsestråk mellan Galgbacken och Gränby som också utgör viktig del av skogsmiljöer med gammal tall samt bidrar med flera olika ekosystemtjänster, bland annat rekreativvärden.
15	Vaksalastråket	Bibehåll Linnés Vaksalavandring, omläggning i den stadsnära delen planeras via Vaksala och Brillinge.
16	Dagvattenstråk Vaksala	Utveckla ett dagvattenstråk inom ramen för utveckling av verksamhetsområdet Nordöstra stadsgränsen.
17	Kapellgärdesstråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan innerstaden och Von Bahrskastråket, via Kapellgärdesparken och Bellmansparken.
18	Gränbystråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan innerstaden och Gränbyparken.
19	Vedyxastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk mellan stadens centrum och Vedyxaskogen.
20	Fyrislundstråket	Utveckla ett grönt rörelsestråk mellan Årstaparken och Åriket, via Boktryckarparken och Fyrislund. Stärk gröna kvaliteter och ekosystemtjänster. Utveckla park- och dagvattenstråk inom ramen för större utvecklingsområde på slätten söder om Gnistarondellen.
21	Östra stadsrandstråket	Utveckla ett grönt stråk längs den östra stadsranden mellan Gamla Uppsala och ända ned till Bergsbrunna. Utveckla den södra delen (mellan Bergsbrunna och Sävjaån) för dagvattenhantering vid utveckling av Bergsbrunna stadsnod.
22	Linnés Danmarks-vandring	Bibehåll ett rörelsestråk till Linnés Hammarby.
23	Nåntunastråket	Bibehåll och utveckla ett grönt rörelsestråk genom natur och park mellan stråket från Lunsen vid Bergsbrunna och Årike Fyris, via Nåntuna.
24	Bergsbrunna-Åriket-stråket	Utveckla ett dagvatten- och rörelsestråk mellan Bergsbrunna och Vreten inom ramen för stadsutveckling av Bergsbrunnanoden och utvecklingsområdet Sydöstra stadsdelarna. Knyt ett rörelsestråk vidare till Åriket genom Sävja stadsdelspark.
25	Dagvattenstråk Bergsbrunna	Utveckla ett dagvattenstråk inom ramen för utveckling av Bergsbrunna stadsnod.

Upplysningar och hänvisningar för rönt stråk och dagvattenstråk



Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen se även;

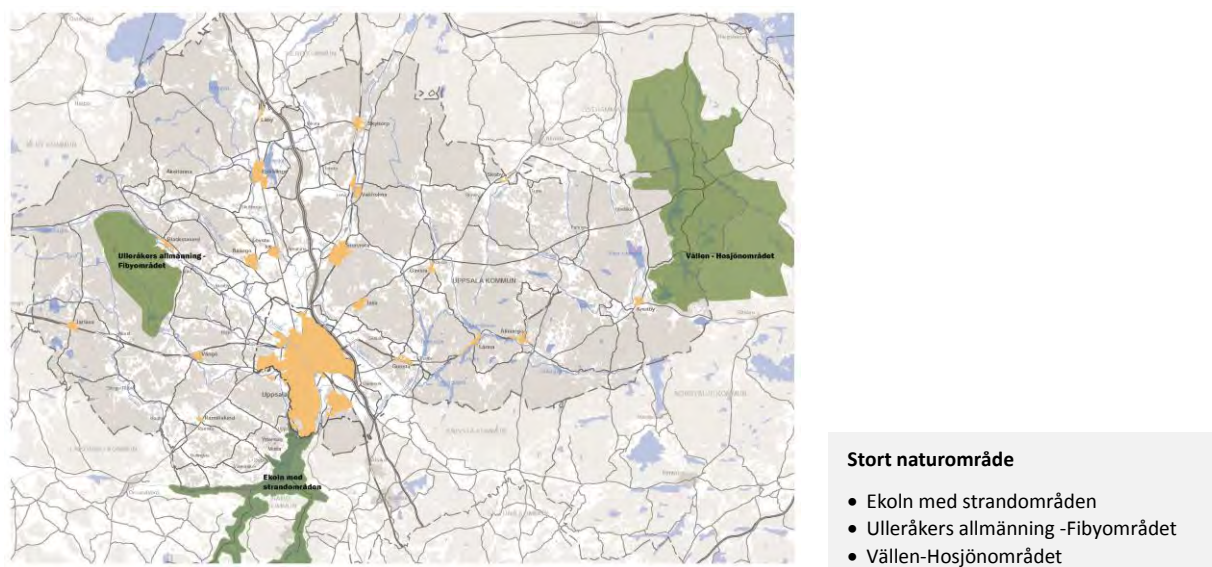
- > Parkriktlinjer för Uppsala
- > Vattenprogram
- > Dagvattenprogram
- > Naturvårdsprogram
- > Ekosystemtjänster i Uppsala kommun, underlagsrapport
- > Ekologiska landskaps samband för fem habitat i och kring Uppsala stad, underlagsrapport
- > Skolors och förskolors användning av närmatur, underlagsrapport

För naturreservat gäller särskilda bestämmelser. Även åtgärder som sker utanför gränsen för Natura 2000-objekt kan behöva prövas av Länsstyrelsen. För övriga natur- och rekreationsvärden inom kommunen hänvisas till kommunens och andra aktörers planeringsunderlag, till exempel parkplaner och naturdatabas.

-  **Stort naturområde**
-  Stora och opåverkade områden
- Landskap av nationellt och regionalt intresse
- Potentiella utflyktsmål med koppling till angränsande kommuner

Stora naturområden utgörs av stora sammanhängande och av exploatering relativt opåverkade landskapsområden med befintliga eller potentiella natur- och rekreationsvärden av nationellt och regionalt intresse.

Inriktning för utvecklingen inom plankartans Stort naturområde ges nedan. Därefter följer beskrivningar för respektive område.



Figur 48. Stort naturområde – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för stort naturområde

Områdena kan, utifrån sina natur-, kultur- och landskapsvärden, utvecklas vidare till rekreativa och turistiska utflyktsmål av betydelse i ett regionalt perspektiv. Kopplingar till angränsande kommuner både på land och i vatten ska särskilt beaktas.

Preciseringar och avvägningar för stort naturområde.

Bevara områdenas relativt opåverkade karaktär. Områdena ska i stora drag värnas från tillkommande byggnader eller anläggningar som stör omgivningen, påverkar landskapet eller gör att det uppfattas som mer privat. Mindre kompletteringar i anslutning till befintlig bebyggelse kan ske under förutsättning att den opåverkade karaktären inte skadas.

Byggnader och anläggningar för natur- och kulturturism som placeras och utformas på ett varsamt sätt i förhållande till områdenas natur-, kultur och landskapsvärden kan tillkomma.

Upplysningar och hänvisningar för stort naturområde

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen se även;

- > Mälaren samt delar av de övriga två stora naturområdena utgör riksintresse för naturvården och/eller Natura 2000.
-

Beskrivning stort naturområde

Ekoln med strandområden

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

Ulleråkers allmänning – Fibyområdet

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

Vällen – Hosjöområdet

Inom Vällen–Hosjöområdet, i gränstrakterna mellan Uppsala, Östhammar och Norrtälje kommuner, ryms en osedvanligt hög koncentration av högt klassade naturområden med skyddsvärda arter. Området är en viktig resurs för biologisk mångfald och friluftsliv och i vissa delar även för kulturmiljövärden där bland annat bruksmiljöer ingår. Naturvärdena är många och varierade, men i stora drag kopplade till värdefulla sjöar, våtmarker och en rik mångfald av skogar, exempelvis äldre naturskog, ädellövskog och örtrika granskogar. Områdets stora sammanhängande ytor, relativt opåverkade karaktär och ostörda läge bidrar till dess bevarandevärde. Det är ett stort och mycket värdefullt rekreationsområde för kommuninvånarna och även regionalt, särskilt attraktivt för vandring, naturupplevelser, paddling, bad och fiske. I området nära Knutby ingår sportfiskeområdet Fyrväpplingen och Hosjön. Genom området passerar Upplandsleden. Kommunalt förvaldade badplatser finns i Vällen och i Hosjön. Vällensområdet och Hosjön med omgivningar utgör riksintressen för naturvården. Inom området finns sju naturreservat och alla sjöarna har utvidgat strandskydd.



Å-stråk

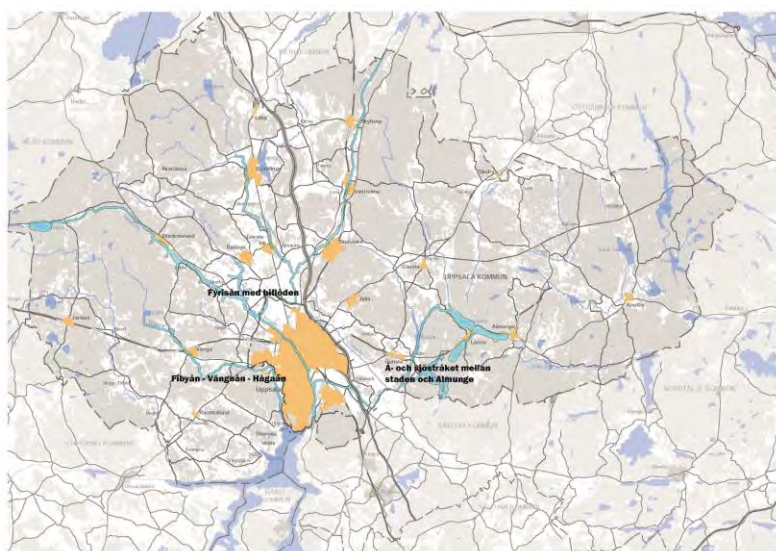


Möjligheter till rörelse och vistelse med vattenkontakt, vistelseytor och rörelsestråk

Ekologiska samband för växter och djur

Vatten med god ekologisk och kemisk status på sikt.

Å-stråk utgörs av vatten och strandområden vid sjöar och vattendrag som har stor potential för att utvecklas till rekreativa rörelsestråk eller är särskilt viktiga att uppmärksamma för att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten. Stränder med vattenkontakt är viktigt för människors upplevelser och biologisk mångfald samt skapar naturliga rörelsestråk för både människor och djur. Park och naturmark längs vatten stärker förutsättningarna för sådana rörelsestråk och skyddar vattenkvaliteten både i vattendraget och i nedströms i mottagande vattenområden.



Å-stråk

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

Figur 49. Å-stråk – utdrag ur plankartan. Teckenförklaring se sidan 33.

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

Inriktning för å-stråk

Vattenkvaliteten ska uppnå god ekologisk och kemisk status.

Den allemansrättsliga tillgängligheten ska bibehållas och badmöjligheter ska utvecklas i takt med befolkningsökningen.

Vid tät bebyggelse i omgivningarna ska stråken behålla sin viktiga funktion som buffert mot översvämningar och recipient för dagvatten. I staden och i tätorter ska åstråken kontinuerligt utvecklas till attraktiva platser för vistelse och rörelse.

Precisering och avvägning för å-stråk

I staden och tätorter:

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

Lomland och på landsbygden:

Värna åstråken från byggnader, anläggningar eller åtgärder som riskerar att negativt påverka vatten- och strandmiljöernas natur- och rekreationsvärden eller försämra tillgängligheten för allmänheten till vattenmiljöerna och deras stränder

Värna och tillgängliggör åstråken i samband med utbyggnader i omgivningarna och med högst prioritet nära tätorter och andra större utbyggnadsområden. Förbättra tillgängligheten längs med, till och över åstråken, där dessa utgör barriärer.

Fibyån – Vängeån – Hågaån

Utvecklas tillgängligheten längs Vängeån till Ekeby sjö.

Fyrisån

Fyrisån med biflöden ska, i hela sin sträckning, erbjuda allemansrättslig tillgänglighet, god vattenkvalitet och ekologisk funktion. Årnas ekologiska status förbättras genom fortsatt arbete med fria vandringsvägar för fisk samt ökade insatser för bland annat rening av dagvatten.

Åtgärder ska vidtas för att förhindra negativ påverkan på dricksvattenkvaliteten. Genom och kring staden (bland annat i Åstråket, i Årike Fyris och upp mot Ulva), längs Librobäcken och i och kring tätorterna Storvreta, Vattholma, Skyttorp, Björklinge och Lövstalöt eftersträvas att utveckla större tillgänglighet till vattnet genom nya vistelseort och rörelsestråk. Vid lokalisering och utformning av sådana ytor och stråk ska hänsyn tas till störningskänsliga arter.

Utformning av stadsmiljöer längs åstråket kan variera och ska präglas av de kvaliteter som är knutna till ån och som kan bidra till stadslivet. Vid tät bebyggelse i omgivningarna ska stråken behålla sin viktiga funktion som buffert mot översvämningar och recipient för dagvatten. Den rörelsebarriär som ån och dess biflöde Sävjaån utgör bland annat i Årike Fyris ska överbryggas genom flera gång- och cykelbroar

Upplysningar och hänvisningar för å-stråk

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för fysiska utvecklingen se även;

Mälaren samt delar av de övriga två stora naturområdena utgör riksintresse för naturvården och/eller Natura 2000.

Kommunen har även ett vattenprogram med tillståndsmål med avseende på vattenkvalitet, tillgänglighet/rekreation samt klimatanpassning.

För Fibyåns övre delar, Funbosjön-Sävjaån och Jumkilsån se även ställningstaganden till riksintressen.

Åtgärder för att uppnå MKN i Sävjaån ska ske i samverkan med Enköpings kommun.

Beskrivning å-stråk

Fibyån – Vängeån – Hågaån :Vattendraget rinner, huvudsakligen genom jordbruksmark, från Fibysjön till Vårdsättraviken där det mynnar i Mälaren. Fibyån/Vängeån övergår, vid den sänkta Ekeby sjö, till Hågaån. Vattnet är starkt belastat av gödande ämnen och vattenföringen är emellanåt mycket låg. Hågaån har måttlig ekologisk status och uppnår inte god kemisk status. Utvecklad tillgänglighet finns idag främst i naturreservaten Hågadalen–Nåsten i söder och Fiby urskog i väster. Mellanliggande jordbrukslandskap erbjuder idag ett mycket begränsat rörelseutrymme för friluftsliv och växt- och djurliv.

Fyrisån med biflöden: Fyrisån rinner genom Upplandsslätten från Dannemorasjön till Ekoln och dess avrinningsområde motsvarar en stor andel av kommunens yta. Ån är en typisk slättlands-ån, och belastas av hårt dikad och rationellt nyttjad åkermark. Det bidrar till övergödning och ökningen av humusämnen i vattnet (brunifiering). Större biflöden är Vendelån, Björklingeån, Jumkilsån, Samnan, Librobäcken, och Sävjaån. Fyrisån och merparten av dess biflöden har måttlig ekologisk status och uppnår för närvarande inte god kemisk status. Del av Fyrisån samt Jumkilsån och Siggeforasjön har särskilda kvaliteter. Fyrisån rinner igenom centrala Uppsala där den utgör en betydelsefull del av stadsmiljön, och ett attraktivt åstråk genom staden. Dess vatten filtreras norr om staden genom åsen för att bli dricksvatten åt tätorten. Ån är därför mycket betydelsefull för Uppsalas karaktär och upplevelse samt som naturresurs, för bland annat vattenförsörjning och som mottagare av dagvatten och renat spillvatten. Fyrisån mynnar i Ekoln/Mälaren och mark- och vattenanvändningen kan påverka dricksvattenkvaliteten för kommuner nedström. Delar av ån, bland annat i staden och vid Ulva, är tillgängliga för allmänhetens fiske. Ån och delar av dess strandmiljöer är också mycket viktiga för landskapsfiskens asp och för häckande och rastande fågel.

Å- och sjöstråket mellan staden och Almunge: Det tätortsnära sjörika landskapet mellan Funbo och Almunge är sällsynt ur ett uppsalaperspektiv. Det innehåller exklusiva rekreativvärden för närbelägna orter. Stråket utgörs av Långsjöarna i Almunge och Länna, Lötsjön, Trehörningen och Ramsen samt mellanliggande småsjöar och vattendrag fram till inflödena i Funbosjön respektive Funboån. Vattensystemet ingår i Fyrisåns avrinningsområde. Sjöarna med omgivning utgör en stor tillgång för tätorterna och boende längs sträckan mellan Funbo och Almunge. Trehörningen har särskilt stor betydelse för det växande Funbo-Gunsta och för friluftsområdet Fjällnora. Längs de östra delarna av stråket löper Upplandsleden. Fjällnora är även tillgängligt genom vandringleder från Länna. Trehörningen, med en av kommunens populäraste badplatser, är idag hårt belastad av enskilda avlopp. Vattenkvaliteten förväntas bli bättre genom anslutning för vatten och avlopp från staden. Almunge Långsjön har måttlig och Funbosjön otillfredsställande ekologisk status och ingen av sjöarna uppnår idag god kemisk status. Via Sävjaån rinner vattnet vidare till Fyrisån. Här finns flera lekplatser för landskapsfisken asp.



Viktigt grundvattenavsnitt



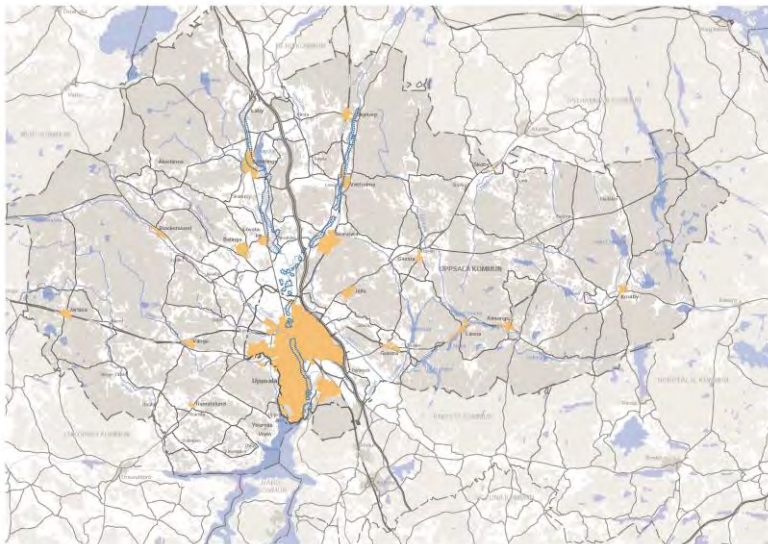
- Grundvatten som uppfyller miljö kvalitetsnormer och har god kvalitet som råvatten
- Del av ett åsavsnitt med nyckelroll för stads- och tätortsutveckling
- Synergier med bevarande och utveckling av åsarnas natur- och kulturmiljö värden

Uppsala-Vattholmaåsen sträcker sig, mer eller mindre sammanhängande, genom Uppsala kommun i nord-sydlig riktning. Åsen bildar och transporterar grundvatten och utgör den källa som Uppsala hämtar dricksvatten från. Delar av åsen är viktiga och känsliga grundvattenresurser med mycket stor vattenmängd, över 25 liter per sekund. Åsens grundvatten har potential att förse Uppsala med dricksvatten för flera generationer framåt.

Vattnet från Uppsalaåsen används för att försörja Uppsala tätort, Lövstalöt, Bälinge, Björklinge, Läby och Skuttunge. En biås till Uppsalaåsen, Vattholmaåsen, försörjer Storvreta, Vattholma och Skyttorp. Vänge, Järlåsa, Ramstalund, Gävsta och Knutby får sitt vatten från lokala grundvattenmagasin.

I plankartan anges de viktigaste delarna av åsens grundvatten schematiskt.

Inriktning för utvecklingen inom Viktigt grundvattenavsnitt ges nedan med tillhörande preciseringar och avvägningar.



Viktigt grundvattenavsnitt

- Uppsala-Vattholmaåsen

Figur 50. Viktigt grundvattenavsnitt – utdrag ur plankarta. Teckenförklaring se sidan 33.

Inriktning för viktigt grundvattenavsnitt

Förändring och utveckling av mark- och vattenanvändning ska inte medföra negativ påverkan på grundvattnets möjlighet att uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormer och god kvalitet som råvatten. Utgör en del av ett åsavsnittet som har en nyckelroll för stads- och tätortsutveckling. Synergier med bevarande och utveckling av åsarnas natur- och kulturmiljö värden ska tas tillvara-

Preciseringar och avvägningar för viktigt grundvattenavsnitt

Begränsa nyexploatering på känsliga delar av åsen (Se sårbarhetskartan och kommande strategi för markanvändning inom Uppsala-Vattholmaåsens tillrinningsområde.).

Vidta åtgärder för att uppnå miljö kvalitetsnormer (MKN) i grundvattnet utifrån riskklassning av känsliga infiltrationsområden och riktlinjer för dagvatten.

Vattenområden som är särskilt lämpliga för vattenförsörjning ska så långt som möjligt skyddas.

Grundvattenuttag i norra delen av åsen (inklusive biåsar) är nödvändig för kommunens tillväxt och måste värnas i ett långsiktigt perspektiv.

Minimera risk för föroreningar i grundvattnet genom robusta och långsiktigt hållbara åtgärder.

Tillåt inte nya grustäkter.

Efterbehandla befintliga täkter på ett sätt som gynnar natur- och friluftsvärden och skyddar vattenresursen.

Var mycket restriktiv med att ge tillstånd för anläggningar för utvinning av värme och kyla från grundvattnet.

Upplysningar och hänvisningar för viktigt grundvattenavsnitt

Tillämpa även;

- > Generella riktlinjer för alla mark- och vattenområden.
- > Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse.
- > De inriktningar som finns för de mark- och vattenområden som berör aktuellt område.

För vidare beskrivning och inriktning för den fysiska utvecklingen av viktigt grundvattenavsnitt se även;

- > Vattenprogram
- > Sårbarhetskarta
- > Strategi för markanvändning inom Uppsala- och Vattholmaåsens tillrinningsområde ur grundvattensynpunkt (pågående arbete 2016)
- > Åsen och kommunens andra vattentäkter klassas som ett vattenskyddsområde, och skyddas genom beslutade skyddsföreskrifter. Inom vattenskyddsområde finns olika restriktioner för att förhindra föroreningar och för att se till att grundvattnets kvalitet inte försämras

Faktaruta åsens grundvatten

Åsen bildar, tillsammans med Fyrisån och Björklingeån, ett stort Y i landskapet. Den västra skänkeln i Y:et utgörs av huvudåsen, som löper förbi Björklinge. Den östra utgörs av den mindre Vattholmaåsen. Den nordligaste delen av huvudåsen har de största åspartierna, med tydliga spår av landhöjningen såsom stentorg och strandlinjer, främst i riksintresset Vikstaåsen. Åsen är ett viktigt karaktärsmärke för Uppsala och är mycket betydelsefull, bland annat som naturresurs och för vår natur- och kulturhistoria. Den transporterar och bildar grundvatten genom att rena vatten som filtreras genom åsmaterialet. Uppsalaåsen är dricksvattenresurs för större delen av befolkningen i Uppsala kommun. Stora delar av åsen skyddas idag genom vattenskydds-föreskrifter. Markerade områden på plankartan saknar naturligt skydd i form av tjocka lerlager och grundvattentillgången är mycket stor. Åsen har även en stor friluftspotential, som leder människor vidare ut i landskapet. Den höga och genomsläppliga rullstensåsen hyser också naturtyper och arter som är sällsynta i det omgivande flacka slättlandskapet.

4. *Genomförande*

Som stöd för att genomföra översiktsplanen bedömer kommunen löpande vilka särskilda insatser eller riktningförändringar som behövs. Detta arbete sammanfattas här i tre delar: Först beskrivs den rullande översiktsplaneringen i Uppsala kommun. Därefter beskrivs en tänkbar utbyggnadsordning för att genomföra översiktsplanen fram till 2050-talet. Den sista delen tar upp särskilt angelägna insatser under de närmaste åren, för att svara upp mot översiktsplanens prioriteringar.

Snabb utveckling kräver rullande process

Lagstiftningen kräver att kommunfullmäktige minst en gång per mandatperiod ska ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Med hänvisning till den snabba utvecklingen i kommunen har kommunfullmäktige beslutat (2014) att aktualitetsprövningen av översiktsplanen fortsättningsvis ska ske mer på årsbasis.

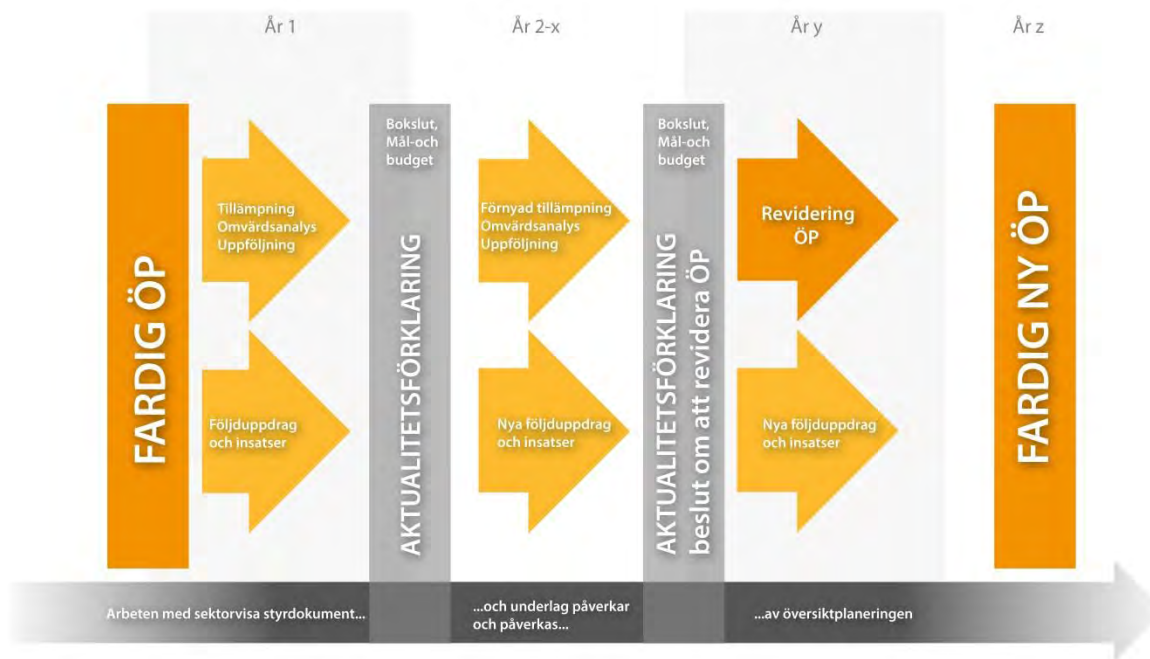
Ställningstaganden som rör översiktsplanen sammanfattas i en så kallad aktualitetsförklaring, som kommunfullmäktige beslutar om i samband med kommunens årliga beslut om mål- och budget. Det kan handla om förtydliganden, prioriteringar, nya uppdrag samt riktningförändringar i exempelvis den skisserade utbyggnadsordningen. Ställningstaganden som kräver formell ändring av översiktsplanen med föregående samråd och utställning sker i särskild ordning, exempelvis genom att geografiska eller tematiska fördjupningar antas.

Kommunen ska inom denna rullande process systematiskt följa upp översiktsplanens styrverkan och aktualitet. Följande frågor ska besvaras och ge underlag till riktningförändringar och nya insatser:

1. Stämmer den fysiska utvecklingen i kommunen överens med översiktsplanens intentioner?
2. Följs översiktsplanen i besluten
3. Är översiktsplanens utgångspunkter aktuella?
4. Fullföljs de insatser som skilda nämnder fått i uppdrag?

I uppföljningen integreras bevakningen av betydande miljöpåverkan med mera, som är ett lagkrav. Resultaten analyseras och sammanfattas årligen i en uppföljningsrapport. Fördjupade uppföljningar kan göras mer sällan, till exempel under varje fyra- eller åttaårsperiod.

Översiktsplaneringen är alltså en kontinuerlig process där uppföljningar och uppdateringar görs löpande. Arbets sättet säkerställer att översiktsplanen över tid uppfattas som aktuell och relevant och att den utan hinder kan användas som stöd i det dagliga beslutsfattandet.



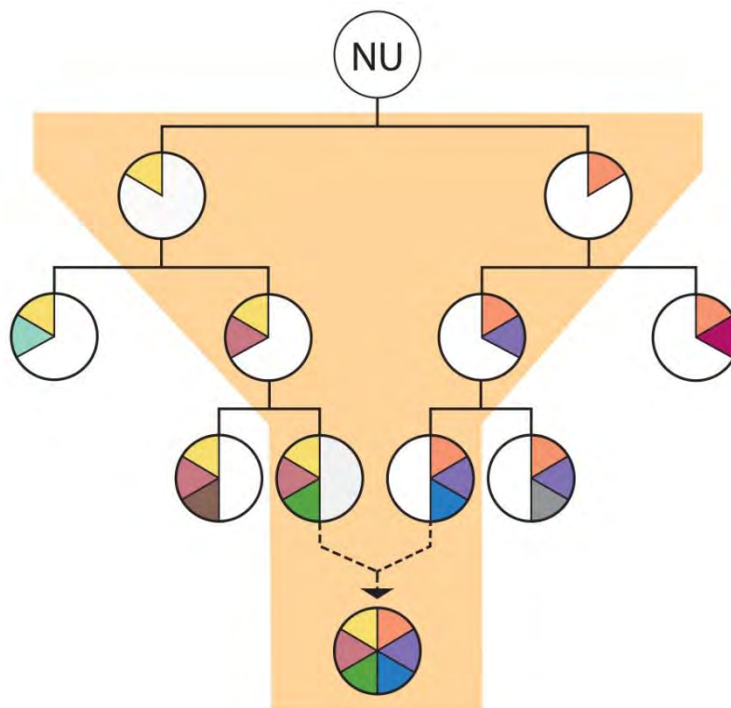
Figur 51 Den rullande översiktsplaneringen i Uppsala kommun.

När översiktsplanen antagits startar tillämpningen, löpande uppföljning och omvärldsanalys. En nyantagen översiktsplan innebär normalt sett också uppdrag till och insatser från kommunens nämnder och bolag. Det kan handla om att inleda strategiska planarbeten (fördjupade översiktplaner, programarbeten etc.) eller om att göra vissa övergripande utredningar, utveckla arbetssätt och utveckla samarbeten. Det rullande arbetet kopplat till översiktplanen leder till slutsatser och förslag om det fortsatta genomförandet. Det används i kommunens mål- och budgetarbete och resulterar i förnyade uppdrag och insatser. Det ligger också till grund för kommunfullmäktiges beslut om att översiktsplanen är fortsatt aktuell och eventuella andra ställningstaganden i en "aktualitetsförklaring". När översiktsplanen till slut bedöms som inaktuell fattas beslut om att revidera den.

Utbyggnadsordning till 2050⁺

Utbyggnadsordningen visar hur vi stegvis kan nå den önskade fysiska strukturen. De skissade stegen utgår från bedömningar om när det är lämpligt att bygga på skilda platser utifrån bland annat förutsättningar i omvärlden, kommunalekonomiska aspekter, vilka investeringar som behövs i vatten- och avlopps- och transportsystemen³ och vilka strukturer som redan finns. Stegen visar var utbyggnad kan ske och vad vi behöver ha i åtanke för att inte låsa bort möjligheter att nå den långsiktiga strukturbilden.

Det går att nå slutstrukturen på flera olika sätt. Utbyggnadsordningen beskriver ett huvudspår, kompletterat med resonemang om alternativ. Huvudspåret rymmer stads- och tätortsutvecklingen åtminstone till något decennium bortom år 2050, med en hög takt i befolkningsökningen. Vid en lägre utvecklingstakt av befolkning och sysselsättning kan stegen förskjutas, eventuellt tas i en annan ordning.



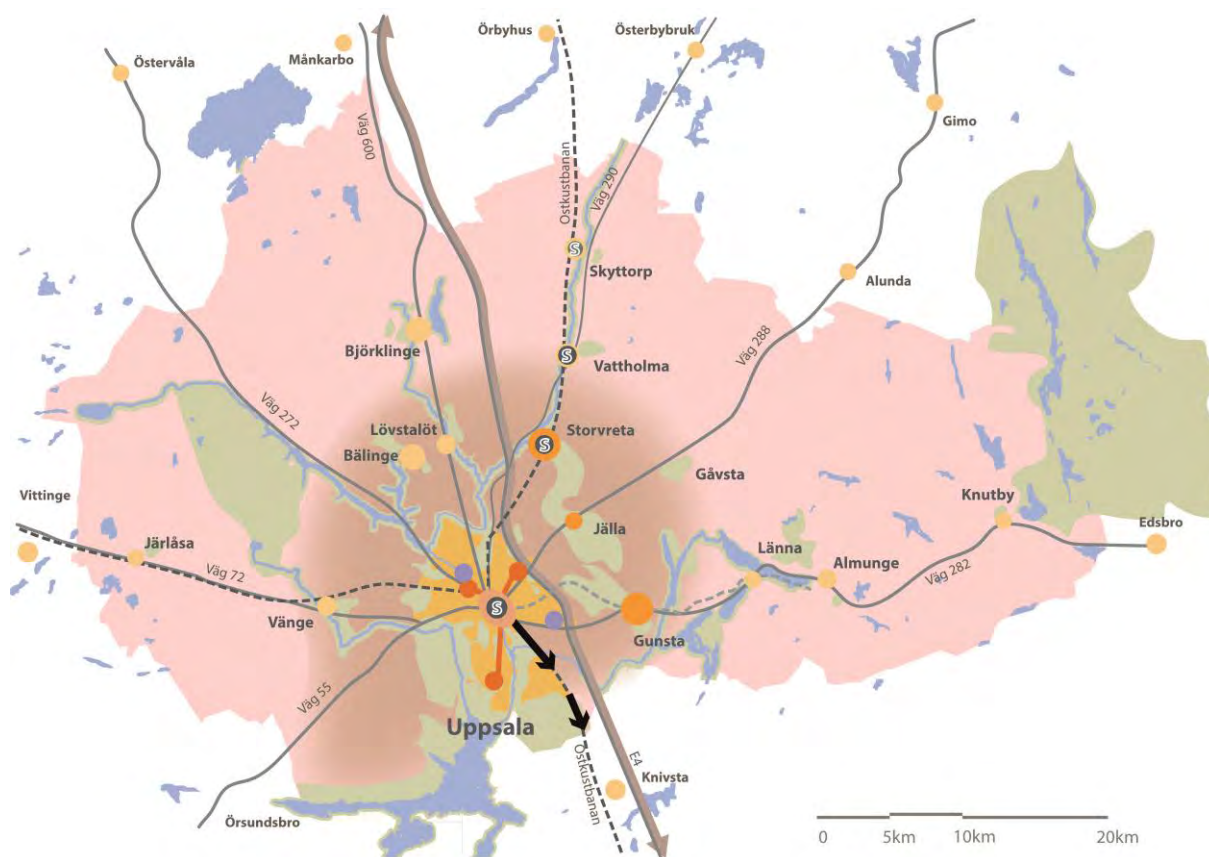
Figur 52 Successiva vägval: Översiktsplanen sätter ramarna. Det finns flera olika vägar att nå en önskad slutstruktur. Det innebär möjligheter att stegvis besluta om investeringar och utbyggnadsområden, givet händelser och beslut i omvärlden. Figuren illustrerar principiellt hur sådana successiva vägval leder till strukturella lösningar av vad som därmed blir möjliga slutstrukturer. Lösningarna illustreras av cirklarnas färgkombinationer. Sista cirkeln symboliserar strukturbild 2050+. Det gula fältet markerar vilka val som ligger inom den ram för markanvändningen, som översiktsplanen anger.

³ En sammanställning av vilka överordnade investeringar i transportinfrastruktur som behövs för genomförandet av strukturbilden finns i översiktsplanens del C ”samlad konsekvensbeskrivning”, bilaga 5 ”kompletterande ekonomisk bedömning...”

Steg 1, det närmaste decenniet

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

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



Figur 53 Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutbyggnad. Steg 1

Bebyggelsestrukturen

Denna första period styrs i hög grad av redan gjorda investeringar och pågående projekt. Pågående och lagakraftvunna detaljplaner och befintliga planuppdrag täcker i stort bostadsbehovet fram till 2030 med en högre utvecklingstakt, det vill säga cirka 30 000 bostäder. Alla pågående projekt kommer inte att förverkligas. På kommunal mark, i lägen som sammantaget inte leder till stora investeringar, finns möjlighet för ytterligare 10.000 till 15.000 bostäder. Inom staden bör i första hand områden inom fyra kilometer från Resecentrum komma ifråga.

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

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

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



Figur 54 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen i staden under det närmaste decenniet.

Ljusa bubblor: Områden med pågående stadsutveckling eller där förberedande programutredningar pågår:

De stora tillskotten av bebyggelse tillkommer huvudsakligen inom fyra kilometer från Resecentrum; Kungsängen, Rosendal, Östra Salabacke, Börjetull, Råbyvägen, Gränby, Eriksberg. Utanför denna cirkel är det nästan bara Gottsunda/Bäcklösa som expanderar kraftigt med bostäder. Verksamhetsmiljöer öppnas i Husbyborg. Fortsatt expansion sker i Ultuna, Fyrislund och Librobäck. Omvandling sker i främre Boländerna till miljöer med hög koncentration av bebyggelse och arbetsplatser.

Mörka bubblor: Ytterligare möjligheter på (delvis) kommunal mark i goda lägen som bör utvecklas. Markerade områden inom fyra km från Resecentrum är Flogsta, Stabbyfälten, längs Österleden, Slavsta, Polacksbacken och Västra Rosendal.

Transportinfrastrukturen

Tidigt i perioden förväntas kommunen och landstinget fatta ett vägvalsbeslut om ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i staden: busstrafiksystemet BRT (Bus Rapid Transit) eller stadsspårväg. Oavsett system rör det sig om mycket stora investeringar. Därför är statlig medfinansiering en förutsättning. En systemvalsutredning ska ge underlag bland annat om etapputbyggnader. De stadsstråk som är aktuella är Gränby-, Vaksala-, Ultuna- och Gottsundastråken, se vidare nedan.

Utvecklingen av stadsnoden i Gränby stöds av att Gränbystråket längs Råbyvägen. Vaksalastråket får förbättrad framkomlighet i kollektivtrafiken, till stor del i samband med att ny bebyggelse tillkommer. Ganska tidigt i perioden sker motsvarande utveckling söderuti Gottsunda- och Ultunastråken fram till Rosendal respektive Ulleråker. Mot slutet av perioden kan investeringar för kollektivtrafiken också göras söderut i Gottsundastråket längs Vårdsättravägen och, om det kopplas till bebyggelseutvecklingen, längs Hugo Alfvéns väg.

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

Utbyggnaden i Eriksberg kombineras med investeringar för att förbättra framkomligheten i Eriksbergsstråkets södra del (Granit- och Norbyvägarna). Mot slutet av perioden är detta aktuellt även längs den norra delen av Norbyvägen in mot innerstaden. I stadsstråken längs Svartbäcksgatan (Svartbäcksstråket), Vattholmavägen–Gamla Uppsalagatan (Nybystråket) och Hjalmar Brantingsgatan (Salabacksstråket) mot Årsta centrum sker en kontinuerlig utveckling, med tyngdpunkt under den här första perioden. Det innebär att investeringar i gaturummet för kollektivtrafikens framkomlighet bör ske under perioden.

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

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

Alternativ

Det är inte helt klart hur stor omfattning en utbyggnad av Flogsta, Stabbyfälten och Börjetull kan få med hänsyn till tröskelinvesteringar i vatten och avlopp samt behov av ny transportinfrastruktur. Områdena är välbelägna, inom fyra kilometer från Resecentrum. Det kan bli fråga om stora bebyggelsetillskott här under perioden. I så fall kan behövas åtgärder i trafiksystemet för att underlätta kollektivtrafikens framkomlighet i tvärled, mellan Börjetull och Gottsunda. Om möjligheterna till investeringar är för begränsade kan det till del kompenseras med att kommunal mark används längre bort än fyra kilometer från resecentrum, exempelvis i Sävja. Dessutom kan ett starkare fokus läggas på små förtätningsprojekt med kommunal mark inblandad, företrädesvis inom fyra kilometer från

Resecentrum. Det här innebär dock större trögheter i att få fram projekt och/eller att projekt tas fram på platser med med sämre lägesegenskaper. Sammantaget kräver det mer ansträngningar för att hålla den önskade takten i bostadsbyggandet. När det gäller verksamhetsområden är Hovgården ett möjligt alternativ till Fullerö, där kommunen inte äger marken. Eventuellt kan också området öster om E4 vid Gränby tas i anspråk för större etableringar. Under den här perioden bör kommunen ha beredskap för att kunna öppna nämnda två områden, eller delar av dem, för verksamhetsetableringar.

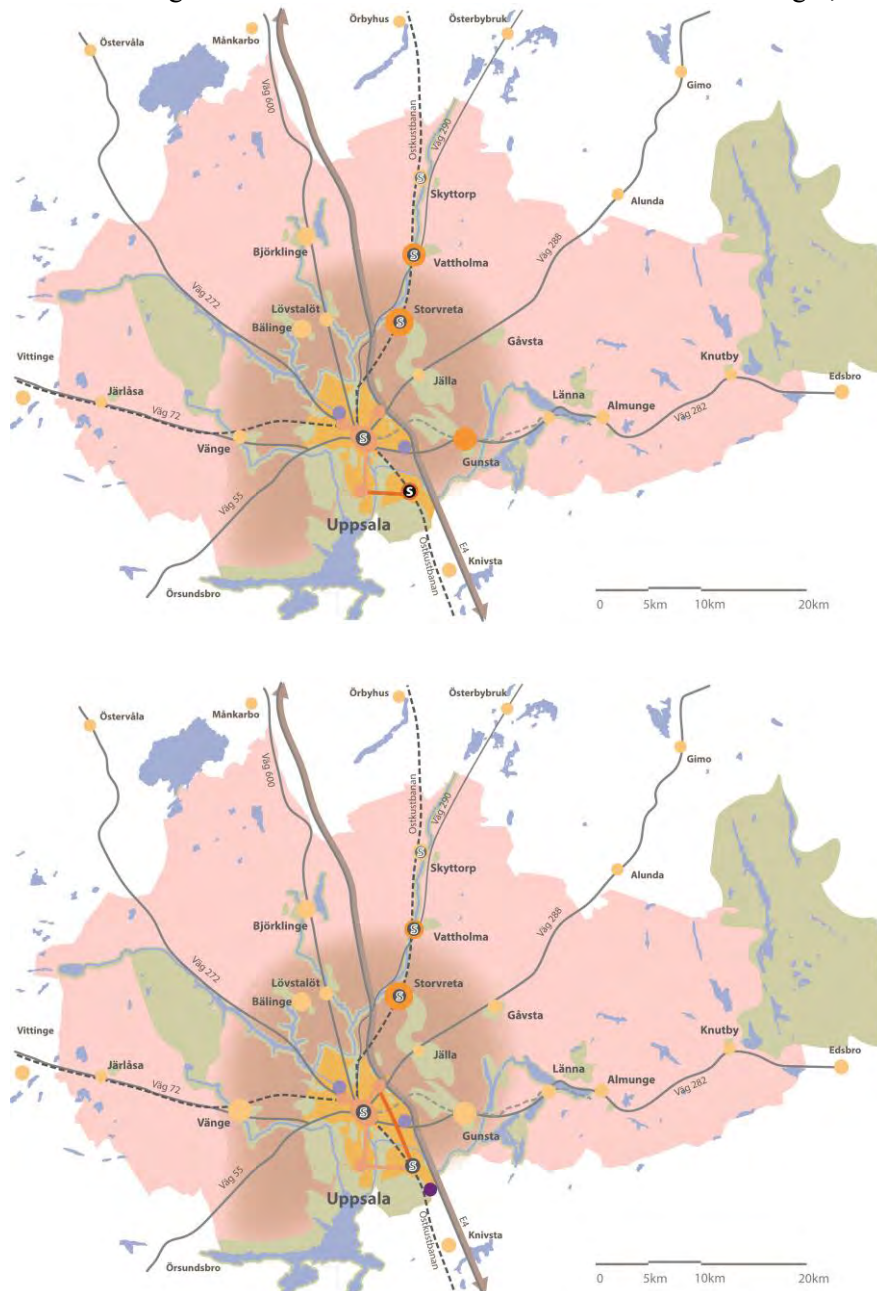
Strategiska insatser

Under perioden förbereds etableringen av en ny station och tillhörande utveckling av en stadsnod vid Bergsbrunna. Här ingår också kopplingar därifrån mot Gottsunda–Ultuna respektive mot Gränby (kollektivtrafik) och till E4. Vidare behöver en fortsatt utveckling i södra delarna av Södra staden förberedas. Mot slutet av perioden ökas insatserna för att stärka kapaciteten också på Dalabanan och för att få en tidsplan för en ny järnväg mot Enköping.

Steg 2 och 3

Sammanfattning: I steg 2 ger stationsetableringen i Bergsbrunna möjlighet att bygga ut stadsnoden och även andra delar av sydöstra stadsdelarna. Detta stödjer investeringar i en snabb och turtät kollektivtrafiklänk till Gottsunda-Ultuna. Utvecklingen av Gottsunda-Ultuna tar ny fart. I steg 3 kopplas Bergsbrunna och Gränby samman med en snabb kollektivtrafiklänk. Gunsta har byggts klart, utbyggnaden i Storvreta fortgår och nyinvesteringar för utbyggnader görs i Vattholma.

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



Figur 55 Steg 2 och 3. Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutbyggnad.

Bebyggelsestrukturen

Större utbyggnader sker i de sydöstra stadsdelarna, främst i närheten av ny tågstation i Bergsbrunna och i anslutning till den kollektivtrafiklänk som förbinder Bergsbrunna station med Ultuna-Gottsunda. Så småningom bidrar även den nya länken mellan Bergsbrunna station och Gränby till stadsutvecklingen i sydöst. På västra sidan Fyrisån kan utbyggnadsområden i de södra delarna av Södra staden tas i anspråk.

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

Utbyggnaden av Storvreta fortsätter med såväl bostäder som verksamheter, medan den i Gunsta avslutas tidigt i perioden. Fortsatt utbyggnad sker eventuellt även i Jälla. Investeringar i kapacitet för vatten och avlopp görs i Vattholma. Det gör det möjligt med ytterligare 500 bostäder, särskilt nära pendeltågsstationen. I övriga prioriterade tätorter sker byggandet inom den befintliga VA-kapaciteten.

Tidigt under perioden, om inte förr, öppnas Hovgården för ytterligare etablering av verksamheter, och beräknas vara fullt etablerad innan periodens slut. Ett verksamhetsområde söder om Bergsbrunna station öppnas i samband med att en ny väg från stationen till E4 byggs. Koncentration av verksamheter sker i befintliga verksamhetsområden.

Transportinfrastrukturen

Bergsbrunna station utvecklas successivt till ett Uppsala södra med många tåguppehåll. Investering sker i en kollektivtrafiklänk mellan Bergsbrunna och Gottsunda-Ultuna, för att dra nytta av investeringen i den nya stationen och så att stadsutvecklingen kan ta fart i såväl sydost som sydväst. I steg 3 etableras en kollektivtrafiklänk mellan Bergsbrunna och Gränby, liksom en ny trafikplats på E4 som ger koppling till Bergsbrunna station och ett nytt verksamhetsområde söder om denna.

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

Alternativ

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

Om det inte är rimligt att utveckla vare sig södra delen av Södra staden eller Bergsbrunna under den här perioden (på grund av att det inte har etablerats någon ny tågstation), kan de västliga delarna av Stabbygårderna och eventuellt delar av Herrhagsskogen tas i anspråk på ett sådant sätt att det fungerar med kommande utveckling av stadsnoden och med stationsläget i Börjetull och en ny järnväg mot Enköping. Det kan kräva investeringar i en ny trafikplats på Bärbyleden, samt i körfält för

kollektivtrafiken, på sträckan mellan Börjetull och Flogsta. Den här utvecklingen kan kombineras med ytterligare utbyggnader av Librobäck och Husbyborg, samt eventuell etablering av ett stråk med hög framkomlighet för kollektivtrafik mellan Börjetull och Gottsunda. Ytterligare förtätning kan även göras inom zonen fyra kilometer från Resecentrum. Om det blir fortsatt svårt med medel för investeringar, behöver ytterligare fokus läggas på förtätning inom denna zon.

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



Figur 56 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen inom staden i steg 2-3

Ljusa bubblor=huvudspår: Sydöstra stadsdelarna, södra delarna av Södra staden, Innerstaden

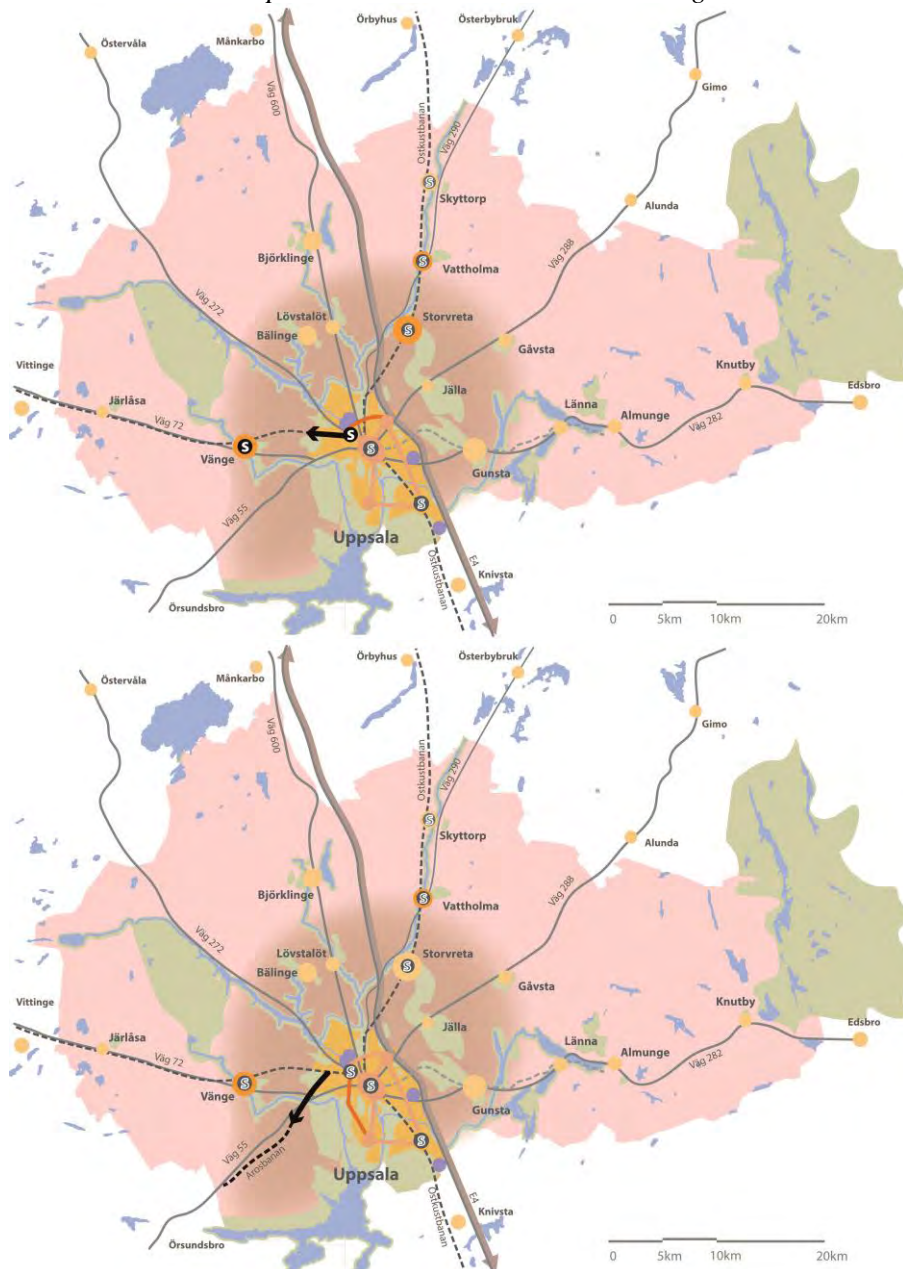
Mörkare bubblor=alternativ: Nordvästra staden, Fyrislund-Årsta-Gränby, verksamhetsutveckling söder om Boländerna.

Strategiska insatser

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

Steg 4 och 5

Sammanfattning: I steg 4 sker investeringar i Dalabanan som medger stationsetableringar i Börjetull och Vänge. Stadsnodsutvecklingen vid Börjetull intensifieras. En koppling för kollektivtrafik etableras på Bärbyleden mellan Börjetull och Gränby. I steg 5 byggs ny järnväg till Enköping, vilket ytterligare förstärker utvecklingen vid Börjetull. En ny kollektivtrafiklänk binder samman Börjetull även med Gottsunda-Ultuna. Fortsatt utveckling och utbyggnad sker succesivt i alla stadsnoder under båda perioderna. Investering för utbyggnad av Vänge påbörjas i steg 4, då också den större expansionen i Storvreta avslutas. Expansionen i Vattholma avslutas i steg 5.



Figur 57 Steg 4 och 5. Successiv utveckling av stadsnoder och snabba kollektivtrafiklänkar. Tyngdpunkter i tätortsutvecklingen.

En utgångspunkt är att investeringar i Dalabanan kan ske tidigt i perioden och att Aroslänken (ny Enköpingsbana) förverkligas något senare. Tågstationer i Vänge och Börjetull etableras tidigt. Börjetulls roll i transportsystemet ökar tydligt när när trafikeringen av Aroslänken påbörjas. Perioden bör i övrigt vara förhållandevis investeringsnål med hänsyn till de stora kapacitetshöjande investeringar som gjorts perioden innan.

Bebyggelsestrukturen

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

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

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

Transportinfrastrukturen

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

Alternativ

För den sista perioden finns inga särskilda alternativ skisserade. Senare översiktsplanarbeten får hantera alternativa utvecklingsvägar.



Figur 58 Tyngdpunkter i bebyggelseutvecklingen inom staden i steg 4-5: Börjetull och Nordvästra staden, Innerstaden, Sydöstra stadsdelarna, södra delarna av Södra staden.

Särskilda insatser de närmaste åren

Föregående avsnitt ger vägledning till i vilken ordning utbyggnader kan ske. För att utbyggnadsordning ska kunna hållas och utvecklingen i övrigt gå i översiktsplanens riktning behöver kommunen och andra aktörer göra aktiva insatser inom en rad områden.

Det finns några områden som är särskilt viktiga att prioritera i närtid, för att vi ska fortsätta att utvecklas åt rätt håll. Om vi klarar av att nå våra ambitioner inom de här områdena kommer också flera andra problem att lösas på vägen:

1. Fler bostäder – 3 000 nya bostäder per år med mångfald i utbudet, i täta blandade miljöer med närhet till hållbara transporter.
2. Mer plats för ett breddat näringsliv – 2 000 fler jobb per år, minst hälften inom kunskapsintensiva näringar.
3. Fyra spår till Stockholm – ökad kapacitet på Ostkustbanan med två nya spår, och beredskap för att svara upp mot statliga investeringar.
4. Hållbara transporter – prioritera gång, cykel och kollektivtrafik, som tillsammans ska utgöra minst 75 procent av resandet inom staden år 2050.
5. Ta tillvara naturen – lyft fram och använd ekosystemtjänster för en bättre miljö, för att berika människors upplevelser och för minskad klimatpåverkan.

Under arbetet med översiktsplanen har ett antal insatser tagits fram. Många av dem har direkt bäring på de fem områdena ovan. Insatserna bedöms som viktiga att arbeta med de närmaste åren, för att utvecklingen ska gå i översiktsplanens riktning och svara upp mot de långsiktiga prioriteringarna i kapitel 2. Insatserna handlar både om att åstadkomma fysisk förändring och att utveckla arbetssätt. Några kan ses som mer tillfälliga medan andra handlar om kontinuerliga arbeten. Många av insatserna bör göras – eller kräver – samverkan med andra aktörer.

Listan med insatser är en ögonblicksbild, den kommer att förändras över tid som en del i den rullande översiktsplaneringen. Arbeta pågår redan med flera av insatserna, medan andra kan startas senare.

Skapa miljöer av hög lokal och internationell klass

Verka för en utveckling av arbetsplatser och innovations- och utbildningsmiljöer av hög lokal och internationell klass.

Aktiv näringslivs-, bostads- och markpolitik

Vidareutveckla kontinuerligt en aktiv närings-, bostads- och markpolitik, samt verka för en ytterligare breddning av näringslivsstrukturen.

Stimulera och synliggör innovationer inom stads- och bebyggelseutveckling

Stimulera innovativa lösningar och testbäddar vid planering och byggande som synliggörs globalt.

Trendspaning och benchmarking

Bedriv samordnad och systematiskt trendspaning, omvärldsanalys och benchmarking i syfte att öka förmågan att hantera förändringar och för att hålla en långsiktigt hög kvalitet och effektivitet i planering och byggande.

Öka kunskapen om och bredda kvaliteter i kulturmiljöer

Ta till vara karaktärsdrag i bebyggelsen och landskapet som helhet, som resurs för utveckling och stöd vid lokalisering och utformning samt belys möjligheterna att bevara genom att använda och befolka kulturmiljöer. Öka attraktionskraften i de historiska delarna av Uppsala genom breddat utbud av kultur och upplevelser. Linnés historiska landskap utvecklas till en resurs för lokal och regional utveckling.

Bredda möjligheterna till medskapande

Underlätta delaktighet och medskapande i planering, utformning och användning av den egna närmiljön inklusive konstnärlig gestaltning.

Öka kunskap om inkluderande fysiska miljöer

Ta fram sociala strategier för minskad segregation och ökad inkludering på kommunövergripande nivå som kan kombineras med insatser för fysisk förändring på lokal nivå. Ta också fram underlag för hur den fysiska miljön kan utvecklas för att upplevas som inkluderande och välkomnande för alla och hur investeringar kan balansera socioekonomiska förutsättningar i olika områden.

Säkerställ kapacitetstark kollektivtrafik

Säkerställ långsiktigt kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar med hög framkomlighet i stadsstråken.

Säkra tillgång och utveckling av bredband

Säkerställ att tillgången till internetanslutning, med hög kapacitet och tillförlitlighet, är god i alla kommundelar.

Cykelsatsningar

Genomför en långsiktig cykelsatsning med utveckling av ett lånehycykelsystem, utbyggda snabbcykelvägar, cykelvägar från tätorter till Uppsala stad, ett ökat antal cykelparkeringar i centrala och andra strategiska lägen, vid hållplatser samt vid målpunkter och besöksmål inom kvartersmark.

Analys och prioritering av planläggning och markförvärv

Genomför kontinuerligt analyser och utredningar för att kunna prioritera och välja områden för planläggning och strategiska markförvärv. Förbättra de kommunalekonomiska utfallen i expansionen av byggd miljö i kommunen. Öka de strategiska markförvärven och säkerställ en långsiktig buffert för exploatering, friluftsliv, rekreation, biologisk mångfald och hänsyn till vattenresurser – samt för markbyten till nämnda ändamål.

Utveckla park- och grönområden

Utveckla befintliga och nya park- och grönområden, som en viktig del av livskvalitet och attraktivitet i och i anslutning till bebyggelsemiljöer. Här ingår att planera, och avsätta utrymme för, framtida stadsparker med tillräcklig yta (cirka 4–10 ha), som kan utvecklas över tid. Park- och friluftsområden utvecklas med fokus på en sammantaget stor bredd av upplevelsevärden. Grönområden förvaltas långsiktigt och ges formella skydd om det finns behov av det. Områden som är prioriterade för insatser i närtid framgår i kapitel 4, avsnittet Natur, park och vatten.

Grundprinciper för lokalisering och utveckling av social infrastruktur inklusive fritidsanläggningar

Utveckla långsiktiga lokaliseringsstrategier samt grundprinciper för lokal- och anläggningstyper på kommun-, stadsdels-, och närområdesnivå. Upprätta prioriteringsordning för anläggningar av fritids- och motionskaraktär.

Stärk och utveckla ekosystemtjänster och gröna strukturer

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

Ökad återanvändning och återvinning samt avfallshantering som genererar innovationer

Utveckla hanteringen av avfall och återvinning så att kommunens anläggningar håller världsklass. Det bidrar till nya innovationer, exportmöjligheter och arbetstillfällen.

Skapa förutsättningar för nya samordnade lösningar för samhällstekniska försörjningssystem

Utveckla tekniska system som effektivt utnyttjar synergier mellan energi, VA och avfall, där nya lösningar successivt fasas in vid ny bebyggelse under planperioden, vilket säkrar långsiktigt balanserade investeringar. Ledningsstråk för kapacitetshöjning i VA-systemet behöver lokaliseras, liksom plats för framtida avloppsrening.

Utvecklingsplan för energidistribution

Ta fram en utvecklingsplan för energidistribution (värme, kyla, el, gas) för att

- 1) skapa ett flexiblere och öppnare nät som kopplar ihop små- och storskalig energiproduktion
- 2) skapa förutsättningar för att utnyttja överskottseffekter så som spillvärme
- 3) skapa utrymmen för kapacitetshöjande ledningsstråk i staden.

Handlingsplaner för Fyrisån och andra ytvatten

Ta fram handlingsplaner för att klara miljö kvalitetsnormerna för våra sjöar och vattendrag. Den första planen ska hantera Fyrisån.

Analysera och samordna tunga transporter

Verka för samordning av tunga transporter för att effektivisera och minska det totala transportarbetet, både kollektiva person- och godstransporter samt samordning av transporter av gods- och restprodukter.

Säkra sekundära avrinningsvägar

Ta fram ett övergripande kunskapsunderlag och förslag till åtgärder för att långsiktigt säkra sekundära avrinningsvägar som en del i en robust dagvattenhantering.

Långsiktigt värna Uppsalaåsens grundvatten

Gör en sammanvägd riskbedömning för hela Uppsalaåsen med en strategi för markanvändning i syfte att bevara åsen som vattenreservoar.

Övergripande trafikstrategi

Ta fram en övergripande trafikstrategi med den övergripande strukturen i översiktsplanen som grund. Strategin ska utgå från ett sektorsövergripande synsätt på transportsystemet och redovisa hur kommunala, nationella och övernationella mål kan nås.

Pendlarparkeringar på landsbygden

Ta fram en strategi för pendlarparkeringar på landsbygden i enlighet med översiktsplanen. Strategin ska lägga fast ramar för genomförande och ansvarsfördelning mellan berörda aktörer.

Utveckling av båtliv, friluftsliv och turism i Mälärstråken

Ta fram en utvecklingsplan för båtliv, friluftsliv och turism på och vid Fyrisån och Ekoln med dess kopplingar längs Mälaren till Stockholm, Häbo (Gorran) och Enköping (Lårstaviken).

Samverka med grannkommuner

Sök, eller utveckla befintlig, samverkan med grannkommuner i frågor där det finns potential till kvalitetsvinster eller kostnadsbesparingar, exempelvis inom teknisk försörjning, social service, räddningstjänst, vatten- och naturvård. Samverkan ska också ske i strategiska utvecklingsfrågor och bevarande frågor som är av gemensamt intresse eller kan förväntas ge stor påverkan på en grannkommun.

5. Utgångspunkter

Det här kapitlet sammanfattar de generella förutsättningarna för arbetet med översiktsplanen, med utgångspunkt i Uppsalas geografiska läge och befolkningsökningen. Vi behöver ta tillvara möjligheterna detta medför och hushålla med resurserna.

Dra nytta av det goda läget

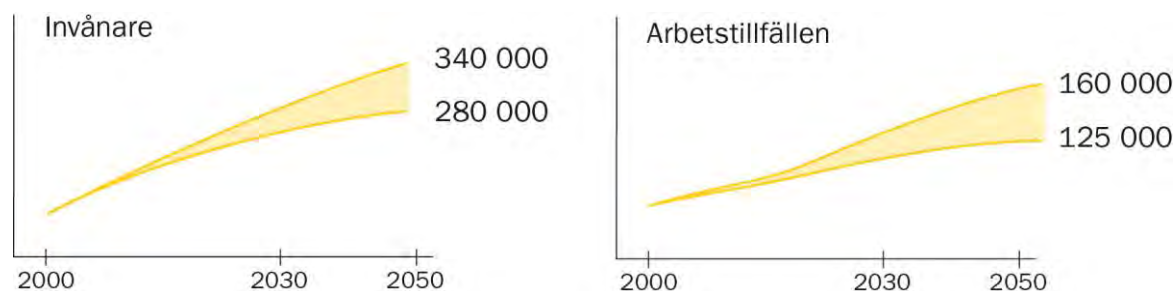
Uppsala är idag Sveriges fjärde storstadskommun, med drygt 200 000 invånare. Uppsala är också den kommun som har flest invånare på landsbygden. 150 000 bor i Uppsala stad, 25 000 bor i någon av de cirka tjugo tätorterna och lika många på de omgivande landsbygderna. Få kommuner kan erbjuda en sådan stor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

Uppsala har två universitet och en stark tradition av kunskap, kultur och kompetens. Utbildningsnivån är bland den högsta i landet. Kommunen har många internationella kopplingar genom våra invånare, företagen, den högre utbildningen, forskningen, de religiösa samfundet, kulturen, samhällsföreningar och andra organisationer. Uppsala är en del av Stockholm-Mälardalen, med en av Europas snabbaste växande arbetsmarknader och vi har nära till resten av världen genom Arlanda flygplats.

Närhet till det människor efterfrågar, både lokalt och regionalt, gör vardagen enklare och underlättar matchningen på arbetsmarknaden. Det främjar även nytänkande, innovation och gemenskap.

Ta tillvara möjligheterna med att vi blir fler

Under kommande årtionden kommer betydligt fler människor att leva och verka i Uppsala. Till 2050 bör vi ha en beredskap för mellan 75 000 och 135 000 fler invånare och uppemot 70 000 fler arbetstillfällen. Många nya bostäder, arbetsplatser samt infrastruktur och service ska alltså få plats och kombineras på ett bra sätt.



Figur 59 Befolkning och arbetstillfällen fram till 2050. Se underlagsrapport: Tillväxt Uppsala

En växande befolkning ger många möjligheter som vi ska ta vara på. För det första ger fler invånare i arbetsför ålder en balans i försörjningsbördan. För det andra ger det möjligheter till skalfördelar, alltså att fler människor kan dra nytta av de investeringar som görs. För det tredje kan fler invånare bidra till att förbättra kvaliteten och skapa variation, både i den fysiska miljön och i utbudet av service och verksamheter. För det fjärde kan stora utbyggnadsvolymer, alltså att vi bygger nytt för många människor, ge ekonomisk möjlighet att utveckla nya systemlösningar för till exempel energi och transporter.

Hushålla med resurser – utnyttja goda lägen och gjorda investeringar

Uppsala har ett bra utgångsläge. Samtidigt finns det stora utmaningar. Fler Uppsalabor skapar å ena sidan goda förutsättningar för effektiv kommunal verksamhet. Å andra ökar behovet av kommunala investeringar i social och fysisk infrastruktur, med krav på hållbar finansiering. God kommunalekonomisk hushållning är ett grundvillkor när vi planerar inför framtiden, och det gäller att vi inte förbrukar mer resurser än vi har. Därför ska vi använda mark i goda lägen och koordinera egna och andras investeringar för att skapa ett effektivt samutnyttjande.

Uppsala har idag en gynnsam befolkningsstruktur jämfört med genomsnittet i landet – ur ett kommunalekonomiskt perspektiv. Befolkningens andel i yrkesverksam ålder är relativt stor. Andelen äldre, över 80 år, kommer dock att fördubblas fram mot 2030 – från drygt 8 000 till 16 000. Ett tydligt äldreperspektiv är därför avgörande för att säkerställa en god hushållning med kommunens resurser och en god framtida livskvalitet för kommunens äldre.

Bostadsbyggande och näringslivsutveckling går hand i hand

För att möta Uppsalas växande befolkning behövs både fler bostäder och ett breddat och växande näringsliv. Bostadsbyggandet ligger idag på en hög nivå, men möter inte efterfrågan. Upp till 70 000 nya bostäder behöver byggas fram till 2050. Fler Uppsalabor innebär fler människor med olika livsstilar och förutsättningar. Därför behövs många olika slags bostäder, med olika upplåtelseformer och för livets olika skeenden.

Lika många nya jobb, 70 000, behövs år 2050 för en lokal arbetsmarknad i balans. Minst hälften av de nya jobben behöver komma till inom så kallade kunskapsintensiva yrken i den privata sektorn. Fler jobb i den privata sektorn gynnar den kommunala ekonomin genom ökade skatteintäkter. Det stödjer dessutom besöksnäringen, eftersom affärsresenärer är den största besöksgruppen.

Uppsala behöver bli ett starkt alternativ till huvudstaden för företag och organisationer som vill etablera kunskaps- och kontaktintensiv verksamhet. Det kunskapsintensiva näringslivet efterfrågar täta, urbana miljöer. Det behöver därför finnas mark och lokaler som matchar efterfrågan. Samtidigt behöver det finnas möjlighet för verksamheter att expandera och flytta till markområden med lägre prisnivå.

Öka tillgängligheten lokalt och regionalt – prioritera gång, cykel och kollektivtrafik

Tillgänglighet handlar om att människor kan nå det de behöver. Man ska kunna förflytta sig säkert, smidigt, bekvämt och miljövänligt. Det går att nå om man kombinerar hög närhet och ett väl dimensionerat transportsystem. Därför behöver investeringar i infrastruktur gå hand i hand med utvecklingen av bebyggelsestrukturen.

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

Kapaciteten i järnvägssystemet är en flaskhals som behöver åtgärdas. Drygt 22 000 människor pendlar dagligen i båda riktningarna mellan Uppsala och Stockholm, många med tåg. Det viktigaste är att Ostkustbanan byggs ut. Det behövs även en långsiktig planberedskap för att svara upp mot statliga investeringar i spår och stationer. Ett nytt stationsläge i Bergsbrunna öppnar för att bygga ytterligare

bostäder i närområdet. Stationsläget ger dessutom möjlighet till nya arbetsplatser. 2050 kan upp till 1,3 miljoner människor i yrkesverksam ålder nås inom en timme.

Bygg vidare på noder och stråk

Den tidigare översiktsplanen, ÖP 2010, beskriver hur kommunen ska utvecklas utifrån ett system av noder och stråk. Transportsystemet och bebyggelseutvecklingen ska ömsesidigt stärka varandra, och bebyggelsen ska koncentreras, istället för att spridas ut. Därigenom kan andra områden lämnas obebyggda. Det innebär att merparten av bebyggelseutvecklingen tillkommer i noderna och i stråken. För stadens del innebär det också att området inom stadsgränsen ska utvecklas till ett mer sammanhängande stadslandskap – samtidigt som tillgång till närlägen grönområden värnas. En kapacitetsstark kollektivtrafik med tät trafikering kopplar samman stadens delar med varandra, med innerstaden och med omgivande orter och landsbygd.

Hög förändringstakt och förmåga att lösa konflikter

En snabb befolkningsökning kan innebära stora förändringar i människors lokala miljö inom ett relativt kort tidsspann. Den fysiska planeringen ska medvetet främja en samhällsutveckling som svarar upp mot behov, erfarenheter och intressen både idag och imorgon. I ett gott liv ingår att kunna påverka sin situation och delta i samhällsutvecklingen – utöver arbete, bostad, inkomst, utbildning, fritid, service med mera.

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

Lokala svar på globala utmaningar

Samhället påverkas av globala utmaningar som klimatförändringar, urbanisering och sociala spänningar. Det ställer krav på handlingskraft och ansvarstagande.

Vår förmåga att svara på utmaningarna påverkas av hur väl vi lyckas med löpande trendspaning, samarbeten och anpassning efter globala förändringar. Uppsala har stora chanser att lyckas väl om vi tar tillvara på nya lösningar inom resurshushållning, giftfri miljö, kretslopp och för människors hälsa. Våra chanser att lyckas ökar särskilt om privata och offentliga aktörer kan samarbeta mot gemensamma mål.

År 2030 ska Uppsala vara fossilfritt och senast år 2040 ska de samlade utsläppen vara nära noll. Senast år 2050 ska Uppsala vara klimatpositivt, det vill säga binda mer koldioxid från atmosfären än vad som släpps ut. Mark, vatten och den ekologiska infrastrukturen behöver användas på ett uthålligt sätt. I det sammanhanget kommer landsbygden att spela en allt viktigare roll, bland annat för råvaru- och energiproduktion och för nya sätt att bruka mark och vatten.

Förteckningar

Kommunfullmäktiges beslut om antagande
(protokollsutdrag)

Länsstyrelsens granskningsyttrande



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Samhällsutvecklingsenheten

GRANSKNINGSYTTRANDE 1 (12)

2016-09-15

Dnr: 401-3488-16

Uppsala Kommun
Kommunstyrelsen
753 75 Uppsala
oversiktsplan@uppsala.se

Granskning av översiktsplan för Uppsala kommun

Inledning

Uppsala kommun har översänt ett förslag till översiktsplan till Länsstyrelsen för granskning enligt 4 kap 9 § plan- och bygglagen, 3 kap 16 § PBL 2010:900 (PBL). Planförslaget har varit utställt under perioden 2016-05-17 – 2016-08-31. Länsstyrelsen lämnade den 2 december 2015 ett yttrande över samrådsförslag för översiktsplanen för Uppsala kommun (dnr. 401-5094-15). För fördjupad översiktsplan, förbindelse över Fyrisån, lämnades samrådsyttrande 31 januari 2014 (dnr. 401-6073-13).

Under samråds- respektive utställningstiden har förslaget remitterats till statliga myndigheter. Försvarmakten, havs- och vattenmyndigheten (HaV), SGU, SGI, Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM), Svenska kraftnät (SvK) och Trafikverket har inkommit med yttranden under granskningen, se bilaga 1-7. Myndigheten för samhällskydd och beredskap (MSB), Riksantikvarieämbetet (RAÄ), Skogsstyrelsen och Naturvårdsverket (NV) har meddelat att de avstår från att svara.

Granskningsgrunder

Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras. Översiktsplanen är ett strategiskt instrument som statliga myndigheter måste förhålla sig till i sina beslut gällande samhällsbyggnadsfrågor. Länsstyrelsen ska därför i granskningsyttrandet, i enlighet med 3 kap. 16 § PBL, ange om kommunens förslag till översiktsplan:

1. inte tillgodoser riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken (MB)
2. kan medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. MB inte följs
3. redovisar områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen (LIS), som inte är förenliga med 7 kap 18e § första stycket MB
4. inte har samordnats på lämpligt sätt gällande användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner (mellankommunala frågor)
5. omfattar en bebyggelse eller ett byggnadsverk som är olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion



Enligt 3 kap. 20 § PBL ska Länsstyrelsens granskningsyttrande fogas till den antagna översiktsplanen. Punkt 3 ovan är inte aktuell eftersom Uppsala Kommun valt att inte utse några LIS-områden.

Granskningssynpunkter

Läsanvisning

Nedan lämnas allmänna synpunkter på planförslaget. Därefter presenteras synpunkter på Länsstyrelsens överprövningsgrunder tematiskt förutom för *förbindelsen över Fyrisån och vidare mot Bergsbrunna och E4* där alla synpunkter samlats i ett avsnitt. Därefter redovisas väsentliga intressen samt synpunkter på de områden som tillkommit efter samrådet. Sist lämnas synpunkter på hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Allmänt

Länsstyrelsen vill inledningsvis framhålla att översiktsplanen är väl genomarbetad och tydlig vilket är centralt för att den ska ha önskvärt inflytande på kommande processer.

I planen presenteras insatser, förslag på inriktningar och riktlinjer som stöd för fortsatt planering. Länsstyrelsen anser att ansatsen är bra och vill poängtera vikten av att översiktsplanens intentioner genomsyrar den fortsatta planeringen i kommunen och att riktlinjerna efterlevs. Inför antagande finns en ambition att förtydliga vissa begrepp. Länsstyrelsen vill framhålla att det vore värdefullt att exempelvis förtydliga vad som avses med god ljud- och ljusmiljö.

I hållbarhetsbedömningen uttrycks en oro för att vattenfrågorna inte är särskilt framträdande i de fyra prioriterade områdenas prioriterade aspekter i samhällsplanering och byggande. Kommunens vattenprogram är ett steg på vägen men Länsstyrelsen anser att ett handlingsprogram med konkreta åtgärder krävs på både lång och kort sikt (se även avsnitt om miljökvalitetsnormer). Vidare krävs fördjupade utredningar om grundvattnet och övergripande ställningstaganden och strategier.

Länsstyrelsen anser att den fortsatta planeringen i fördjupade översiktsplaner och program är viktig bl.a. i södra staden, sydöstra stadsdelarna och de delområden som tillkommit efter samrådet. I den förtätning som föreslås i staden måste planeringen ta hänsyn till grön- och blåstrukturen samt befintlig jordbruksmark. Länsstyrelsen delar inte kommunens mening att jordbruksmarken öster om E4 och järnvägen samt söder om Kungsängsleden ska användas för andra ändamål, se avsnitt om riksintressen samt nationella intressen.

Riksintressen

Exploatering öster om E4

Länsstyrelsen vidhåller sitt yttrande från samrådet avseende byggnationer öster om E4 i anslutning till Kumla trafikplats (verksamhetsområde Fyrislund).

De argument som framförs i utställningshandlingen är inte tillräckliga för att Länsstyrelsen ska ändra sig i fråga om den avvägning som gjorts för det aktuella området i samverkan mellan dåvarande Vägverket, Uppsala kommun och Länsstyrelsen. Länsstyrelsen anser därutöver att det är olämpligt att förlägga



verksamheter på högproduktiv och väl arronderad jordbruksmark som är ett nationellt intresse.

Vid området öster om E4 vid Vaksala skall eventuellt ianspråktagande av marken norr om Vaksalagatans förlängning/väg 288 och öster om E4 föregås av planprogram för att särskilt utreda hur en exploatering påverkar Riksintresset för Kulturmiljö Vaksala C36 samt det arbete som bedrevs med att sänka E4 och bevara den öppna landskapsbilden. Länsstyrelsen vidhåller att ingen exploatering öster om E4 skall ske söder om väg 288 vid Vaksala. Se även avsnitt om RI kulturmiljö.

Kulturmiljövård

Länsstyrelsen anser att de uppdaterade och reviderade gränserna för riksintresseområdena som kommunen och Länsstyrelsen är överrens om ska redovisas i riksintressebilagan. I det fall där kommunen och Länsstyrelsen inte är överrens, se avsnitt om Långhundraleden, redovisas både gränserna tillsammans med texten att Länsstyrelsens gräns gäller tillsvidare.

- C40-Uppsala stad,

Siktlinjer

Siktlinjer presenteras i utställningshandlingen och i Innerstadsstrategin som smala sektorer som i vissa fall endast berör vägarnas sträckning och inte möjligheten att uppfatta hela landskapet längs vägen och i fonden. Siktlinjerna över Ultunaslätten är viktiga för upplevelsen av Dag Hammarskölds väg som processionsväg in mot Uppsala, även om inte slottet och Domkyrkan upplevs förrän i höjd med Ulleråker. Länsstyrelsen anser att en hänvisning till gestaltningsprogrammet som tagits fram för att belysa värdena kring Dag Hammarskjölds väg i det pågående arbetet med FÖP Södra staden bör finnas med i översiktsplanen.

Beträffande Vaksalagatans siktsektor bedömer Länsstyrelsen att Uppsala kommun alltför ensidigt fokuserar på gatans axialitet mot Stora torget med Carolina Rediviva i fonden. Den viktiga Uppsalasiluetten sedd längs Vaksalagatan innefattar förutom Carolina Rediviva också andra märkesbyggnader som Uppsala Slott och särskilt Domkyrkan. Uppsalasiluetten är viktig att så långt som möjligt behålla. Det skulle kunna åstadkommas genom att låta några avsnitt på sträckan in mot centrum behålla den öppna vyn där hela siluetten upplevs. Ett sådant avsnitt på sträckan är vid Tycho Hedéns väg.

- Gamla Uppsala och Vattholma,

Länsstyrelsen vidhåller sitt yttrande från samrådet om vikten av siktlinjerna mellan Gamla Uppsala och Uppsala, liksom att åtgärder i området norr om Bärbyleden berör ett gränsbestämt fornlämningsområde.

Två områden som ligger inom de norra delarna av det gränsbestämde fornlämningsområdet för Gamla Uppsala är markerade som övrig stadsbygd på plankartan. Länsstyrelsen anser att åtskilliga användningsområden som skulle kunna rymmas inom begreppet stadsbygd inte är möjliga med tanke på fornlämningsområdets unika värden samt att de utgör en central del av riksintresset.



Vid ett förnyande av genomförandestrategin i FÖP Storvreta (sid 90 del A) hänvisar Länsstyrelsen till granskningsyttrandet för FÖP Storvreta om hur framtida utveckling ska förhålla sig till riksintresseområdet.

- **Långhundraleden**

Den planerade utvecklingen av Bergsbrunna har i översiktsplanen föranlett ett förslag om ändrad gräns för riksintresseområdet Långhundraleden i berört parti. Länsstyrelsen bedömer att en gränsjustering inte är aktuell i nuläget, men föreslår att diskussionen kring gränserna fortsätter under arbetet med den fördjupade översiktsplanen för området.

- **Vaksala**

Verksamhetsområdet Nordöstra stadsgränsen planeras helt inom riksintresseområdet Vaksala. Verksamhetsområdet har även en koppling till utvecklingen av Gränby stadsnod. Kommunen menar att förutsatt ett hänsynstagande till siktlinjerna mot Vaksala kyrka bör området kunna utvecklas. Länsstyrelsens bedömning är att påverkan på riksintresset riskerar att bli betydande, och att noggranna analyser behövs för att bedöma om ett verksamhetsområde i det läget över huvud taget är möjligt med tanke på riksintressets värden. Här ska även de ställningstaganden beaktas som gjordes i samband med att ny E4 fick en nedsänkt dragning i landskapet, i avsikt att undvika visuell påverkan på det öppna agrara kulturlandskapet i riksintresseområdet.

Friluftsliv

Länsstyrelsen har gett underlag till Naturvårdsverket (NV) om områden som kan vara av riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. 6 § MB. Ett sådant område är norra Mälaren samt nedre delarna av tillflödena Fyrisån och Hågaån. Ärendet ligger hos Naturvårdsverket som ska fatta beslut under hösten 2016. Det föreslagna området berör förbindelser över Fyrisån.

Totalförsvaret

Uppsala flygplats är av riksintresse för totalförsvaret och civilt flyg och har en påverkan på bebyggelseplaneringen både beträffande buller och för hinderfrihet. Länsstyrelsen anser att flygplatsens roll för incidentberedskap ska framgå tydligare i beskrivningen av riksintresseområdet. Dessutom bör det vara tydligt att verksamhet även bedrivs nattetid, se Försvarmaktens yttrande i bilaga 1.

Länsstyrelsen inser kommunens behov av tydliga bedömningsgrunder och spelregler och upplyser om att Försvarmaktens arbete om sammanhållen bebyggelse och höga objekt i Uppsala stad pågår.

Dricksvattenanläggningar

Kommunen har beskrivit förslaget till riksintresse för dricksvattenanläggningar i avsnitt om väsentliga intressen. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) avser att fatta beslut om ett riksintesseområde för anläggningar för dricksvattenförsörjningen i september 2016.



Naturvård och Natura-2000

Kortfattade riktlinjer och övergripande ställningstaganden finns för kommunens riksintresseområden på en övergripande nivå men inte specifikt anpassade för de i översiktsplanen utpekade exploateringsområdena.

Länsstyrelsen anser att det underlag som redovisas i ÖP inte är tillräckligt för att göra bedömningen för det föreslagna Fyrislundsstråket delen Bergsbrunna–Gnistarondellen som passerar genom Natura- 2000 området *Sävjaån-Funbosjön*. Där krävs en bedömning av om förslaget är genomförbart och förenligt med riksintresset.

Vad gäller Natura-2000-områden behöver bedömningen göras utifrån berörda områdens ingående arter och naturtyper. I bedömningen ska även påverkan av projekt i nära anslutning till dessa områden inkluderas. Se även avsnitt om förbindelse över Fyrisån mot Bergsbrunna.

Länsstyrelsen instämmer med det som anges i hållbarhetsbedömningen, att den gröna infrastrukturen ska uppmärksammas i kommande planering och fördjupningsstudier. Ju tätare staden blir, desto viktigare blir frågan om ekologiskt funktionella samband mellan grönområden samt bibehållandet och utvecklingen av ekosystemtjänster. Den sammanställning av gröna länkar som tagits fram under arbetet med översiktsplanen är ett viktigt underlag för kommande planering.

Riksintresse infrastruktur

Trafikverket upplyser om att riksintressepreciseringen av Ostkustbanan mellan Solna och Uppsala nu är genomförd och avslutad. Den visar var eventuella framtida spår kan förläggas och ger kommunen stöd i sin planering vad gäller avstånd för bebyggelse intill järnvägen. Länsstyrelsen anser att preciseringen av riksintresset bör redovisas i översiktsplanen.

Pågående åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Ostkustbanan, sträckan Uppsala-Skavstaby, har uppmärksammat behovet av att utreda Uppsala centrals kapacitet att klara ökad tågtrafik. Detta kan komma att påverka kommande planering i närheten av järnvägen och bangården.

När det gäller planering kring ökad kapacitet på Ostkustbanan, Dalabanan, en eventuell ny järnväg till Enköping samt etablering av nya stationslägen finns i nuläget inga beslut fattade kring sådana investeringar.

Miljö kvalitetsnormer

Grundvatten

Länsstyrelsen ser mycket positivt på att kommunen långsiktigt har för avsikt att värna Uppsalaåsens grundvatten. Länsstyrelsen anser att insats 23, den sammanvägda riskbedömningen för hela Uppsalaåsen samt strategin för markanvändningen, ska finnas framme som underlag för prövning genom detaljplan eller bygglov på åsens oskyddade områden. Det är viktigt att riskbilden för åsen inte ökar samt att nyexploateringar i möjligaste mån undviks i de för grundvattnet mest känsliga områdena, d.v.s. i områden där grovt åsmaterial går i dagen och i närliggande områden med mycket genomsläppliga jordarter som sand utan skyddande lerlager, se



yttrande HaV, bilaga 2, samt SGU bilaga 3. Länsstyrelsen anser att tekniska lösningar i de mest känsliga områdena inte alltid kan säkerställa adekvat skydd.

Ytvatten

Den expansion som översiktsplanen beskriver medför en kraftigt ökad belastning av föroreningar på både yt- och grundvatten, och det är en stor utmaning att samtidigt nå gällande miljö kvalitetsnormer (MKN) och miljö kvalitetsmål för vatten. Länsstyrelsen är positiv till att riktlinjerna i planförslaget anger att MKN för vatten ska klaras och att tillförseln av näringsämnen och miljögifter ska minska för *samtliga* vattenförekomster. Det är också positivt att kommunens vattenprogram är antaget. Däremot så anser Länsstyrelsen att det saknas konkretisering av vilka åtgärder som ska genomföras samt när. Planen är också otydlig vad gäller säkerställande av ytor för dagvattenhantering som inte kan omhändertas lokal eller inom nya detaljplaneområden. Länsstyrelsen menar att insatser krävs på både kort och lång sikt. Belastningen på bl.a. Fyrisån måste minska för att MKN ska uppnås. Åtgärder behöver genomföras även i redan bebyggda miljöer, exempelvis det område som omfattas av innerstadsstrategin.

Länsstyrelsen anser (därför) att konkreta handlingsplaner, kopplade till vattenprogrammet, ska upprättas för bland annat avloppshantering, dagvattenhantering, dricksvattenförsörjning, fria vandringsvägar i vattendrag och minskade utsläpp av miljöfarliga ämnen. För att klara MKN vatten är det avgörande att vattenfrågorna är högt prioriterade i framtida planering av nya utvecklingsområden samt planering för omhändertagande av dagvatten som inte kan hanteras lokalt inom detaljplaner. Detta gäller både för befintlig och tillkommande bebyggelse.

I planen och hållbarhetsbedömningen nämns kapacitetshöjande investeringar i Uppsalas VA-system samt kretsloppsanpassade avlopp som en konkret åtgärd. Om utvecklingen verkligen ska styras över till kretsloppsanpassade avloppssystem måste investeringar främst i nya bostadsområden genomföras och planering för, samt resonemang om detta, saknas i översiktsplanen.

Mellankommunala frågor

Länsstyrelsen vidhåller synpunkterna från samrådsyttrandet om att kommunen behöver redovisa mellankommunala intressen, bland annat med avseende på dricksvattenförsörjning, vattenkvalitet, infrastruktur och bostadsförsörjning. Länsstyrelsen saknar ett resonemang om betydelsen av den föreslagna utvecklingen i översiktsplanen och hur denna kan komma att påverka bostadsförsörjningen i intilliggande kommuner. På motsvarande vis behöver kommunen framgent visa hur dricksvattenförsörjning och vattenkvalitet påverkar och påverkas av planens genomförande. När det gäller infrastruktursatsningar önskar Länsstyrelsen se ett resonemang kring hur nya stationer, vägar och järnvägar i ett större perspektiv påverkar grannkommuner och regionen.



Miljö, hälsa och säkerhet

Dricksvattenförsörjning

En ökad tillväxttakt i Uppsala är beroende av en långsiktig och god tillgång på dricksvatten. Länsstyrelsen menar att det i framtiden inte kan uteslutas att produktionsbrunnar behövs längs hela åsens sträckning.

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen har föreslagit en strategisk utveckling av dricksvattentäkten med nya uttagsbrunnar norr om staden. Länsstyrelsen anser dock att frågan om reservvattentäkt måste få en lösning för att långsiktigt säkra dricksvattentillgången för kommunens invånare.

Kommunen föreslår en bro över Fyrisån i Kungsängsesplanadens förlängning. Länsstyrelsen har ett pågående ärende att pröva om projektet kan ges dispens från vattenskyddsföreskrifterna.

Riskavstånd – Ostkustbanan och andra vägar /järnvägar för farligt gods

Länsstyrelsen anser att avsteg från säkerhetsavstånd intill Ostkustbanan, samt andra vägar och järnvägar där farligt gods transporteras, endast kan göras utifrån en riskbedömning. Länsstyrelsen anser att riskbedömningar ska göras för ny bebyggelse inom 150 m från Ostkustbanan och andra leder där farligt gods transporteras. Länsstyrelsen, med stöd av Trafikverket, vidhåller vikten av det bebyggelsefria avståndet 30 m från järnväg bland annat för att säkerställa att räddningsfordon ska kunna komma fram vid en eventuell olycka.

Potentiellt förorenade områden

Länsstyrelsen anser att kommunen ska visa vilka generella riktlinjer som finns för att hantera föroreningar i områden med framtida förändrad markanvändning. Detta för att i ett tidigt skede i framtida planprocesser kunna vara förberedd på att en eventuell föroreningssituation kan förhindra eller försvåra kommande exploatering. En hänvisning till aktuellt planeringsunderlag i form av karta över samtliga potentiellt förorenade områden inom kommunen bör finnas i ÖP:n. I planeringsunderlaget bör kommunen också lyfta fram de exploateringsområden som är särskilt förorenade.

Risker ras, skred, översvämning eller erosion

Översiktsplanen saknar en strategi för hantering av geotekniska frågor. Länsstyrelsen anser, av flera skäl, att långsiktigt bör kommunen överväga att ta fram en strategi för att öka säkerheten samt beredskap för klimatförändringar. Länsstyrelsen anser att vid prövning av markens lämplighet måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar, etc. vara utgångspunkten och effekterna av ett förändrat klimat behöver beaktas, se även yttrande från SGI bilaga 4.

Strålning

Länsstyrelsen vidhåller synpunkter från samrådsyttrandet gällande säker strålmiljö och radon. Med ett ökat bostadsbyggande måste det finnas riktlinjer för att undvika skadlig strålning till följd av höga halter av radon i mark, vatten och berggrund samt från de elektromagnetiska fälten vid kraftledningar och järnvägar. (Se SSM:s yttrande i bilaga 5)

För att synliggöra kraftledningarna och var behovet av hänsyn till elektromagnetiska fält kan krävas kring dessa anser Länsstyrelsen att stamnätet bör framgå av plankartan, se yttrande SvK bilaga 6.

Synpunkter på ny förbindelse över Fyrisån vid Ultuna och vidare mot Bergsbrunna och E4.

Allmänt

Länsstyrelsen framför nedan synpunkter på hur förbindelsen över Fyrisån och vidare mot Bergsbrunna och E4 förhåller sig till överprövningsgrunderna. Det bör noteras att flertalet prövningar krävs för att ta ställning till om projektet är genomförbart, exempelvis rörande vattenskydd, strandskydd, landskapsbildsskydd och fridlysta arter. Inför dessa dispenser och tillstånd krävs utredningar bl.a. naturinventering och kartläggning av fridlysta arter, se även nedan. Länsstyrelsen hänvisar även till sitt tidigare yttrande över förslag till FÖP för förbindelsen.

MKN Grundvatten

Läget för broförbindelsen över Fyrisån är känsligt med avseende på grundvattenmagasinet i åsen inklusive området vid Ultuna källa (se även riksintresse naturvård). Det finns behov av mer ingående sårbarhetsbedömningar och geotekniska och hydrogeologiska undersökningar innan det kan bedömas om överfarten är genomförbar med hänsyn till miljökvalitetsnormerna för grundvatten. Länsstyrelsen vidhåller, från samrådet, att tekniska lösningar inte alltid kan säkerställa adekvat skydd. Om överfarten ändå blir aktuell anser Länsstyrelsen, med stöd av SGU, att överfarten endast bör vara aktuell för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik för att minska riskerna för påverkan på åsen.

MKN ytvatten

Broförbindelsen över Fyrisån och den fortsatta länken öster om Bergsbrunn kan komma att få negativ påverkan på MKN ytvatten i Fyrisån och Sävjaån. Länsstyrelsen bedömer att åtgärder kommer att krävas för att uppnå MKN. Åtgärderna vid Fyrisån är bl.a. väl fungerande dagvattenrening och haveriskydd. Länsstyrelsen anser att detta ska framgå som riktlinjer i översiktsplanen.

Riksintresse kulturmiljövård

Länsstyrelsen bedömer att konsekvenserna av förbindelsen på riksintresseområdet för kulturmiljövården, Uppsala stad (C40), kan bli större än vad som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Förbindelsen kan komma att medföra mycket stora negativa konsekvenser på kulturmiljön. Det är nödvändigt att fördjupade studier genomförs i det fortsatta arbetet bl.a. i de fördjupade översiktsplanerna för de sydöstra stadsdelarna respektive södra staden både med hänsyn till både förbindelsen och tillkommande bebyggelse. I sammanhanget vill Länsstyrelsen också nämna att den pågående världsarvsansökan kan påverkas negativt av en sådan utveckling.



Riksintresse naturvård

Länsstyrelsen anser att det behövs ytterligare utredningar och ställningstaganden för att bedöma om trafikförbindelsen väster om ån samt bron över Fyrisån tillgodoser riksintressen för naturvården, Ultuna källa. Öster om ån kan påverkan ske indirekt på riksintresseområdena och Natura 2000-områdena Lunsen och Sävjaån, vilket ska beaktas. Exempelvis kan barriäreffekter, hydrologiska förändringar, förlust av arter och livsmiljöer uppstå. Länsstyrelsen anser att projektet behöver föregås av hydrologisk utredning och naturinventering för att tillräckliga anpassningar/skadeförebyggande åtgärder ska kunna vidtas. I Natura 2000-områden ska utgångspunkten vara berörda områdets ingående arter och naturtyper. Vidare ska de förslag på åtgärder som anges i MKB:n beaktas.

Synpunkter nationella intressen

Brukningsvärd jordbruksmark

De jordbruksmarker som ligger öster om nuvarande E4 förbi Uppsala vid Kumla samt öster om järnvägen och söder om Kungsängsleden har en bördighet, avkastningsförmåga samt arrondering som är avsevärt bättre än de flesta jordbruksmarker i Sverige. Länsstyrelsen anser därför att de bör bevaras för framtiden och delar inte kommunens förslag om ny markanvändning.

Övriga synpunkter

Bostadsförsörjningsprogram

Länsstyrelsen saknar en tydlig koppling till kommunens bostadsförsörjningsprogram i förslaget till översiktsplan. Programmet är ett viktigt planeringsunderlag som bör synas i planen.

Naturmiljö

Länsstyrelsens synpunkter om betydelsen av helhetssyn för att säkerställa och skapa starka ekologiska samband och spridningsvägar, ett funktionellt nätverk av grönområden, naturområden och länkar mellan dessa från stadskärnan till omgivande landskapet kvarstår, liksom vikten av att utnyttja kunskapen om ekosystemtjänster vid planering.

Synpunkter på tillkommande markanvändningsförslag efter samrådet

1. *Utbyggnad Stabbyfältet*

Länsstyrelsen emotser att planeringsförutsättningarna för detta område utreds i kommande planering.

2. *Kollektivtrafiklänk Stabby-Gottsunda.*

Det råder oklarhet utifrån kartor och text var denna kollektivtrafiklänk ska skapas och för vilka trafikslag. Länsstyrelsen önskar se fortsatta utredningar för denna länk.

3. Länsstyrelsen ställer sig tveksam till ett utvecklat *stadsstråk mellan Rosendal*

och Norby såsom det redovisas i karta på sidan 76 i huvudhandlingen. Ett sådant

stråk kan komma att påverka naturreservatet Stadsskogen och spridning av arter i området negativt och minska ekosystemtjänster i det aktuella området. Länsstyrelsen förutsätter att vidare utredningar av konsekvenserna av en sådan utveckling görs i kommande planering.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningarna (MKB)

Allmänt

Länsstyrelsens synpunkter i samrådsskedet avseende tydligare beskrivning och bedömning av den betydande miljöpåverkan som planen kan komma att ge upphov till kvarstår.

I huvudhandlingen redovisas alternativdiskussioner under rubriken ”steg på vägen mot 2050” och ”fram till 2050”. Dessa hade varit intressanta att följa upp i hållbarhetsbedömningen med en motsvarande diskussion kring konsekvenserna av de olika alternativen.

Redovisning av konsekvenserna

Länsstyrelsen anser vidare att översiktsplanens konsekvenser för MKN vatten i hela kommunen måste redovisas tydligare. I planförslagets MKB redovisas endast konsekvenser för MKN ytvatten för de vattenförekomster som berörs av vägbron över Fyrisån vid Ultuna.

Planförslagets inriktning anger utbyggnad till maximal VA-kapacitet i de prioriterade tätorterna. Konsekvenserna för vattenkvalitet och MKN vatten i de berörda recipienterna bör utredas.

MKB för ny förbindelsen över Fyrisån vid Ultuna och vidare mot Bergsbrunna och E4

För ny förbindelse över Fyrisån vid Ultuna och vidare mot Bergsbrunna och E4 redovisas miljökonsekvenserna i en separat MKB som är väsentligt mer detaljerad än den för hela kommunen. Detta är samtidigt ett område som ska utredas vidare i en fördjupad översiktsplan för sydöstra staden respektive södra staden där många ställningstaganden ska göras under den processen. Det är därför svårt att se den här MKB:n som den slutgiltiga för det aktuella området som med nödvändighet kommer att behöva innehålla avvägningar och troligen andra alternativ än de som presenteras i nämnda MKB. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att MKB:n tydligt visar att många värden i det aktuella området kommer att påverkas betydligt och att detta bör finnas med i den samlade miljökonsekvensbeskrivningen för hela översiktsplanen. Konsekvensbeskrivningen är gjord med förutsättningen att endast kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska tillåtas på bron över Fyrisån. Skulle förutsättningarna ändras kan konsekvenserna eventuellt minska i vissa avseenden om endast spårtrafik tillåts respektive bli avsevärt större om biltrafik blir tillåten.

Deltagare

Yttranden har inkommit från ett antal statliga myndigheter, se bilaga 1-7. Länsstyrelsens enheter har bidragit med underlag. I handläggningen av detta ärende har Emilia Wolfhagen, Sonja Preuss, Annika Lindblad och Tomas Waara




LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

GRANSKNINGSYTTRANDE 11 (12)

2016-09-15

Dnr: 401-3488-16

(Miljöskydds-enheten), Ingrid Wänstrand (Naturmiljö-enheten), Karin Gustafsson och Anders Leijon (Enheten för samhällsskydd och beredskap), Ulf Rosendahl och Åsa Norling Staland (Jordbruks-enheten), Christel Benfalk (Landsbyggsutvecklings-enheten), Roger Edenmo, Ann Åkerskog, Eva Bergdahl och Peter Huotila (Samhällsutvecklings-enheten) deltagit. Beslut i detta ärende har fattats av Länsråd Johan von Knorring. Åsa Blomster (Samhällsutvecklings-enheten) har varit föredragande.


Johan von Knorring



Åsa Blomster

Bilagor:

Yttranden från statliga myndigheter och bolag, bilaga 1-11

1. Försvarsmakten
2. Havs- och vattenmyndigheten
3. SGU
4. Sveriges geotekniska institut (SIG)
5. Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)
6. Svenska kraftnät (SVK)
7. Trafikverket



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

GRANSKNINGSYTTRANDE 12 (12)

2016-09-15

Dnr: 401-3488-16

Sändlista externt:

Boverket

Försvarmakten

Havs- och vattenmyndigheten

SGU

Sveriges geotekniska institut (SIG)

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

Svenska kraftnät (SVK)

Trafikverket

Regionförbundet

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB),

Naturvårdsverket (NV)

Riksantikvarieämbetet (RAÄ)

Skogsstyrelsen

Underlagsrapporter

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

Framtagna under översiktsplanearbetet:

- Avfallshantering 2050 i Uppsala kommun
- Bebyggelsetypologi för Uppsala stad – och en metod för bedömning av förtätningspotential
- Bostadspriser och tillgänglighet
- Ekologiska landskapssamband för fem habitat i och kring Uppsala stad
- Ekosystemtjänster i Uppsala kommun
- Energisystem 2050 i Uppsala kommun
- Kapacitetsstudie kring Uppsala resecentrum – Mikrosimulering
- Lokaliseringsstrategier för social infrastruktur – omvärldsanalys
- Planering för en varmare stad
- Rätt riktning? Enkätundersökning
- Samhällsekonomi Uppsala 2050
- Skolors och förskolors användning av närmatur
- Strukturbilder för Uppsala 2050
- Trafikanalys för Uppsala 2050
- Uppsalas landsbygder – nulägesbeskrivning del 1
- Utbuds- och efterfrågeanalys för verksamhetsmark och lokaler
- VA 2050 i Uppsala kommun
- Vägreservat väg 255 – Bergsbrunna station – E4

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

- Tillväxt Uppsala
- Matchningsanalys av utrymme för verksamheter

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

- Samtliga underlagsrapporter till planförslaget

Från ÖP2010, som fortfarande ger vägledning i efterföljande planering:

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

Styrdokument

Fördjupade översiktsplaner (FÖP) och områdesprogram

- FÖP Rörken-Hovgården (KF 1993)
- FÖP Funbo (KF 2011)
- FÖP Storvreta (KF 2012)
- Program för Librobäck (PBN 2006)
- Program för Östra Fyrislund (KS 2007)
- Program för Kungsängen (KS 2009)
- Program för Östra Salabacke (KS 2011)
- Program för Södra Åstråket (PBN 2015)
- Program för Ulleråker (KS 2016)

Andra överordnade styrdokument med särskild bäring på sakfrågor inom fysisk planering

- Avfallsplan o Renhållningsordning (KF) /Avfallsplan för Uppsala kommun 2014-2022
- Barn- och ungdomspolitiskt program (KF 2009)
- Bredbandsprogram (KF 2013)
- Cykelpolicy (KF 2013), Riktlinjer för cykeltrafik (KS 2013)
- Dagvattenprogram (KF 2014)
- Ekologiskt ramverk för planer och program (KF 2014)
- Energiplan (KF 2001)
- Handlingsprogram för förebyggande verksamhet och räddningstjänst (KF 2013)
- Kulturpolitiskt program (KF 2005)
- Miljö- och klimatprogram (KF 2014)
- Mål och riktlinjer för Uppsalas parker (KS 2013), parkplan (GSN 2013)
- Naturvårdsprogram (KF 2006)
- Näringslivsprogram (KF 2008)
- Policy för hållbar utveckling (KF 2008)
- Policy och riktlinjer för parkering i Uppsala kommun (KF 2014)
- Program för individ- och familjeomsorgen (KF 2004)
- Riktlinjer för bostadsförsörjning 2016-2019 (KF 2016)
- Vattenprogram (KF 2015)
- Åtgärdsprogram för omgivningsbuller (KF 2015)
- Åtgärdsprogram för luft 2014-2021 (KF 2014)
- Äldrepolitiskt program (KF 2009)

Kommunfullmäktiges ställningstaganden

Översiktsplanens ger vägledning för efterföljande planläggning och beslut genom

1. *Uppsalaprinciperna, generella riktlinjer och inriktningar för mark- och vattenområden, tillsammans med plankartan* (kapitel 3 Mark och vattenanvändning)
2. Översiktsplanens del B: *Ställningstaganden till riksintressen och vissa andra intressen av nationell betydelse*, i de delar som anger kommunens bedömning och ställningstaganden samt riktlinjer.

Kommunfullmäktiges ställningstaganden innefattar även

3. Översiktsplanens ambitioner för samhällsbyggandet (kapitel 1 Prioriteringar)
4. *Utbyggnadsordning* (kapitel 4 Genomförande). Kommunfullmäktige menar att den skisserade utbyggnadsordningen ska vara vägledande vid beslut om investeringar och utbyggnadsprojekt. Omvärldsförändringar kan dock påkalla förändringar i utbyggnadsordningen. Sådana förändringar bör tydliggöras, exempelvis i samband med kommunens beslut om mål och budget.
5. *Insatser* (kapitel 4 Genomförande och i del B). Kommunfullmäktige menar att insatserna är viktiga. När och i vilken ordning insatser ska göras avgörs genom uppdrag till ansvariga kommunala nämnder och bolag i samband med kommunens mål- och budgetprocess.

